



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Sommersession 2021 • Fünfte Sitzung • 03.06.21 • 08h00 • 21.3459
Conseil national • Session d'été 2021 • Cinquième séance • 03.06.21 • 08h00 • 21.3459



21.3459

Motion KVF-N.

**Covid-19. Beiträge des Bundes
an die finanziellen Lücken
im öffentlichen Verkehr
auch für das Jahr 2021**

Motion CTT-N.

**Covid-19. La Confédération doit aussi
contribuer pour l'année 2021
aux pertes financières
des transports publics**

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 03.06.21

21.3460

Motion KVF-N.

**Milderung
der pandemiebedingten Auswirkungen
auf den Schienengüterverkehr
im Jahr 2021**

Motion CTT-N.

**Atténuer les répercussions
de la pandémie de Covid-19
sur le transport ferroviaire
de marchandises en 2021**

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 03.06.21

Antrag der Mehrheit
Annahme der Motionen

Antrag der Minderheit
(Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Tuena, Umbricht Pieren, Wobmann)
Ablehnung der Motionen

Proposition de la majorité
Adopter les motions



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Sommersession 2021 • Fünfte Sitzung • 03.06.21 • 08h00 • 21.3459
Conseil national • Session d'été 2021 • Cinquième séance • 03.06.21 • 08h00 • 21.3459



Proposition de la minorité

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

Rejeter les motions

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Mit diesen beiden Motionen beantragt Ihnen die KVF Ihres Rates, die Unterstützung des Bundes an die finanziellen Lücken im öffentlichen Verkehr auch für das Jahr 2021 zu sprechen und eine Milderung der pandemiebedingten Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr auch im Jahr 2021 vorzusehen.

Wie Sie wissen, haben wir mit dem Geschäft 20.055 ein Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise beschlossen, und zwar im September 2020. Damals konnten wir nicht voraussehen, dass wegen weiterer Corona-Wellen und der entsprechenden Anordnungen auch dem öffentlichen Verkehr weiterhin die Kundinnen und Kunden fehlen. Deshalb entstehen – es ist bereits eingetreten – den Transportunternehmen natürlich auch in diesem Jahr finanzielle Lücken.

Bei dieser Gelegenheit darf ich Ihnen meine Interessen offenlegen: Ich bin Verwaltungsratspräsident des Regionalverkehrs Bern-Solothurn, Mitglied des Verwaltungsrates der Aare Seeland mobil, der Bielersee-Schiffahrtsgesellschaft, Präsident des Städteverbandes und Stadtpräsident. Daher stammt die Kenntnis der konkreten Zahlen.

Die Situation hat sich insofern verschärft, als wir, die Unternehmen, ja im Zusammenhang mit den Bundesleistungen im letzten Jahr unsere Reserven – mindestens zwei der drei möglichen Reservebildungen, die wir als öffentliche Verkehrsunternehmen haben – ganz oder teilweise auflösen mussten. Dementsprechend sind natürlich auch die Beiträge des Bundes tiefer ausgefallen. Aber die Reserven sind jetzt entweder dünner geworden oder gar nicht mehr vorhanden.

Jedes Unternehmen braucht für dies und das Reserven, weil im öffentlichen Verkehr nie ein Budget mit null in der Rechnung aufgehen wird. Entweder macht man einen Verlust, wie dies zurzeit der Fall ist, oder man macht einen Gewinn. Gewinne dürfen von den öffentlichen Verkehrsunternehmen nicht in Form von Dividenden ausgeschüttet werden, nicht einmal in Form von feudalen Aktionärsessen usw., sondern müssen in eine Reserve gelegt werden, die zweckgebunden ist. Es gibt nur eine Ausnahme; um die Einnahmen aus Nebengeschäften, Immobilien, Pensionskassen usw. geht es heute aber nicht. Die anderen, die betrieblichen Reserven, sind ganz oder zum Teil aufgebraucht.

Finanziell gesehen, stehen diese Unternehmen deswegen "nackt" da und können keine weiteren Ausfälle decken. Aus diesem Grund haben wir die Motion in der KVF mit grosser Mehrheit beschlossen. Die Argumente der beiden Minderheiten werden Sie anschliessend hören.

