

**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***Zweitrat – Deuxième 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)

La présidente (Moret Isabelle, présidente): Nous allons mener un débat d'ensemble sur l'entrée en matière et la discussion par article.

Pasquier-Eichenberger Isabelle (G, GE), pour la commission: La branche des transports a été fortement affectée par les mesures de confinement et de distanciation sociale. La fréquentation a drastiquement diminué, tandis que les entreprises devaient maintenir une offre de base pour assurer la poursuite des prestations et les activités essentielles au fonctionnement de la société, une situation qui a engendré des pertes importantes. Notre Parlement a reconnu le besoin d'agir, puisque début mai, sur proposition des Commissions des transports et des télécommunications, nous avons accepté une motion chargeant le Conseil fédéral d'élaborer, en collaboration avec les cantons et les entreprises de transport, un projet relatif aux coûts non couverts, ainsi qu'une seconde motion de commission pour soutenir le fret ferroviaire, lui aussi fortement impacté par le ralentissement de l'économie et des échanges.

La loi urgente dont nous discutons présentement est la concrétisation de ces demandes. Son traitement a été extrêmement rapide. La consultation a eu lieu pendant l'été. La commission du Conseil des Etats l'a examinée les 13 et 31 août derniers, notre commission le 24 août. Hier, nous avons approuvé en commission le projet qui a été voté par la Chambre des cantons à l'unanimité lundi dernier. La version du Conseil des Etats est plus généreuse que ce qui avait été initialement prévu par le Conseil fédéral.

Voici les principales propositions du projet de loi. Pour le trafic voyageurs, trois points sont importants. D'abord, le soutien au trafic régional. La Confédération et les cantons versent, chacun, une contribution de 290 millions de francs – les pertes sont estimées à 800 millions –, et les entreprises participent en fonction de leur capacité financière.

Par rapport à cette participation des entreprises, plusieurs variantes ont été étudiées. Les Commissions des transports et des télécommunications ont opté pour un calcul des pertes après dissolution des réserves spéciales, mais elles laissent les autres réserves, qui ne sont pas prises en compte.

Ensuite, concernant le trafic local, c'est un point qu'ont souhaité ajouter les Commissions des transports et des télécommunications selon la formule qui était proposée par les associations des communes et des cantons, malgré les réticences de la Confédération. Les trois échelons assumeront donc un tiers des pertes, soit une contribution estimée à 150 millions de francs par la Confédération.

A ce stade, j'aimerais faire le point sur trois minorités à l'article 28. La commission vous invite à refuser les deux minorités Giezendanner. L'une vise à biffer la disposition prévoyant un soutien au trafic local et l'autre à ponctionner toutes les réserves libres, donc, pas seulement les réserves spéciales, mais toutes les réserves



qui ont été constituées par les entreprises de transport. Cela créerait des inégalités crasses entre les différentes entreprises: d'un côté celles qui ont récemment investi, se sont développées et n'ont plus de réserves, de l'autre côté celles qui ont mis de côté de l'argent en vue de projets et perdraient leur argent, et leurs projets. En outre, la commission n'a pas souhaité retenir la proposition défendue par la minorité Graf-Litscher qui demande un soutien pour le trafic grandes lignes. Les CFF ont publié aujourd'hui leur rapport qui montre effectivement des pertes semestrielles importantes en ce qui concerne les grandes lignes, mais les CFF ont aussi pu, ces dernières années, faire des bénéfices importants en exploitant ces lignes et disposent d'autres moyens pour agir. C'est pourquoi, selon ce qui nous a été dit, la direction des CFF elle-même ne juge pas cette proposition nécessaire.

Toujours en ce qui concerne le transport de voyageurs, les Commissions des transports et des télécommunications ont ajouté deux domaines devant bénéficier de soutiens. Pour le transport touristique, plusieurs options ont été discutées et une variante élaborée dans la Chambre haute, la plus généreuse, puisqu'elle prévoit un soutien pour toutes les lignes au bénéfice d'une concession, a été retenue. Sur ce point, je dois préciser que, à l'article 28a alinéa 3, c'est la version allemande du dépliant qui fait foi. La commission soutient aussi le versement d'une aide à fonds perdu pour le ferrouillage des voitures et demande que la Confédération verse 1,1 million de francs, alors que les pertes sont estimées à 4 millions de francs.

A présent, un autre volet important concerne le soutien au transport ferroviaire des marchandises. Deux mécanismes sont prévus. Tout d'abord, le maintien du montant des indemnités pour les convois en 2020 et 2021, ce qui correspond à un montant de 20 millions de francs, et ensuite un soutien pour les entreprises afin d'atténuer les effets de la crise. Il est entendu que les entreprises bénéficiant de soutiens, tant en ce qui concerne le transport de marchandises que le transport de voyageurs, ne pourront pas verser de dividendes en 2020 et 2021. La commission vous invite à soutenir ces deux mécanismes, qui sont importants pour notre politique de transfert du trafic des marchandises de la route au rail, et à refuser la proposition défendue par la minorité Giezendanner, qui s'oppose, elle, à tout soutien destiné à CFF Cargo et à RAlpin.

Enfin, la loi sur le fonds d'infrastructure ferroviaire doit aussi être modifiée en renonçant au remboursement de l'avance sur le fonds d'infrastructure ferroviaire pour 2020 et 2021. Les pertes des gestionnaires seront remboursées. L'intérêt, ici, est stratégique, à savoir qu'il s'agit clairement de garantir des moyens pour l'entretien et l'aménagement du réseau.

C'est ce projet, adopté à l'unanimité par le Conseil des Etats lundi dernier, que la commission de notre conseil a soutenu, elle, par 19 voix contre 6. Et je vous remercie de le soutenir aujourd'hui.

Candinas Martin (M-CEB, GR), für die Kommission: In der ausserordentlichen Session vom vergangenen Mai haben Nationalrat und Ständerat dem Bundesrat zwei gleichlautende Motionen ihrer Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen überwiesen. Der Bundesrat wurde darin aufgefordert, in Zusammenarbeit mit den Kantonen und Transportunternehmen eine Vorlage hinsichtlich der Ertragsausfälle, die im öffentlichen Verkehr wegen der Corona-Krise entstanden sind, mit einer Gesamtübersicht zu allen Bereichen des Personenverkehrs, der Infrastruktur sowie des Güterverkehrs zu erarbeiten. Der Bundesrat ist diesem Auftrag nachgekommen und hat dieses dringliche Bundesgesetz innert kurzer Zeit erarbeitet.

Den öffentlichen Verkehr traf der vom Bund verordnete Lockdown mit der Aufrechterhaltung des Angebots und dem Einbruch der Nachfrage gleich doppelt. Auf Geheiss von Bund und Kantonen wurde im Personenverkehr notwendigerweise ein breites Angebot aufrechterhalten, um die Grundversorgung sicherzustellen. Im Schnitt entsprach dies etwa 80 Prozent des normalen Angebots. Auf wichtigen Linien blieb das Angebot unverändert. Dadurch fielen die Kosten bei den

AB 2020 N 1373 / BO 2020 N 1373

Unternehmen insgesamt praktisch unverändert hoch an. Gleichzeitig empfahl der Bundesrat allen Personen, den öffentlichen Verkehr möglichst zu meiden. Dadurch fehlten dem öffentlichen Verkehr die Kundinnen und Kunden mitsamt den entsprechenden Erträgen. Im Personenverkehr brach die Nachfrage von April bis Juni im Vergleich zum Vorjahr um fast zwei Drittel ein. Die Kundinnen und Kunden kommen jetzt zwar langsam zum öffentlichen Verkehr zurück, auf dem Vorjahresniveau ist man aber bei Weitem noch nicht. So besteht weiterhin eine erhebliche Diskrepanz zwischen dem Aufwand, der seit einigen Wochen dem Vor-Krisen-Niveau entspricht, und den Einnahmen, welche wegen der fehlenden Kunden im öffentlichen Verkehr weiterhin deutlich tiefer liegen.

Die meisten Transportunternehmen sind trotz grosser Anstrengungen und Kostensenkungen nicht in der Lage, die aufgrund der ausbleibenden Erträge anfallenden finanziellen Einbussen alleine zu tragen. Dazu kommt, dass die Transportunternehmen von Gesetzes wegen kaum Gewinne erwirtschaften können. Dies ist mit ein



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Herbstsession 2020 • Fünfte Sitzung • 10.09.20 • 08h00 • 20.055
Conseil national • Session d'automne 2020 • Cinquième séance • 10.09.20 • 08h00 • 20.055



Grund, warum sie die Einnahmenausfälle nicht selber kompensieren können.

Aufgrund dieser Überlegungen ist die Kommission klar der Meinung, dass das Erfolgsmodell öffentlicher Verkehr für die Zukunft keinen Schaden nehmen darf. Sie unterstützt das vorgeschlagene Massnahmenpaket des Bundesrates. In einigen Punkten geht unsere Kommission wie der Ständerat weiter als der Bundesrat, so beim Ortsverkehr, beim touristischen Verkehr, beim Autoverlad und bei den Reserven.

Ich gehe kurz auf die vier Minderheitsanträge ein.

Ich komme zur ersten Minderheit Giezendanner, die eine Streichung der Unterstützung für den Güterverkehr verlangt: Die Schweizer Güterverkehrsunternehmen haben eine tragende Rolle in der Verlagerungspolitik der Schweiz und sind für die Schweizer Wirtschaft versorgungsrelevant. Wegen der Schliessung ganzer Industrien in Italien sind die Verkehre vor allem im internationalen Güterverkehr stark eingebrochen. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind mit Einnahmenausfällen konfrontiert. Der Kommission ist es wichtig, dass wir verhindern, dass es zu Einstellungen von Verkehrsverbindungen und damit zu einer Rückverlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse kommt. Darum empfiehlt Ihnen die Mehrheit der Kommission, den Minderheitsantrag Giezendanner abzulehnen und den Güterverkehr mit rund 70 Millionen Franken zu unterstützen. Der Entscheid fiel mit 17 zu 7 Stimmen bei 1 Enthaltung.

Ich komme zum zweiten Minderheitsantrag Giezendanner, welcher die Reserven betrifft. Die Mehrheit der Kommission ist der Meinung, dass die gesamte Spezialreserve in Anrechnung gebracht werden soll, nicht aber andere Reserven der Unternehmungen, die aus anderen Sparten stammen. Man geht nämlich bei den Transportunternehmen davon aus, dass auch im kommenden Jahr Ertragseinbrüche zu verzeichnen sein werden. Weiter würde der Minderheitsantrag Giezendanner den unternehmerischen Handlungsspielraum der Unternehmen für die nächsten Jahre massiv einschränken. Vielfach entstehen Reserven nämlich nur buchhalterisch. Es ist keine ausreichende Liquidität dafür vorhanden. Darum empfiehlt Ihnen die Mehrheit der Kommission, diesen Minderheitsantrag ebenfalls abzulehnen. Der Entscheid fiel mit 16 zu 7 Stimmen bei 1 Enthaltung.

Ich komme zur dritten Minderheit Giezendanner, welche eine Streichung der Unterstützung für den Ortsverkehr verlangt. Unsere Kommission hat bereits in ihrer Motion, die Auslöserin dieser Vorlage war, explizit den Ortsverkehr erwähnt und begrüsst nun die ständeräliche Formulierung, wonach sich der Bund zu einem Drittel an den Ertragsausfällen des Ortsverkehrs beteiligen muss. Der Ortsverkehr ist von der Covid-19-Krise gleich betroffen wie der regionale Personenverkehr. Es geht hier in einer ausserordentlichen Situation um eine einmalige Opfersymmetrie, die auf das Jahr 2020 befristet ist. Damit ändern wir auch nichts an der grundsätzlichen Verantwortlichkeit von Kantonen, Städten und Gemeinden für den Ortsverkehr. Die Mehrheit der Kommission empfiehlt, auch diesen Minderheitsantrag Giezendanner abzulehnen. Die Kommission hat ihren Beschluss mit 17 zu 6 Stimmen bei 2 Enthaltungen gefasst.

Schliesslich komme ich zum Minderheitsantrag Graf-Litscher auf Ausweitung der Unterstützung für den Fernverkehr. Die Kommission hat sich mit 16 zu 9 Stimmen gegen Abgeltungen für Linien des Fernverkehrs ausgesprochen. Das Bundesamt für Verkehr hat die Kommission darüber informiert, dass das BAV und die SBB im März 2020 in einer schriftlichen Vereinbarung die Modalitäten zur periodischen Anpassung des Deckungsbeitrags im Fernverkehr und den Prozess dafür festgelegt haben. Eine erste Überprüfung ist per Ende 2021 vorgesehen. Auch hat das BAV versichert, dass allfällige tiefgreifende finanzielle Einbrüche bei der Festlegung des Deckungsbeitrags für die Folgejahre berücksichtigt werden könnten. Die SBB selber haben keine Abgeltungen für den Fernverkehr beantragt. Als Fazit kann man für den Fernverkehr feststellen, dass zwar auch dieser Ertragseinbrüche erleidet – wir haben auch heute die Medienmitteilung der SBB gesehen –, diese Problematik jedoch anders gelöst werden kann.

Noch zwei Hinweise aus dem Sekretariat für die Redaktionskommission: In Artikel 28a Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes gibt es eine Differenz zwischen Deutsch und Französisch; richtig ist der deutsche Text. Artikel 36 Absatz 2bis des Personenbeförderungsgesetzes müsste auf Artikel 28 Absatz 1bis und Absatz 2bis referenzieren – Absatz 2bis müsste also noch ergänzt werden. Das wären die zwei Hinweise aus dem Sekretariat für die Redaktionskommission.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen beantragt Ihnen, alle Minderheitsanträge abzulehnen und diesem dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise gemäss der ständerälichen Fassung zuzustimmen.

Giezendanner Benjamin (V, AG): Bereits bei der Behandlung der genannten Motion hat die SVP-Fraktion ihre Bedenken angebracht. Die vorliegende Botschaft zeigt nun, wie weit die verschiedenen Massnahmen reichen sollten, nämlich vom öffentlichen über den regionalen öffentlichen Verkehr bis weit in den Schienengüterverkehr hinein. Der Flickenteppich, der nun vor uns liegt, wurde auch von der ständerälichen und der nationalrälichen Kommission mitgewoben. Es hat diverse systemwidrige Eingriffe in diesem Flickwerk drin,



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Herbstsession 2020 • Fünfte Sitzung • 10.09.20 • 08h00 • 20.055
Conseil national • Session d'automne 2020 • Cinquième séance • 10.09.20 • 08h00 • 20.055



die uns noch über Jahre hinweg beschäftigen werden. Ursprünglich war angedacht, dass man den regionalen Personenverkehr, den Schienengüterverkehr, aber auch den Ortsverkehr behandeln könnte. Abgesehen vom Schienengüterverkehr war die SVP-Fraktion nicht a priori dagegen, da es gute Gründe dafür gab, da in diesen Bereichen Not vorhanden ist. Wir möchten heute auf diese Vorlage eintreten, weil wir anerkennen, dass es insbesondere im regionalen Personenverkehr bzw. auch teilweise in anderen Bereichen Not gibt. Deshalb werden wir hier keinen Nichteintretensantrag stellen, sondern eintreten. Sollten jedoch diese Minderheitsanträge bei Ihnen keine Chance haben, werden wir die Vorlage am Schluss ablehnen müssen.

Der regionale Personenverkehr hat stark unter der Covid-19-Krise gelitten. Die bundesrätliche Botschaft, wonach die Leute zuhause bleiben sollen, hat die Anbieter stark getroffen; die Einnahmen aus Ticketverkäufen sind eingebrochen. Wären wir in einem funktionierenden Markt, hätte bei einer kleineren Nachfrage selbstverständlich das Angebot oder der Preis reagiert, doch hier im regionalen Personenverkehr befinden wir uns eben nicht in dieser Marktform. Deshalb ist es auch richtig, dass hier Geld von Bund und Kantonen gesprochen wird. Doch es ist wichtig und richtig, dass das Subsidiaritätsprinzip befolgt wird. Hier kann es nicht sein, dass wir nur die Spezialreserven der Unternehmen auflösen, sondern auch die freien Reserven müssen aufgelöst werden. Denn genau dazu dienen die freien Reserven. Entgegen dem Kommissionssprecher muss ich Ihnen sagen – das können Sie auch im Obligationenrecht nachlesen –, dass die Reserven nicht für die Entwicklungsfähigkeit des Unternehmens gebildet werden. Nein, sie werden für den Worst Case gebildet.

In diesem Sinne möchte ich aber beim regionalen Personenverkehr die Optik noch etwas erweitern. Sollte diese Covid-19-Krise weitergehen, müssen wir uns fragen, ob wir ein

AB 2020 N 1374 / BO 2020 N 1374

zweites und ein drittes Mal Geld nachschiessen wollen, und das sollten wir verneinen.

Ich glaube nicht nur, dass wir vom Coronavirus befallen sind – respektive dass unsere Gesellschaft noch nicht komplett davon durchseucht ist –, ich glaube auch, dass wir teilweise vom Bahnvirus befallen sind. In den letzten Jahren und Jahrzehnten haben wir den öffentlichen Verkehr kontinuierlich ausgebaut. Wir müssen uns aber spätestens jetzt, wenn die Nachfrage längerfristig einbricht, fragen, ob wir nicht Massnahmen ergreifen sollten. Massnahmen könnten auch sein, dass man den Viertelstundentakt oder teilweise die stündliche Erschliessung von Gemeinden hinterfragt. Das wird uns beschäftigen. Verschliessen Sie nicht die Augen davor.

Doch neben dem regionalen Personenverkehr, den wir mit dem Minderheitsantrag zu Artikel 28 Absatz 1bis selbstverständlich befürworten, gibt es auch noch den Bereich Güterverkehr. Die Bereitschaft beider Kammern dieses Parlamentes, in der Not zu helfen, wird hier arglistig missbraucht. Ich kann Ihnen sagen: Wenn Sie die Vorlage genau lesen, stellen Sie fest, dass im Schienengüterverkehr ein neuer Tatbestand für die Beförderung des Wagenladungsverkehrs nicht nur während dieser zwei Jahre geschaffen wird, sondern weit darüber hinaus. Im Gegensatz zum Personenverkehr befinden wir uns hier in einem komplett funktionierenden Markt. Sie konnten in der Krise verfolgen, dass die wirtschaftliche Landesversorgung zu jeder Zeit gewährleistet war. Die Binnenschifffahrt, die Flugfracht, der Strassengüterverkehr, aber auch der Bahnverkehr hatten selbstverständlich Nachfrageeinbrüche. Sie haben mit einem verminderten Angebot reagiert. Jetzt müssen Sie mir erklären, weshalb in einem funktionierenden Markt einfach 40 Millionen Franken in den Wagenladungsverkehr gebuttet werden sollen. Als Strassentransporteur, der aber auch verlädt – viel verlädt –, sage ich Ihnen: Das ist ein Fördertatbestand. Das wird den Markt massiv verzerren.