Die Stellungnahme des Bundesrates ist für uns nicht akzeptabel. Er hat insofern recht, als der Bund für den regionalen Personenverkehr und die Bahninfrastruktur über genügend Mittel verfügt, um auch das Jahr 2021 abdecken zu können. Unsere Motion umfasst denn auch nicht den regionalen Personenverkehr. Beim Ortsverkehr dagegen zieht sich der Bundesrat auf die Kompetenzen zur Finanzierung desselben zurück. Unter Hinweis auf die nun eben entstandene, noch prekärere Situation auch im Ortsverkehr bitten wir Sie jedoch, hier die Abweichung von den Kompetenzen im Interesse des Ortsverkehrs zu verlängern.

Auch im Ortsverkehr verzeichnen wir eine Frequenzreduktion von durchschnittlich rund 30 Prozent gegenüber den Frequenzen vor Corona. Dasselbe gilt natürlich auch für den Fernverkehr; wir kennen die Situation der SBB, deren Frequenzrückgang sogar noch grösser ist. Im Jahr 2020 betrug der Rückgang im Vergleich zum Jahr 2019 insgesamt 43,7 Prozent. Zurzeit prüfen die Eignerstellen mit den SBB mögliche Massnahmen.

Unsere Motion hat auch den Fernverkehr umfasst. Wir sind der Auffassung, dass wir, im Gegensatz zum Bundesgesetz vom letzten Jahr, auch für den Fernverkehr die nötigen gesetzlichen Grundlagen schaffen sollten. Wenn der Eigner andere Lösungen findet, dann dürften hier keine Sonderlösungen nötig werden.

Hingegen geht es noch um den touristischen Verkehr. Hier gibt der Bundesrat die Auskunft, dass das SECO und das BAV die Auswirkungen auf den touristischen Verkehr geprüft hätten und dass es aus ihrer Sicht nicht nötig sei, eine Sonderlösung zu entwickeln. Wie sie zu dieser Einsicht gelangt sind, entzieht sich unserer Kenntnis. Wir würden das gerne im Laufe der Beratung einer entsprechenden Botschaft erfahren, dazu braucht es aber zuerst die Annahme dieser Motionen.

Pult Jon (S, GR), per la commissione: Come ha detto anche il collega Fluri, la Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale vuole sostenere i trasporti pubblici e il trasporto merci ferroviario anche nel secondo anno della pandemia. Con due mozioni vogliamo incaricare il Consiglio federale di elaborare in tempi brevi, dove è necessario, le basi legali e di stanziare i fondi per garantire che il trasporto pubblico possa continuare a funzionare, mantenendo alti standard anche nei prossimi anni.



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Sommersession 2021 • Fünfte Sitzung • 03.06.21 • 08h00 • 21.3459
Conseil national • Session d'été 2021 • Cinquième séance • 03.06.21 • 08h00 • 21.3459



La pandemia e le misure per contenerla stanno avendo anche quest'anno un forte impatto negativo sul trasporto pubblico. La commissione ha analizzato la situazione e le prospettive per questo settore fondamentale per il nostro paese. Al fine di ottenere un quadro generale sulle prospettive di finanziamento di tutte le imprese di trasporto pubblico, la commissione si è informata presso il servizio federale competente e la direzione delle FFS. Siamo giunti alla conclusione che la situazione è ancora influenzata dagli effetti molto negativi della pandemia e che gli aiuti che abbiamo stanziato l'anno scorso, nel 2020, non bastano per dare una prospettiva di vera ripresa alle imprese di trasporto pubblico. Il collega Fluri ha spiegato molto bene anche da un punto di vista pratico questa problematica.

Le cifre sembrano abbastanza chiare. In un anno e mezzo di pandemia, una gran parte delle imprese di trasporto pubblico ha esaurito le proprie riserve finanziarie. Per questo, la Confederazione è chiamata a garantire un finanziamento non solo per il trasporto viaggiatori regionale ma anche per il trasporto locale e turistico ove necessario. A tal fine, il Consiglio federale dovrà presentare in tempi brevi una modifica delle basi legali. La situazione drammatica impone l'adozione di misure finanziarie anche per il traffico a lunga distanza,

AB 2021 N 1045 / BO 2021 N 1045

che in linea di principio è gestito in modo autonomo dal punto di vista finanziario.