Daneben müssen Sie sich dann noch fragen, welches das Gegengeschäft ist, das der Bundesrat ausgehandelt hat. Ja, was dem Jupiter erlaubt ist, ist dem Ochsen nicht erlaubt. Sie sehen die Produktionskosten des Strassengüterverkehrs: Auf den 1. Januar 2021 wird im Strassengüterverkehr sogar noch eine Emissionsklasse abgestuft. Das heisst, der Güterverkehr wird verbilligt und der Strassengüterverkehr wird entsprechend verteuert. Die Haltung des Parlamentes, der Kommission, ja wahrscheinlich auch des Bundesrates ist aber: Der Strassengüterverkehr hat es noch immer geschafft, er wird den Karren schon selber aus dem Dreck ziehen. Doch die Odyssee dieser Geldverschwendungen geht noch viel weiter. Ein weiterer Bestandteil sind die 10 Millionen Franken, die für den alpinen bzw. für den kombinierten Verkehr gesprochen werden sollen – nicht für den unbegleiteten, sondern für den begleiteten. Bereits Anfang Jahr, vor dieser Krise, hatte der Konzessionär respektive die Gesellschaft, welche diese Transporte von Freiburg nach Novara, also nicht einmal Binnentransporte, ausführt, riesige Probleme, sich überhaupt noch über Wasser zu halten. Jetzt sollen 10 Millionen Franken gesprochen werden. Das ist nichts anderes als eine Kapitalisierung. Sie können sich fragen – und man darf einen gewissen Ton anschlagen -: Geht es im Bereich des Güterverkehrs nicht einfach nach dem Motto "Gewinne privatisieren und Verluste sozialisieren"? Persönlich muss ich Ihnen sagen: Unterstützen Sie unseren Minderheitsantrag und streichen Sie Artikel 9a.

Bevor ich auf die Bahninfrastruktur zu sprechen komme, möchte ich Ihnen noch den Ortsverkehr kurz nä-



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Herbstsession 2020 • Fünfte Sitzung • 10.09.20 • 08h00 • 20.055
Conseil national • Session d'automne 2020 • Cinquième séance • 10.09.20 • 08h00 • 20.055



herbringen. Die Kommissionen haben es tatsächlich geschafft, weit über die Vorschläge von Verwaltung und Bundesrat hinauszugehen. Wir sollten jetzt zukünftig auch noch die Lösung für den Ortsverkehr mit einem Drittelposten unterstützen. Seien wir doch ehrlich: Gestern haben wir von verschiedenen Fraktionsvertretern gehört, wir sollten die Zuständigkeiten der Staatsebenen anerkennen und nicht einfach überall Geld verteilen. Das wollen wir hier nicht tun, sonst öffnen wir Tür und Tor für weitere solche Massnahmen. Ich erinnere Sie dann einfach daran, wenn die Spitäler respektive die Kantone betreffend Finanzierung vor Ihnen stehen. Dann sollten Sie konsequent handeln und denen das Geld auch sprechen.

Noch zum letzten Punkt, zur Bahninfrastruktur: Dies werden wir auch befürworten. Es ist richtig und wichtig, dass hier Mittel gesprochen werden. Würde das nicht passieren, dann wäre es so, dass die Aufträge nächstes Jahr nicht vergeben werden können. Dann würde die Bauindustrie vor allem im Infrastrukturbau massive Ausfälle erleben. Dies ist nicht richtig. Wir hätten dann einen Doppeleffekt, und die Konjunktur liefe zumindest in diesem Bereich nochmals schlechter.

Als Fazit lade ich Sie dazu ein, die Vorlage im Falle, dass diese Minderheitsanträge nicht angenommen werden, abzulehnen. Sie ist stark mangelhaft, eine Ablehnung wäre daher gerechtfertigt.

Graf-Litscher Edith (S, TG): Zuerst lege ich meine Interessenbindung offen: Ich bin bei der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV angestellt.

Im Gegensatz zu meinem Vorrredner ist es für die SP zentral, dass der Service public aufrechterhalten wird, dass der Zug ans Ziel kommt und der Fahrplan eben nicht ausgedünnt wird. Die Nachfrage im öffentlichen Verkehr erholt sich nach dem Lockdown langsam wieder. Von den hohen Ertragsausfällen werden sich die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs allerdings nur schlecht erholen.

Aufgrund der Empfehlung des Bundesrates, während des Lockdowns wenn immer möglich zuhause zu bleiben und auch dort zu arbeiten, lag die Auslastung des öffentlichen Verkehrs teilweise bei gerade mal 20 Prozent. Nichtsdestotrotz mussten die Verkehrsunternehmen ihr Service-public-Grundangebot mit grossen Fixkosten aufrechterhalten, auch im Fernverkehr. Die Folge davon sind hohe Ertragsausfälle, wie sie soeben von den SBB veröffentlicht wurden. Diese Zahlen sprechen Klartext: Die SBB schreiben einen Halbjahresverlust von 479 Millionen Franken; im Vorjahr erzielten sie ein positives Ergebnis von 279 Millionen Franken. Deshalb ist es ganz zentral, dass wir jetzt alles daran setzen, nicht auf halbem Weg stehenzubleiben.

Der Bundesrat hat erkannt, dass die Verluste, welche der Lockdown im regionalen Personenverkehr und im Schienengüterverkehr verursacht hat, abgegolten werden müssen. Der Ständerat und auch Ihre KVF-N haben weitere Lücken im Ortsverkehr und im touristischen Verkehr geschlossen. Touristische Betriebe wie die Schifffahrt mussten ihren Betrieb während zweieinhalb Monaten ganz einstellen. Entsprechend gross sind die finanziellen Lücken, die entstanden sind. Diese lassen sich angesichts der Maskenpflicht – notabene auch auf dem Aussendeck – nicht schliessen.

Anders als beim regionalen Personenverkehr will der Bundesrat die im Fernverkehr entstandenen schweren Verluste nicht decken, obwohl auch dort immer ein Mindestangebot sichergestellt werden musste. Die Verluste belaufen sich auf rund 400 Millionen Franken. Davon sind indirekt auch die BLS und die SOB betroffen, die im Auftragsverhältnis für die SBB Fernverkehrslinien betreiben. Die SBB sollen diese Verluste gemäss dem erläuternden Bericht vorerst aus eigenen Mitteln auffangen, da sie ja einen gewissen Spielraum hätten.

Diese Beurteilung steht allerdings im Widerspruch zur Erhöhung der Darlehenslimite der Bundestresorerie um 500 Millionen Franken auf 750 Millionen Franken. Diese Erhöhung, die für Kredite mit extrem kurzer Laufzeit von höchstens einem Jahr zu nutzen ist, begründet der Bundesrat nämlich mit der Notwendigkeit der Überbrückung eines akuten Liquiditätsengpasses der SBB. Sie soll also schlicht zur Sicherstellung der Zahlungsfähigkeit der SBB bis Ende 2020 dienen. Die Aufnahme von Krediten führt ausserdem zu weiterem Spardruck, worunter vor allem das Personal leiden wird. Es braucht also auch im Personenfernverkehr und damit verbunden auch bei den internationalen Zugverbindungen eine Defizitdeckung durch den Bund. Ohne diese kommen die SBB in den nächsten Monaten in massive finanzielle Schwierigkeiten. Da können wir nicht einfach tatenlos zusehen. Dass dabei insbesondere die Arbeitsbedingungen und der Personalbestand unter Druck kommen, ist keineswegs eine unbegründete Befürchtung und nach der ausserordentlichen Leistung des Verkehrspersonals während der Corona-Krise

AB 2020 N 1375 / BO 2020 N 1375

eine äusserst bittere Pille – gerade auch dann, wenn noch ein akuter Personalmangel wie bei den Lokführern dazukommt. Es reicht deshalb nicht, wenn der Bund den SBB zusätzliche Kredite zu marktüblichen Zinsen gibt, die rasch zurückbezahlt werden müssen, weil diese Schulden vor allem beim Personal zu Spardruck führen. Damit der Zug sein Ziel erreicht, braucht es eine Ergänzung im Personenbeförderungsgesetz. Für die Jahre



2020 und 2021 soll der Bund deshalb gemäss meiner Minderheit in Abweichung von Absatz 2 Abgeltungen für die Linien des Fernverkehrs ausrichten. Die Bemessung soll aufgrund der Linienerfolgsrechnungen der Konzessionsinhaberinnen erfolgen. Die Finanzhilfe des Bundes setzt voraus, dass die Covid-19-bedingten Ausfälle in den Jahren 2020 und 2021 nach Abzug aller Reserven der Sparte Fernverkehr die in den Jahren 2017 bis 2019 erzielten Spartengewinne übersteigen. Mit dem Einbezug aller Reserven sowie der Berücksichtigung der Gewinne der letzten Jahre wird eine vergleichbare Rechtsgrundlage geschaffen, wie sie Ihnen der Ständerat und Ihre Kommission für den touristischen Verkehr vorschlagen.

Ich danke Ihnen für die Zustimmung zu meinem Minderheitsantrag, damit der Zug auch weiterhin ins Ziel kommt.

Hurter Thomas (V, SH): Kollegin Graf-Litscher, Sie haben hier die wunderbaren Zahlen der SBB präsentiert, und Sie haben gesagt, dass der Zug ins Rollen kommt. Sie wissen aber auch, dass jedes Bahnbillett mit über 50 Prozent vom Staat finanziert ist. Sind Sie in Zukunft auch bereit, die Wirtschaftlichkeit dieser Strecken anzuschauen und allenfalls, wie das Kollege Giezendanner gesagt hat, nicht rentable Strecken abzubauen? Sind Sie bereit dazu, oder wollen Sie nur Staatsgelder?

Graf-Litscher Edith (S, TG): Kollege Hurter, wenn wir schon von den Einnahmen sprechen, können wir auch gleich von den fehlenden Einnahmen sprechen. Sie kennen die Zahlen sicher auch. Die Passagierzahlen gingen zurück, Generalabonnements wurden hinterlegt. Die Leute konnten den öffentlichen Verkehr nicht nutzen. Es braucht doch weiterhin einen starken öffentlichen Verkehr, sowohl auf der Schiene wie auch im Busbereich.

Piller Carrard Valérie (S, FR): Le groupe socialiste se ralliera à cette loi urgente sur le soutien des transports publics durant la crise du Covid-19. En effet, suite aux recommandations du Conseil fédéral de rester à la maison durant le confinement, la demande a subi une baisse allant jusqu'à 80 pour cent. Dans le même temps, les coûts n'ont que très peu baissé, puisque les transports publics ont dû maintenir une offre de base dans tout le pays. Résultat, la branche, dans son ensemble, est menacée par des déficits importants. La crise a entraîné des pertes de revenus d'autant plus importantes que les entreprises de transport public commandé et d'infrastructure ferroviaire n'ont pas le droit de planifier des bénéfices. Elles ne pourront compenser qu'une partie de ces pertes. Des mesures urgentes de soutien financier sont nécessaires pour éviter que les offres de transport ne se réduisent à cause de la crise.

Nous soutiendrons l'ensemble des propositions de modification acceptées par le Conseil des Etats, portant sur un soutien pour le trafic local, touristique, ou encore sur l'utilisation des réserves.

En effet, à l'article 28 alinéa 1bis et alinéa 2, nous soutenons la version du Conseil des Etats, qui demande que seuls les fonds de la réserve spéciale des entreprises ferroviaires soient utilisés pour couvrir les déficits, ceci pour garantir leur marge de manœuvre entrepreneuriale à l'avenir également. Les réserves latentes ou les autres réserves ne sont pas forcément des liquidités et peuvent avoir été investies dans l'intervalle. Par ailleurs, il est judicieux de ne pas utiliser l'entier des réserves, afin que les entreprises puissent faire face à d'autres risques ou imprévus pouvant survenir à court ou à moyen terme.

Concernant le trafic local, le projet soumis aux Chambres fédérales ne comprend aucun soutien dans ce domaine, bien que la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national l'ait toujours souhaité. Le projet qui avait été mis en consultation prévoyait pourtant un montant forfaitaire unique de 100 millions de francs limité à 2020. Nous avons donc corrigé ce point à l'article 28 alinéa 2bis. Nous estimons que la Confédération doit soutenir ce type de trafic, bien qu'il ne soit pas commandé et indemnisé par elle. En effet, si la Confédération n'est pas commanditaire de cette offre, elle est à l'origine du semi-confinement, ainsi que de la recommandation de ne pas prendre les transports publics. Par ailleurs, ce type de trafic a une importance systémique dans l'ensemble de la chaîne de déplacement en transports publics. Il est par conséquent souhaitable que la Confédération verse, pour l'année 2020, des indemnités au titre du trafic local à hauteur du tiers des pertes financières liées au Covid-19.

Avec cette loi urgente, nous soutenons quasiment l'ensemble du trafic, à savoir le trafic régional de voyageurs, le trafic local et touristique, mais rien n'est prévu pour le trafic grandes lignes. Or, ce trafic-là a été durement touché, les pertes financières sont plus importantes que dans le trafic régional. En juillet dernier, le Conseil fédéral a certes décidé d'aider les CFF à surmonter un grave problème de liquidités en leur accordant un prêt supplémentaire de 550 millions de francs au taux d'intérêt du marché d'une durée maximale d'un an. Cette aide peut sembler adaptée, mais elle ajoute une pression supplémentaire sur l'entreprise, qui devra économiser cette somme pour rembourser la Confédération dans les délais. Par conséquent, je vous invite à soutenir aussi la minorité Graf-Litscher demandant une aide pour le trafic grandes lignes à l'article 28 alinéa 2ter.



Aucune aide pour le transport touristique au bénéfice d'une concession fédérale n'était prévue dans le projet du Conseil fédéral. Or, suite aux décisions du Conseil fédéral, le transport touristique a aussi été à l'arrêt durant la phase aigüe de Covid-19. Notre groupe estime qu'un soutien fédéral à ce secteur est judicieux et nécessaire. Il soutiendra par conséquent aussi l'ajout de l'article 28a décidé par le Conseil des Etats. Je vous remercie de votre attention et vous invite à soutenir l'ensemble des propositions de la majorité de la commission et la proposition de la minorité Graf-Litscher.

Grin Jean-Pierre (V, VD): Madame Piller Carrard, vous avez défendu le soutien au trafic grandes lignes et au trafic régional. C'est vrai qu'il faut le faire. Mais, au niveau du trafic régional, ne pensez-vous pas qu'il faudrait un peu restructurer l'offre et revoir le nombre de courses effectuées? On a multiplié les courses, mais on se rend compte que les courses bien fréquentées sont celles correspondant aux horaires scolaires, et que souvent, durant la journée, peu ou pas de voyageurs empruntent les lignes régionales.

Piller Carrard Valérie (S, FR): Je crois que le trafic régional a son importance dans l'offre globale en matière de transports publics. Si on veut favoriser le recours aux transports publics dans les régions périphériques telles que la mienne ou la vôtre, il est indispensable d'avoir une offre régionale qui soit adaptée et qui permette de rejoindre le trafic grandes lignes. Donc, non, je ne pense pas qu'actuellement il faille revoir à la baisse l'offre dans le trafic régional. Au contraire, il faut plutôt le renforcer pour inciter les gens vivant dans les régions périphériques à utiliser aussi les transports publics. Il s'agit de proposer des horaires adaptés à l'ensemble des activités, et qui ne se calquent pas seulement sur les heures de pointe, mais également d'étendre certaines offres au week-end pour que les transports publics profitent aux activités de loisir et au tourisme.

Bregy Philipp Matthias (M-CEB, VS): Ich gebe zuerst meine Interessenbindung bekannt. Ich bin Verwaltungsratsmitglied der Belalp Bahnen AG – übrigens in einem schönen Ski- und Wandergebiet.

Vorab das Wichtigste: Die Mitte-Fraktion CVP-EVP-BDP schliesst sich der ausgewogenen Vorlage des Ständerates an und ist bereit, hier, heute und jetzt ein klares Zeichen

AB 2020 N 1376 / BO 2020 N 1376

zugunsten des stark gebeutelten öffentlichen Verkehrs zu setzen. Warum? Erstens haben wir eine ausgewogene Lösung. Zweitens ist sie dringend notwendig. Zufall oder auch nicht: Die SBB haben heute ihr Halbjahresergebnis präsentiert. Aus einem Plus von fast 300 Millionen Franken im gleichen Zeitraum im letzten Jahr ist ein Defizit von fast 500 Millionen geworden, mit einem Gap von 800 Millionen – notabene nur bei den SBB und nicht im gesamten öffentlichen Verkehr.

Nun, Sie fragen sich vielleicht: Warum sollen wir gerade den öffentlichen Verkehr unterstützen? Ganz einfach: Er gehört erstens zur Grundversorgung, er hat zweitens gezeigt und bewiesen, dass er systemrelevant ist, und drittens wurde er vom Lockdown doppelt getroffen. Einerseits brach die Nachfrage komplett ein, nicht zuletzt aufgrund der Empfehlungen des Bundesamtes für Gesundheit, andererseits musste er das Angebot trotzdem mehrheitlich aufrechterhalten. Wenn wir in die Bücher schauen, dann sehen wir: Diese Unternehmen sind nicht in der Lage, ihre Einbussen selber zu tragen.

Was freut uns von der Mitte-Fraktion CVP-EVP-BDP besonders? Es sind die Unterstützungen des Ortsverkehrs, des touristischen Angebots, des Autoverlads, aber auch des Gütertransports. Aus unserer Sicht ist es nicht, wie von Nationalrat Giezendanner angesprochen, ein Flickenteppich, sondern durchaus ein in sich stimmiger Gesamtteppich.

Über den Ortsverkehr könnte man hier lange diskutieren, aber Kommissionssprecher Martin Candinas hat es auf den Punkt gebracht: Es ist nicht eine Lösung für die Zukunft, sondern eine einmalige Opfersymmetrie in einem Bereich, der ebenso stark getroffen wurde wie der regionale Personenverkehr. Eine Lösung in dieser aussergewöhnlichen Situation, an der sich der Bund zu einem Drittelpartei beteiligt, eine Lösung, die unseren Gemeinden, Städten und Kantonen bei der Bewältigung dieser Krise hilft, ist damit nichts anderes als richtig und wichtig.