Per i trasporti locali e turistici occorrerà estendere per tutto il 2021 le norme adottate nell'ambito della legge federale sul sostegno ai trasporti pubblici nella crisi della Covid-19, mentre per i trasporti a lunga distanza occorrerà trovare una soluzione specifica.

A causa del calo massiccio della domanda, dovuto alla crisi, le perdite per le FFS in questo ambito sono ingenti. Perciò è probabile che bisognerà valutare delle misure per stabilizzare finanziariamente l'impresa anche a medio termine.

Per quanto concerne il traffico merci ferroviario le basi legali necessarie sono già state create l'anno scorso; si trovano nell'articolo 9 della legge sul trasporto di merci. Ora il Consiglio federale dovrà proporre al Parlamento i finanziamenti corrispondenti.

La commissione ha quindi adottato due mozioni con larghe maggioranze. La mozione 21.3459, "Covid-19. Contributi della Confederazione per le perdite finanziarie dei trasporti pubblici anche nel 2021", è stata adottata con 18 voti contro 7, mentre la mozione 21.3460, "Mitigare l'impatto della pandemia di Covid-19 sul traffico merci ferroviario nel 2021", è passata con 17 voti contro 8.

Le mozioni sorelle, se così si può dire, saranno trattate nella Camera alta ancora in questa sessione; il Consiglio degli Stati voterà quindi sulle stesse mozioni. Se entrambe le Camere diranno di sì, il Consiglio federale avrà l'incarico di fare in tempi brevi un messaggio e una proposta di legge per risolvere i problemi appena spiegati.

A nome della nostra commissione vi chiedo di accogliere queste due importanti mozioni per il traffico pubblico in Svizzera e per il trasporto merci ferroviario.

Giezendanner Benjamin (V, AG): Wir behandeln hier zwei Vorstöße gemeinsam. Der Unterschied ist der, dass mit dem ersten Vorstoß eine Rechtsgrundlage geschaffen werden soll, während mit dem zweiten Vorstoß die finanzielle Basis erweitert werden soll. Der grösste gemeinsame Nenner dieser beiden Kommissionsmotionen ist aber, dass weiterhin grosszügig Subventionen gesprochen werden sollen. Es überrascht, dass sie nur bis Ende 2021 gewährt werden sollen.

Zur ersten Motion möchte ich anmerken: Wir haben die gesamte Thematik schon im letzten Herbst gemeinsam besprochen. Damals ging es vor allem um den Ortsverkehr. Auch der Bundesrat war der Ansicht, dass man da keinen einmaligen Betrag sprechen sollte. Nun ist es so, dass man 2021 weiterhin grosszügig Geld sprechen soll.

Ich erinnere Sie an die Abschlüsse der Kantone. Die Bremsspuren der wirtschaftlichen Entwicklung sind nicht sehr lang, und die Budgets wurden nicht im Minus abgeschlossen, trotzdem soll der Bund einmal mehr die Defizite des Ortsverkehrs decken, obwohl dies nicht Aufgabe des Bundes ist. Es ist Aufgabe der Kantone und Gemeinden.

Auch im Bereich Fernverkehr sollen nun die SBB subventioniert werden. Wenn wir in der Krise immer Geld nachwerfen müssen, müssen wir uns fragen, ob es überhaupt noch eine eigenständige Aktiengesellschaft braucht oder ob wir wieder eine Staatsanstalt daraus machen sollten. Der touristische Verkehr entzieht sich der gesamten Thematik auch etwas. Auch hier sollen wir jetzt für 2021 Geld sprechen. Es ist der falsche Ansatz, wenn wir Subventionen sprechen und sich dann das Angebot und die Nachfrage nicht einpendeln können. Möglicherweise müsste eben jetzt das Angebot zurückgehen, obwohl es wahrscheinlich eine gute Sommersaison geben wird. Hier sollte angesetzt werden. Der Markt muss spielen. Es kann nicht sein, dass



17.08.2021

3/5



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Sommersession 2021 • Fünfte Sitzung • 03.06.21 • 08h00 • 21.3459
Conseil national • Session d'été 2021 • Cinquième séance • 03.06.21 • 08h00 • 21.3459



man eine verminderte Nachfrage einfach nur mit Bundesgeldern egalisiert.