Was das touristische Angebot betrifft, so hatte der Tourismus im Frühjahr und im vorhergehenden Winter wahrscheinlich die schlimmste Zeit seit Langem. Ich nehme hier das Beispiel der Bergbahnen: Die Bergbahnen mussten schliessen. Bergbahnen sind aber an sich nicht primär einfach rentable Unternehmen, sondern touristische Infrastrukturen. Sie dienen allen anderen Playern, die in diesem Bereich tätig sind. Sie verbinden Tal und Berg, aber sie sorgen auch dafür, dass in diesen Regionen, insbesondere den Rand- und Bergregionen, gewirtschaftet werden kann. Diese Unterstützung – wie übrigens auch diejenige für die Schifffahrt – ist wichtig. Zudem beteiligt sich der Bund zu 80 Prozent an den Kosten, die in den Kantonen anfallen; auch das begrüssen wir, wir nehmen die Kantone mit ins Boot. Die Argumentation beim Autoverlad ist die gleiche.



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Herbstsession 2020 • Fünfte Sitzung • 10.09.20 • 08h00 • 20.055
Conseil national • Session d'automne 2020 • Cinquième séance • 10.09.20 • 08h00 • 20.055



Erlauben Sie mir zum Schluss noch eine Bemerkung zu den Minderheiten: Seitens der Mitte-Fraktion CVP-EVP-BDP werden diese abgelehnt. Was die Minderheiten im Bereich des Güterverkehrs betrifft, gilt es zu sagen, dass dieser für die Verlagerungspolitik eine entscheidende Rolle spielt. Diese Politik sollten wir in dieser Krise nicht gefährden. Auch der Güterverkehr wurde arg gebeutelt und braucht diese Unterstützung. Aber ich gehe mit Herrn Kollege Giezendanner einig: Auch der Güterverkehr auf der Strasse wurde gebeutelt. Auch dort müsste man sich die Frage stellen, wie wir konkret vorgehen können. Nur ist dies nicht mit dieser Vorlage, die sich mit dem öffentlichen Verkehr befasst, zu machen.

Zu guter Letzt bleibt noch die Minderheit von Kollegin Graf-Litscher. Genau diese Minderheit und unsere Ablehnung beweisen, dass wir an einer ausgewogenen Lösung interessiert sind. Im Fernverkehr hatten wir zwar Verluste. Aber die entsprechenden Unternehmen haben signalisiert, dass sie dieses Geld nicht brauchen, also macht es auch keinen Sinn, wenn wir es sprechen. Zudem können wir bei der Überprüfung Ende 2021 allfällige extreme Defizite diesbezüglich beurteilen und beachten.

In diesem Sinne bitte ich Sie, der Mehrheit zu folgen, dieses ausgewogene Gesetz so zu verabschieden und dem öffentlichen Verkehr an dieser Stelle eine wichtige und richtige Hilfe zu gewähren.

Giezendanner Benjamin (V, AG): Kollege Bregy, ich habe eine Frage. Sie haben das Gebot der Opfersymmetrie erwähnt. Sind Sie dann bereit, diese Opfersymmetrie künftig auch in anderen Bereichen, wo die Zuständigkeiten ebenfalls ganz klar beim Kanton und bei den Gemeinden liegen, hier im Parlament zu berücksichtigen?

Bregy Philipp Matthias (M-CEB, VS): Kollege Giezendanner, ich danke Ihnen für diese Frage. Wir haben in den letzten Tagen in mehreren Bereichen eine ähnliche Opfersymmetrie angewendet. Wir sind in einer ausserordentlichen Lage. In dieser ist es meines Erachtens richtig, dass wir das machen. Ob das ein Zukunftsmodell für die normale Lage ist, bezweifle ich jedoch.

Töngi Michael (G, LU): Der öffentliche Verkehr, seine Unternehmen und die Mitarbeitenden der Verkehrsbetriebe haben während der akuten Covid-19-Krise Grosses geleistet. Sie mussten jederzeit die Mobilität aufrechterhalten. Auch auf dem Höhepunkt der Krise gab es Menschen, die pendeln mussten und den öffentlichen Verkehr benützten, obwohl wir gleichzeitig einen Einbruch von bis zu 90 Prozent hatten. Ohne lange nach den Konsequenzen zu fragen oder im Voraus Entschädigungen abzuklären, wurden diese Aufgaben innerhalb von sehr kurzen Fristen erfüllt. Dies war und ist ein gutes Beispiel für unseren Service public.

Jetzt ist es klar: Aufgrund der sehr tiefen Passagierzahlen sind grosse Verluste bei den Einnahmen entstanden. Diese müssen gedeckt werden, und der Bund muss sich an diesen Kosten beteiligen – das ist völlig klar. Deshalb ist für die grüne Fraktion das Eintreten unbestritten, und wir werden dieser Vorlage auch zustimmen. Sie ist auch das Resultat einer Motion, welche dieser Rat klar angenommen hat.

Der öffentliche Verkehr ist sehr wichtig für eine klimaverträgliche Mobilität. Wir müssen dafür sorgen, dass er nicht geschwächt aus dieser Krise hervorgeht. Leider müssen wir auch bemerken, dass in den letzten Jahren zwar mehr Leute den öffentlichen Verkehr benutzt haben, der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal Split aber nicht zugenommen hat. Wir haben also eine doppelte Aufgabe: Wir müssen die Menschen jetzt wieder zum öffentlichen Verkehr zurückholen, doch wir müssen auch zusätzliche Menschen zum Umsteigen motivieren.

Der Bundesrat wollte die Vorlage auf eine Mithilfe beim regionalen Personenverkehr und beim Güterverkehr beschränken. Der Ständerat hat auch den Ortsverkehr und den touristischen Verkehr hinzugefügt. Wir begrüssen das – wir Grünen haben das in der Vernehmlassung auch so gefordert.

Zu den Minderheiten: Die grüne Fraktion empfiehlt, die Minderheit Giezendanner, welche den Güterverkehr aus der Vorlage streichen will, abzulehnen – es wurde gesagt, das sei ein freier Markt. Wir haben in der vorherigen Vorlage zu den Medien darüber gestritten, ob es eine Verfassungsgrundlage gibt oder nicht. In diesem Bereich ist die Verfassungsgrundlage klipp und klar: Das Volk will diese Verlagerung und hat damals die Volksinitiative angenommen. Deshalb haben der Staat und wir selbstverständlich den Auftrag, hier zu handeln. Wir müssen die Ausfälle, die entstanden sind, auch decken, damit in der Verlagerungspolitik nicht ein Schritt zurück gemacht wird.

Die Frage der rollenden Landstrasse können wir lange diskutieren, aber sicher nicht in diesem Paket. Das ist eine Frage der Verlagerungspolitik, die wir nicht hier lösen müssen. Es ist klar: Wenn wir hier keine Unterstützung geben, dann haben wir am Schluss einfach einen Rückgang bei der Verlagerung.

Wir lehnen es ebenfalls ab, bei den Reserven auf den Entwurf des Bundesrates zurückzukommen. Es ist wichtig, dass die Unternehmen trotz dieser Krise bei den Reserven noch einen gewissen Spielraum haben. Sie sind sehr eingeschränkt, und wenn sie innovative Projekte vor allem in der Klimapolitik, wie die Förderung von Elektrobussen, machen wollen, dann sind sie darauf angewiesen, dass sie gewisse freie Mittel haben. Für sol-



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Herbstsession 2020 • Fünfte Sitzung • 10.09.20 • 08h00 • 20.055
Conseil national • Session d'automne 2020 • Cinquième séance • 10.09.20 • 08h00 • 20.055



che Projekte gibt es zwar verschiedene kleinere Töpfe, doch das ist kompliziert. Wenn wir den Unternehmen diesen

AB 2020 N 1377 / BO 2020 N 1377

Freiraum nehmen, machen wir nichts Gutes für die Klimapolitik.

Aus Sicht der Grünen ist es richtig, dass sich auch der Bund beim Ortsverkehr beteiligt. Auch der Ortsverkehr hat grosse Verluste eingefahren, und eine Bundesbeteiligung hilft namentlich mit, dass es schnell eine Lösung gibt, dass sie einheitlich ist und dass nicht jede Region für sich selbst ein neues Modell suchen muss.

Weiter unterstützen wir die Minderheit Graf-Litscher, welche die Grundlage für eine Abgeltung im Fernverkehr schafft. Dieser hat ebenfalls stark gelitten, und auch eine innovative Bahn braucht gewisse Reserven und Möglichkeiten. Wir haben heute Morgen gerade gehört, dass die SBB in einem halben Jahr ein Defizit von 500 Millionen Franken eingefahren haben. Deshalb ist es aus unserer Sicht wichtig, dass man hier mindestens eine gesetzliche Grundlage schafft, damit eben am Schluss nicht das Angebot der SBB oder auch die Angestellten der SBB leiden.

Fluri Kurt (RL, SO): Ich möchte ebenfalls zuerst meine Interessenbindungen bekannt geben: Ich bin Präsident des Verwaltungsrates des Regionalverkehrs Bern-Solothurn, Mitglied des Verwaltungsrates von Aare Seeland mobil und Mitglied des Verwaltungsrates der Bielersee-Schifffahrtsgesellschaft. Auch wir verkehren natürlich in einer wunderschönen Gegend. Ich verzichte aber darauf, weitere touristische Werbung zu betreiben. Ich verzichte auch auf die Schilderung des Problems. Es wurde von den Vorrednerinnen und Vorrednern genügend und zutreffend geschildert. Selbstverständlich verzeichnen auch wir Einbussen bei den Frequenzen von bis zu 80 Prozent. Wir sind immer noch nicht auf dem Niveau der Zeit vor Corona.

An einer ersten Sitzung hat Ihre Kommission bereits die jetzige Ausgangslage, wie sie der Ständerat nun vorlegt, skizziert. Wir waren von vornherein mehrheitlich der Auffassung, dass wir den Ortsverkehr, den touristischen Verkehr und den Autoverlad in die Vorlage aufnehmen sollten. Das war für uns bereits klar, bevor die ständeräthliche Kommission das so gemacht hat. In diesem Sinne möchten wir Ihnen empfehlen, überall dem Ständerat zu folgen.

Der Minderheitsantrag Giezendanner zu Artikel 28 Absatz 1bis macht noch zusätzliche Ausführungen erforderlich. Grundsätzlich können die Verkehrsunternehmungen verschiedene Formen von Reserven bilden. Eine Form von Reserven bezieht sich auf 25 Prozent des Jahresumsatzes der abgeltungsberechtigten Verkehrssparten. Bis 25 Prozent oder 12 Millionen Franken erreicht sind, gelten diese Reserven als gebunden. Darüber hinausgehende Reserven sind sogenannte freie Reserven. Das bezieht sich auf Artikel 36 Absatz 2 des Personenbeförderungsgesetzes. Diese freien Reserven, welche also über die 12 Millionen Franken hinausgehen, stehen den Unternehmen gemäss Gesetz zur freien Verfügung. Es handelt sich hier nicht um Reserven gemäss Obligationenrecht, sondern das sind Reserven gemäss Personenbeförderungsgesetz. Das ist ein anderer Charakter; der Verwendungszweck ist offener.

In der Diskussion mit der Verwaltung ist, um die Haltung des Bundesrates zu rechtfertigen, auch das Sprichwort gefallen, dass bei einem Weltuntergang alle Mittel einzusetzen seien. Aber im Gegensatz zu einem effektiven Weltuntergang dreht sich die Welt hier eben weiter – auch die Welt des öffentlichen Verkehrs.

Von den öffentlichen Verkehrsunternehmen werden auch weiterhin innovative Produkte gefordert werden, die eben nicht von den Leistungsvereinbarungen betroffen sind und entsprechend abgegolten werden. Die bereits erwähnte Elektrifizierung des öffentlichen Busverkehrs ist ein Beispiel hierfür. Es gäbe aber noch anderes zu erwähnen. Wenn wir diese Innovationen weiter tätigen können sollen, dann braucht es weitere Reserven, sonst können wir das nicht mehr tun. Deswegen unterstützen wir den Vorschlag des Ständerates und der Kommissionsmehrheit.

Der Einbezug des Ortsverkehrs ist aus unserer Sicht logisch. Selbstverständlich ist der Ortsverkehr Sache der Kantone und der Gemeinden, aber die Massnahmen, die zu den Schwierigkeiten des Ortsverkehrs geführt haben, sind vom Bund erlassen worden. Das ist kein Vorwurf, aber es ist faktisch so. Wir sind von oben nach unten regiert worden – zwangsläufig, richtig und korrekt. Aber die Konsequenzen können nun nicht ausschliesslich der unteren Ebene angelastet werden. Eine Klammerbemerkung: Das ist ein schönes Beispiel dafür, dass die Kommunalverbände auch bei der Covid-19-Gesetzgebung in die Entscheidfindung einbezogen werden sollen, so wie wir es gestern beim Covid-19-Gesetz beschlossen haben.

Mit der Begründung, dass der Bund die Ursache für die jetzigen Schwierigkeiten des Ortsverkehrs ist, ergibt sich aus unserer Sicht zwangsläufig auch eine Mitfragepflicht bei den finanziellen Konsequenzen.

Mit diesen Begründungen bitten wir Sie, sich überall der Kommissionsmehrheit anzuschliessen.



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Herbstsession 2020 • Fünfte Sitzung • 10.09.20 • 08h00 • 20.055
Conseil national • Session d'automne 2020 • Cinquième séance • 10.09.20 • 08h00 • 20.055



Giezendanner Benjamin (V, AG): Kollege Fluri, ich stelle Ihnen eine ähnliche Frage wie Kollege Bregy, nur etwas präziser: Mit Ihrer Argumentation werden Sie in dem Fall hier in diesem Rat für die Kompensation der Ausfälle der Spitäler stimmen. Ist das korrekt?

Fluri Kurt (RL, SO): Soweit ich das beurteilen kann, ist die Ausgangssituation der Spitäler eine andere. Die bei den Spitätern eingetretenen Verluste sind möglicherweise nicht definitiv, wenigstens zum Teil nicht definitiv. Die Operationen und Behandlungen können mindestens zum Teil nachgeholt werden, andere haben sich erledigt, weil sie eben nicht dringlich waren. Das Gegenteil ist beim öffentlichen Verkehr der Fall: Die bei uns eingetretenen Verluste sind definitiv.

Schaffner Barbara (GL, ZH): Falls Sie sich gestern gewundert haben, dass bei allen Begehrlichkeiten, die wir im Covid-19-Gesetz debattiert haben, der öffentliche Verkehr nie zur Diskussion gestanden hat, wissen Sie jetzt, wieso: Wir diskutieren darüber in einer eigenen Gesetzesvorlage.

Sicher sind Ihnen allen noch die Zeiten des Lockdowns vor Augen, als leere Züge und Busse verkehrten. Von unserem Garten aus sahen wir jeweils die Züge bei der Einfahrt in den Bahnhof, und wir haben vergeblich versucht, darin Personen zu erspähen. Die Transportunternehmen mussten den Betrieb trotzdem aufrechterhalten, und gleichzeitig zeigten sie sich kulant gegenüber Abo-Kundinnen und -Kunden. Als Sparmassnahme wurden Fahrpläne ausgedünnt. So war es möglich, einerseits Personal und andererseits Trassengebühren einzusparen. Trotzdem sind die Defizite gross, sowohl jene aus der Zeit des Lockdowns wie wohl auch jene, die in den nächsten Jahren anfallen werden.

Den Grünlberalen ist ein zuverlässiger und dichter öffentlicher Verkehr ein grosses Anliegen. Es ist jetzt zentral, dass der öffentliche Verkehr den Service, die Qualität und die Leistung erbringen kann wie vor der Krise, damit die Passagiere rasch wieder zurückkehren.

Aber trotz der Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für unser Land gibt es in der grünlberalen Fraktion doch einige Skepsis über die Art, wie wir mit vollen Händen Geld ausgeben und in jeder Beratungsrunde noch obendrauf gegeben haben, ganz nach dem Motto: "Darf's es bitzeli meh si?" Gerade bei der Diskussion um die Auflösung der Spezialreserven respektive der freien Reserven hätten wir gerne noch einen grösseren Beitrag von den Transportunternehmen gefordert. Der Bundesrat und der Minderheitsantrag Giezendanner verlangen eine vollständige Auflösung dieser Reserven. Der Ständerat will die freien Reserven aber nicht antasten.

Die KVF-N hat in einer ersten Beratungsrunde einen Mittelweg vorgesehen, den die grünlberale Fraktion vorgezogen hätte. Nun werden wir halbherzig dem Beschluss des Ständerates folgen.

Auch beim Ortsverkehr, dem touristischen Verkehr und dem Autoverlad folgen wir der Mehrheit und damit der Ausweitung der Unterstützung auf diese Sparten. Dabei ist der grünlberalen Fraktion wichtig, dass von allen Akteuren ein Beitrag geleistet wird und nicht einfach ein Bundesblankocheque ausgestellt wird. Dieser Beitrag kann durch die Auflösung von Reserven erfolgen, durch den Verzicht auf Dividendausschüttungen oder durch Beiträge von anderen

AB 2020 N 1378 / BO 2020 N 1378

Staatsebenen. Dass andere Staatsebenen mit der Bundesunterstützung rechnen und auch bereit sind nachzuziehen, zeigt die heutige Medienmitteilung des Zürcher Regierungsrates, mit der er einen Nachtragskredit beantragt.

Den Minderheitsantrag Graf-Litscher, der vorsorglich auch für den Fernverkehr zusätzliche Unterstützungs möglichkeiten fordert, werden wir ablehnen. Notabene fordert dieser Antrag eine Unterstützung, obwohl weder BAV noch SBB der Meinung sind, dass es hier zusätzliche Massnahmen braucht.

Ich komme nun zum Güterverkehr. Der Entwurf des Bundesrates mit der Präzisierung des Ständerates wird auch von den Grünlberalen mitgetragen. Es ist uns wichtig, dass insbesondere die Verlagerungspolitik nicht gefährdet wird. Dazu ist es notwendig, im stark wettbewerblichen Markt des Gütertransports Unterstützung zu leisten und das Überleben der Marktakteure kurzfristig sicherzustellen.

Ich komme noch zum Unterstützungspaket für die Infrastruktur. Auf den ersten Blick ist es nicht ganz einleuchtend, wieso es hier etwas braucht. Aber auch die Infrastrukturunternehmen müssen Ertragseinbussen hinnehmen. Was die Personentransportunternehmen als Einsparung bei den Trassenpreisen verbuchen können, fehlt auf der anderen Seite bei der Infrastruktur. Aus einer Gesamtsicht ist das also ein Nullsummenspiel. Hinzu kommt, dass Einlagen in den Bahninfrastrukturfonds fehlen werden. Diese fehlenden Einlagen gefährden zusammen mit dem Verschuldungsverbot den geplanten Unterhalt und Ausbau der Infrastruktur. Die Grünlberalen sind klar der Meinung, dass der Unterhalt der Infrastruktur nicht aus Spargründen vernachlässigt werden darf. Ein Zuwenig an Unterhalt war ja schon vor der Corona-Krise ein Thema.