Zur zweiten Motion: Die zweite Motion ist ganz speziell, das darf ich Ihnen sagen. Damit soll der Güterverkehr 2021 einmal mehr subventioniert werden. Ich möchte Ihnen eine kleine Passage aus einem Geschäftsbericht eines transalpinen Anbieters vorlesen: "Erste vier Monate: Verkehrswachstum von 10 Prozent gegenüber dem Vorjahr." Nun können Sie sagen, ja, das betrifft die ersten vier Monate, im März 2020 hatten wir einen massiven Einbruch. Es gab aber 10 Prozent Güterwachstum. Dann zitiere ich aus dem Litra-Quartalsbericht. Da steht, dass die Verkehrsleistung gegenüber dem ersten Quartal 2019 – 2019! – nur um 2,8 Prozent zurückgegangen ist.

Ja, da geht doch jedem von uns irgendwo ein Licht auf, wenn wir hören, dass die Tonnenkilometer nicht dementsprechend reduziert wurden. Im selben Bericht steht auch drin, dass im Schienengüterverkehr die durchschnittlich transportierte Menge gestiegen ist. Es geht hier um einen Strukturerhalt, ja, ich würde sogar behaupten, im Güterverkehr geht es jetzt darum, SBB Cargo für die Zukunft zu rüsten, und das auf Kosten der Pandemiebekämpfung, auf Kosten unserer Steuergelder.

Ich bitte Sie also, beide Vorstösse abzulehnen. Es braucht diese Vorstösse nicht. Die Bereiche Ortsverkehr und touristischer Verkehr werden sich erholen. Der Fernverkehr kann gut Mittel aus den Reserven nehmen, und im Güterverkehr, das haben Sie selbst gehört, steigen die Tonnenkilometer, auch hier ist die Not nicht so gross. Die Anbieter sollen sich an die Märkte anpassen.

Lehnen Sie bitte beide Vorstösse ab.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Wir haben hier zwei Motionen, sie betreffen den öffentlichen Verkehr in verschiedenen Ausführungen. Der Bundesrat unterstützt die eine Motion und empfiehlt Ihnen, die andere abzulehnen.

Bei der Motion 21.3459 geht es darum, dass die bisherige Unterstützung für den Ortsverkehr und für den touristischen Verkehr, die Sie ja im September 2020 bereits entschieden haben, verlängert und dass für den Fernverkehr eine spezifische Lösung gefunden werden soll. Ihre Kommission ist mit diesem Vorstoss kohärent, muss ich Ihnen sagen. Sie haben das damals beschlossen, Sie haben Ihre Kommission angeregt und unterstützt. Der Bundesrat ist eben auch kohärent, er hat das damals abgelehnt, und er lehnt es nach wie vor ab. Ich erkläre nachher gerne kurz, warum.

Bei der Motion 21.3460 verlangt Ihre KVF, dass im Bereich des Schienengüterverkehrs auch in diesem Jahr für pandemiebedingte Auswirkungen eine finanzielle Unterstützung vorgesehen wird und ein entsprechender Nachtragskredit beantragt wird. Da haben wir keine Differenz; der Bundesrat unterstützt diese Motion.

Nun, was waren die Gründe, warum der Bundesrat schon damals nicht einer Meinung war mit Ihrer Kommission, obwohl wir sehen, dass die Finanzierungsperspektiven ja nach wie vor schwierig sind? Es wurde aufgezeigt – Ihre Kommission hat sich da erkundigt –, dass für den regionalen Personenverkehr und die Bahninfrastruktur die Entscheide des Parlamentes vom letzten September ausreichend sind, aber dass voraussichtlich auch dieses Jahr schwierig sein wird. Gerade der Ortsverkehr bleibt auch in diesem Jahr von der Pandemie betroffen, und eine finanzielle Unterstützung durch die Besteller angezeigt sein.

Jetzt bin ich beim Wort, um das es hier geht: Wer ist der Besteller im Ortsverkehr? Das ist eben nicht der Bund, das sind die Kantone und die Gemeinden. Der Bundesrat ist der Meinung, dass hier eben auch der Besteller diese entsprechende Unterstützung leisten soll. Im Jahr 2020 hat der Bund aufgrund der grossen Unsicherheit einen Beitrag geleistet, aber der Bundesrat ist der Meinung, man sollte jetzt nicht erneut von den klaren finanziellen Kompetenzen – das ist auch nicht bestritten – abweichen.