Zusammenfassend bitte ich Sie also, in allen Punkten der Mehrheit zu folgen und damit das Erfolgsmodell öffentlicher Verkehr zu stützen.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Die Corona-Pandemie trifft uns alle. Sie trifft die Gesellschaft, sie trifft die Wirtschaft, sie trifft den öffentlichen Verkehr und den Schienengüterverkehr; auch hier gab es starke Auswirkungen der pandemiebedingten Massnahmen. Zum einen hat der öffentliche Verkehr einen Nachfragerückgang bis zu 80 Prozent erlebt. Er erholt sich jetzt zwar, aber er erholt sich langsam. Zum anderen ist es auch im Schienengüterverkehr zu einem deutlichen Aufkommensrückgang gekommen. Gleichzeitig gibt es hier Rahmenbedingungen, die für solch aussergewöhnliche Situationen eben wenig Spielraum lassen, weil die Transportunternehmen im bestellten Verkehr bekanntlich keine Gewinne machen dürfen. Das heisst, sie können Ertragsausfälle auch nicht kompensieren. Im Schienengüterverkehr ist es aufgrund der Wettbewerbsverhältnisse schwierig, finanzielle Vorkehrungen für solche Krisensituationen zu treffen. Ohne weitere Massnahmen wäre deshalb die Zahlungsfähigkeit von verschiedenen Unternehmen gefährdet, was sich dann natürlich auch auf das Gesamtsystem öffentlicher Verkehr negativ auswirken würde.

Die eidgenössischen Räte, also Sie, haben dem Bundesrat die entsprechende Motion 20.3151 überwiesen. Die vorliegende Botschaft zu diesem dringlichen Bundesgesetz ist das Resultat Ihres Auftrags an den Bundesrat, nämlich den öffentlichen Verkehr in dieser Corona-Krise zu unterstützen. Das Ziel der Botschaft ist klar: Wir wollen nachhaltige Schäden für die Wirtschaft und für die Bevölkerung durch den Abbau oder sogar die Einstellung von Transportunternehmen verhindern.

In der Botschaft hat der Bundesrat verschiedene Grundsätze berücksichtigt:

1. Der Bundesrat möchte, dass die Zuständigkeiten der verschiedenen Staatsebenen bestehen bleiben.
2. Der Bundesrat möchte, dass bestehende Abläufe und Verfahren berücksichtigt werden und nur fallweise ergänzt werden.
3. Der Bundesrat möchte, dass die Massnahmen einfach und transparent sind.
4. Die Gesetzesbestimmungen sind bis Ende 2021 befristet.

Das heisst, es gilt Folgendes: Die Transportunternehmen werden für die direkt durch die Covid-19-Krise verursachten Mehrkosten und Mindererträge entschädigt, und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Unternehmen soll berücksichtigt werden. Das heisst, Reserven sollen aufgelöst werden, auf Dividenden soll verzichtet werden, und es braucht eine zurückhaltende Boni-Politik.

Der Bundesrat beantragt Ihnen, drei Bereiche zu unterstützen: erstens den regionalen Personenverkehr, zweitens den Schienengüterverkehr und drittens die Bahninfrastruktur.

Im regionalen Personenverkehr soll es im Jahr 2021 eine Defizitdeckung geben, und zwar durch einen einmaligen Beitrag an die Transportunternehmen, basierend auf der Jahresrechnung 2020 und auch anteilmässig gemäss den heutigen Beteiligungen durch Bund und Kantone. Die Kosten dafür sieht der Bundesrat im Rahmen von 290 Millionen Franken vor, soweit man das heute bereits so festlegen kann.

Im Bereich des Schienengüterverkehrs soll der Abbaupfad bei den Abgeltungen im alpenquerenden Verkehr für 2020 und 2021 ausgesetzt werden. Zusätzlich gibt es ein vereinfachtes Verfahren für finanzielle Notmassnahmen in dieser Branche in der Form eines einmaligen Beitrags. Die Kosten dafür betragen rund 70 Millionen Franken.

Schliesslich haben wir im Bahninfrastrukturbereich verschiedene Elemente vorgesehen. Die Rückzahlung der FinöV-Bevorschussung des Bahninfrastrukturfonds (BIF) wird sistiert. Es werden die maximal zulässigen zwei Dritteln der LSVA in den BIF einfließen. Der BIF kann sich um weitere 150 Millionen Franken verschulden, und es werden 300 Millionen Franken aus den BIF-Reserven eingesetzt. Für die Infrastrukturbetreiberin sind Nachträge zu den Leistungsvereinbarungen vorgesehen, um die Ertragsausfälle zu kompensieren. Die Kosten dafür belaufen sich auf 330 Millionen Franken.

Alle diese Massnahmen zusammen werden rund 700 Millionen Franken zulasten des Bundes erreichen. Damit können wir das Ziel, nämlich langfristige Schäden im öffentlichen Verkehr und im Schienengüterverkehr zu vermeiden, erreichen.

Der Ständerat und jetzt auch Ihre Kommission haben verschiedene Entscheide gefällt, die über das hinausgehen, was der Bundesrat Ihnen beantragt hat. Ich gehe die einzelnen Bereiche durch.

Zuerst zum Ortsverkehr: Es ist klar und unbestritten, dass der Ortsverkehr ein integraler Teil des öffentlichen Verkehrs ist. Trotzdem beantragt Ihnen der Bundesrat, den Ortsverkehr hier nicht durch den Bund zu unterstützen, dies einfach aufgrund der Zuständigkeiten. Der Bund, das wissen Sie, ist im Bereich des Ortsverkehrs nicht zuständig. Deshalb ist der Bundesrat der Meinung, dass hier auch keine zusätzliche Zahlung vonseiten des Bundes vorgesehen werden soll. Ich bitte Sie deshalb, bei Artikel 28 Absatz 2bis die Minderheit Gieden-danner zu unterstützen.



Eigentlich müsste der Bundesrat konsequenterweise dann auch – und das hat er auch gemacht – eine Unterstützung der touristischen Verkehre ablehnen und nicht vorsehen. Die touristischen Verkehre sind touristische Leistungen, die eben keine Erschliessungsfunktion haben. Sie werden weder durch den Bund noch durch die Kantone bestellt. Die Leistungen sind eigenwirtschaftlich. Touristische Verkehre können Gewinne erzielen, das ist zulässig. Deshalb ist der Bundesrat der Meinung, dass hier keine zusätzliche Unterstützung erfolgen soll. Das Gleiche gilt für den Autoverlad.

Ich habe aber die Ausgangslage analysiert. Da in Ihrer Kommission keine entsprechende Minderheit vorliegt, sind die Aussichten für den Bundesrat dermaßen katastrophal, hier eine Abstimmung zu gewinnen, dass wir hier darauf verzichten. Das wollte ich Ihnen auch noch sagen.

Dann komme ich zu Artikel 9a des Gütertransportgesetzes im Bereich Schienengüterverkehr. Hier gibt es eine Minderheit Giezendanner. Ich bitte Sie, hier Ihre Kommissionsmehrheit zu unterstützen. Wie gesagt: Der Bundesrat möchte an der Not hilfe für den Schienengüterverkehr festhalten. Es wurde von Ihnen erwähnt, es geht hier auch um die Verlagerungspolitik. Der Ständerat und jetzt auch Ihre Kommissionsmehrheit haben diesen Artikel noch ergänzt mit Bestimmungen zur Beanspruchung aller Reserven und mit einem Dividendenverbot. Das unterstützen wir selbstverständlich. Wir

AB 2020 N 1379 / BO 2020 N 1379

bitten Sie, hier bei Artikel 9a des Gütertransportgesetzes Ihre Kommissionsmehrheit zu unterstützen.

Ich komme noch zu Artikel 28 Absatz 1bis und den Reserven: Der Bundesrat ist der Meinung, dass die Unternehmen, die nicht nur spezialgesetzliche Reserven angehäuft haben, sondern auch zusätzliche Reserven im bestellten Verkehr – wir befinden uns hier im subventionierten Bereich –, diese Reserven jetzt hier auch einsetzen sollen.

Nationalrat Fluri hat vorhin gesagt, diese stillen Reserven – jene also, die zusätzlich zu den spezialgesetzlichen Reserven angehäuft wurden – seien für den Weltuntergang vorgesehen. Wenn Sie aber den Weltuntergang haben, brauchen Sie auch keine Reserven mehr. Der Bundesrat ist deshalb der Meinung, dass diese Reserven auch für Innovationen eingesetzt werden können, dass die Unternehmen z. B. eine Elektrifizierung der Busse des öffentlichen Verkehrs vorsehen können. Dazu haben Sie heute Morgen im CO2-Gesetz eine entsprechende Bestimmung angenommen, wonach die Rückerstattungsmittel gemäss Mineralölsteuergesetz eben genau dafür – z. B. für eine Elektrifizierung des Ortsverkehrs im Bereich des öffentlichen Verkehrs – eingesetzt werden können. Wir sind der Meinung, hier sollten Sie jetzt auch die Minderheit Giezendanner unterstützen, denn im regionalen Personenverkehr gibt es an sich keine Reserven und Gewinne.

Ich komme noch zum Minderheitsantrag Graf-Litscher zu Artikel 28a Absatz 2ter und zum Fernverkehr: Ich kann Ihnen hier einfach sagen, dies auch angesichts der Zahlen der SBB, von denen Sie heute haben lesen können, dass wir im Gespräch mit den SBB sind und dass auch das BAV zum Schluss gekommen ist, dass es im Bereich des Fernverkehrs keine zusätzliche Unterstützung braucht. Die SBB haben die Situation hier mit den Gewinnen, die sie auch in den letzten Jahren gemacht haben, im Griff. Sie haben die kurzfristige Unterstützung durch den Bund für die Liquidität angesprochen. Dafür haben wir ja gesorgt. Aber deshalb jetzt noch eine zusätzliche Unterstützung für den Fernverkehr vorzusehen, erachten wir als nicht notwendig.