Beim touristischen Verkehr gilt eigentlich die gleiche Überlegung. Der Bund ist ja seit einigen Monaten unter der Federführung des SECO und des BAV daran, die Auswirkungen auf den touristischen Verkehr mit Fokus gerade auf die Seilbahnbranche zu untersuchen. Man hat festgestellt, dass keine Sonderlösung zur Unterstützung der touristischen Verkehrsinfrastrukturen nötig ist.

Zum Fernverkehr: Neu ist, dass nun eben auch eine Unterstützung für den Fernverkehr verlangt wird. Auslöser sind die Nachfragerückgänge. Es ist mir ein Anliegen, hier zu sagen, dass nicht nur der öffentliche Verkehr, sondern natürlich auch viele andere Branchen unter den Auswirkungen der Pandemie leiden. Deshalb bitte ich Sie, darauf zu achten, dass die Unterstützung des Bundes eben nicht selektiv

AB 2021 N 1046 / BO 2021 N 1046

erfolgt und dass auch nicht neue Subventionstatbestände geschaffen werden. Beim Fernverkehr ist der Bund als Eigentümer der SBB gefordert, aber nicht als Subventionsgeber. Deshalb sind wir hier der Meinung, dass es keine zusätzliche Legiferierung in diesem Bereich braucht. Beim Schienengüterverkehr haben wir, wie gesagt, keine Differenz.



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Sommersession 2021 • Fünfte Sitzung • 03.06.21 • 08h00 • 21.3459
Conseil national • Session d'été 2021 • Cinquième séance • 03.06.21 • 08h00 • 21.3459



Wir bitten Sie, die Motion 21.3460 anzunehmen und die Motion 21.3459 zum Ortsverkehr, zum touristischen Verkehr und zum Fernverkehr abzulehnen.

Giezendanner Benjamin (V, AG): Frau Bundesrätin, es hat sich mir noch nicht ganz erschlossen, weshalb wir für den Schienengüterverkehr Geld sprechen sollten. Ich habe es vorhin erwähnt: Wenn wir pro Zug, durchschnittlich gesehen, eine grössere Menge an Gütern transportieren und das Verkehrswachstum zunimmt, weshalb sollten wir dann für das Jahr 2021 hier Defizitgarantien geben respektive Geld sprechen? Können Sie uns das noch erläutern?

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ich kann Ihnen erläutern, dass insbesondere der Binnengüterverkehr im Jahr 2021 nach wie vor von dieser anhaltenden Krise betroffen ist. Die finanzielle Lage gerade von SBB Cargo ist so angespannt, dass aus unternehmerischer Sicht dann plötzlich Anpassungen im Angebot notwendig wären. Das ist nach Ansicht Ihrer Kommission, und das ist auch die Meinung des Bundesrates, zu vermeiden. Wir wollen nicht aufgrund einer ausserordentlichen Situation Fakten schaffen und sie später verkehrspolitisch bereuen. Es gibt auch entsprechende Vorstösse aus den beiden KVF, wonach wir zuerst die gesamtverkehrspolitische Situation abwägen, analysieren und prüfen sollen, bevor wir aufgrund einer speziellen Situation Fakten schaffen, die unumkehrbar und unwiderruflich sind. Deshalb sind wir der Meinung, dass es sinnvoll und richtig ist, diese Unterstützung nach wie vor zu leisten.

21.3459

Präsident (Aebi Andreas, Präsident): Die Minderheit der Kommission und der Bundesrat beantragen, die Motion abzulehnen.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.3459/23061)
Für Annahme der Motion ... 134 Stimmen
Dagegen ... 50 Stimmen
(3 Enthaltungen)

21.3460

Präsident (Aebi Andreas, Präsident): Die Kommissionsmehrheit und der Bundesrat beantragen, die Motion anzunehmen. Eine Minderheit beantragt, die Motion abzulehnen.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.3459/23062)
Für Annahme der Motion ... 132 Stimmen
Dagegen ... 52 Stimmen
(3 Enthaltungen)