Deshalb bitten wir Sie, bei Artikel 28a Absatz 2ter Ihre Kommissionsmehrheit zu unterstützen. Ich hoffe, damit zur Klarheit beigetragen zu haben.

Hurter Thomas (V, SH): Frau Bundespräsidentin, ich habe eine Frage zu SBB Cargo. Heute wurden ja die Zahlen publiziert: SBB Cargo hat ein Defizit von 27 Millionen Franken im ersten Halbjahr. Im erläuternden Bericht des Bundesrates, der als Grundlage für diese Vorlage dient, ist die Rede von A-Fonds-perdu-Beiträgen im Umfang von bis zu 40 Millionen Franken. Können Sie mir die Differenz erklären? Wollen Sie bei SBB Cargo noch die Verluste der Vergangenheit finanzieren, oder möchten Sie A-Fonds-perdu-Beiträge für die Finanzierung der künftigen Ausgaben einsetzen?

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Nein, Herr Nationalrat Hurter, ich kann Ihnen gerne sagen, was der Bundesrat von dieser Vorlage bei Artikel 9a im Güterverkehr erwartet: Im Zuge der finanziellen Unterstützung der im alpenquerenden Verkehr tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen – und das schliesst selbstverständlich auch die SBB Cargo mit ein – werden die bestehenden Angebote in den kommenden Jahren weitergeführt. Für 2020 und 2021 wird auf allgemeine Preiserhöhungen verzichtet, sodass eben im Gegenzug zur Kompensation eines Teils des Erlösausfalls die verladende Wirtschaft eine grössere Planungssicherheit erhält.

Das ist der Hintergrund dieses Artikels 9a, wie ihn der Bundesrat vorschlägt.



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Herbstsession 2020 • Fünfte Sitzung • 10.09.20 • 08h00 • 20.055
Conseil national • Session d'automne 2020 • Cinquième séance • 10.09.20 • 08h00 • 20.055



Giezendanner Benjamin (V, AG): Frau Bundespräsidentin, Sie sind ja bekannt als geschickte Verhandlungs-partnerin. Ganz bestimmt werden Sie dieses Geschick auch bei den 40 Millionen Franken angewendet haben. Es gibt aus gewerkschaftlichen Kreisen das Gerücht, dass dieser A-Fonds-perdu-Beitrag im Gegenzug gewährleisten muss, dass es bei der SBB Cargo AG keine Abbaumassnahmen in personeller Hinsicht, also keine Mitarbeiterentlassungen, gibt respektive die Bedienpunkte konstant bleiben. Können Sie dem Parlament hier bitte schön nähere Auskünfte geben, welches die Bedingungen für diese nicht ganz 40 Millionen Franken sind? Es geht um den Teil dieser Millionen, der an die SBB Cargo AG geht.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Danke für Ihre Frage, Herr Giezendanner. Ich habe eigentlich vorhin bereits ausgeführt, was der Bundesrat mit diesem neuen Artikel 9a vorgesehen und abgemacht hat. Es gibt keine zusätzlichen Abmachungen und Hintergründe, die hier nicht offengelegt werden, sondern es gilt das, was ich Ihnen gesagt habe: Die Angebote, die heute bestehen, müssen ohne Preiserhöhungen weitergeführt werden.

Das ist das, was wir mit dieser Vorlage im Bereich Schienengüterverkehr erreichen wollen.

Fluri Kurt (RL, SO): Frau Bundespräsidentin, ich habe mich vorhin vielleicht undeutlich ausgedrückt; ich habe zwar den Eindruck gehabt, das sei nicht so gewesen. Sie haben mich jetzt quasi als denjenigen dargestellt, der auf den Weltuntergang warten will. Doch ich habe gesagt: Ab und zu wird als Grund angeführt, dass wir eine sehr dramatische Situation, vergleichbar mit einem Weltuntergang, hätten und man deshalb nun sämtliche Reserven einlegen müsse. Das ist nicht meine Meinung. Die Welt dreht sich eben weiter, deswegen brauchen wir weitere freie Mittel. Ich wollte das nur richtigstellen, damit ich nicht als Verschwörungstheoretiker, wie es zurzeit zahlreiche gibt, in die Geschichte eingehe.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Vielen Dank, Herr Fluri. Es täte mir sehr leid, wenn irgendwie in diese Richtung irgendeine Idee aufgekommen wäre. Das war sicher nicht meine Idee. Wir lassen den Weltuntergang und unterstützen jetzt den öffentlichen Verkehr, der das dringend braucht.

*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 Beschluss des Ständerates

Titre et préambule; ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Ziff. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Herbstsession 2020 • Fünfte Sitzung • 10.09.20 • 08h00 • 20.055
Conseil national • Session d'automne 2020 • Cinquième séance • 10.09.20 • 08h00 • 20.055



Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 20.055/21008)

Für Annahme der Ausgabe ... 181 Stimmen

Dagegen ... 11 Stimmen

(0 Enthaltungen)

AB 2020 N 1380 / BO 2020 N 1380

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Ziff. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Ziff. 3

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Tuena, Umbricht Pieren, Wobmann)

Streichen

Ch. 3

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Tuena, Umbricht Pieren, Wobmann)

Biffer

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 20.055/21009)

Für den Antrag der Mehrheit ... 141 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 53 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 20.055/21010)

Für Annahme der Ausgabe ... 151 Stimmen

Dagegen ... 44 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Herbstsession 2020 • Fünfte Sitzung • 10.09.20 • 08h00 • 20.055
Conseil national • Session d'automne 2020 • Cinquième séance • 10.09.20 • 08h00 • 20.055



Ziff. 4 Art. 28

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Umbricht Pieren)

Abs. 1bis

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2bis

Streichen

Antrag der Minderheit

(Graf-Litscher, Brenzikofer, Gysi Barbara, Marti Min Li, Pasquier, Piller Carrard, Pult, Storni)

Abs. 2ter

Für die Jahre 2020 und 2021 kann der Bund in Abweichung von Absatz 2 Abgeltungen für Linien des Fernverkehrs ausrichten. Die Bemessung erfolgt aufgrund der Linienerfolgsrechnungen der Konzessionsinhaberinnen. Die Finanzhilfe des Bundes setzt voraus, dass die Covid-19-bedingten Ausfälle in den Jahren 2020 und 2021 nach Abzug aller Reserven der Sparte Fernverkehr den in den Jahren 2017 bis 2019 erzielten Spartengewinn übersteigen.

Ch. 4 art. 28

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Umbricht Pieren)

Al. 1bis

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2bis

Biffer

Proposition de la minorité

(Graf-Litscher, Brenzikofer, Gysi Barbara, Marti Min Li, Pasquier, Piller Carrard, Pult, Storni)

Al. 2ter

Pour les années 2020 et 2021, la Confédération peut, en dérogation à l'alinéa 2, verser des indemnités au titre du trafic longue distance. Le calcul se fait sur la base des comptes de résultats par ligne des entreprises concessionnaires. L'aide financière de la Confédération presuppose que les pertes financières dues au Covid-19 au cours des exercices 2020 et 2021 pour le secteur du trafic longue distance dépassent le bénéfice net généré par ce même secteur au cours des exercices 2017 à 2019, déduction faite de toutes les réserves.

Abs. 1bis – Al. 1bis

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 20.055/21011)

Für den Antrag der Mehrheit ... 133 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 57 Stimmen

(1 Enthaltung)

Abs. 2bis – Al. 2bis

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 20.055/21012)

Für den Antrag der Mehrheit ... 139 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 52 Stimmen

(1 Enthaltung)



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Herbstsession 2020 • Fünfte Sitzung • 10.09.20 • 08h00 • 20.055
Conseil national • Session d'automne 2020 • Cinquième séance • 10.09.20 • 08h00 • 20.055



Abs. 2ter – Al. 2ter

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 20.055/21013)

Für den Antrag der Minderheit ... 68 Stimmen

Dagegen ... 126 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 20.055/21014)

Für Annahme der Ausgabe ... 149 Stimmen

Dagegen ... 44 Stimmen

(1 Enthaltung)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Ziff. 4 Art. 28a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 4 art. 28a

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 20.055/21015)

Für Annahme der Ausgabe ... 184 Stimmen

Dagegen ... 11 Stimmen

(0 Enthaltungen)

AB 2020 N 1381 / BO 2020 N 1381

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Ziff. 4 Art. 28b; 36 Abs. 2bis; Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 4 art. 28b; 36 al. 2bis; ch. II

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

La présidente (Moret Isabelle, présidente): Selon l'article 77 alinéa 1 de la loi sur le Parlement, la clause d'urgence est exceptée du vote sur l'ensemble. Le chiffre II de la loi fédérale sur le soutien des transports publics durant la crise du Covid-19 est donc exclu du vote sur l'ensemble. Le vote sur la clause d'urgence n'aura lieu qu'une fois les divergences éliminées.



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Herbstsession 2020 • Fünfte Sitzung • 10.09.20 • 08h00 • 20.055
Conseil national • Session d'automne 2020 • Cinquième séance • 10.09.20 • 08h00 • 20.055



Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
(namentlich – nominatif; 20.055/21016)
Für Annahme des Entwurfes ... 151 Stimmen
Dagegen ... 42 Stimmen
(0 Enthaltungen)

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