



21.035

**Regionaler Personenverkehr
2022–2025. Verpflichtungskredit****Transport régional de voyageurs
2022–2025. Crédit d'engagement***Erstrat – Premier Conseil*

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.09.21 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

Präsidentin (Kälin Irène, erste Vizepräsidentin): Wir führen eine einzige Debatte über das Eintreten und über die Detailberatung.

Candinas Martin (M-E, GR), für die Kommission: Ihre Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat an den Sitzungen vom 9. und 31. August 2021 den Bundesbeschluss zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025 vorbereitet. An der ersten Sitzung wurden die SBB, der Verband öffentlicher Verkehr sowie die Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs angehört. Die Kommission ist ohne Gegenstimme auf das Geschäft eingetreten.

Mit dem vorliegenden Bundesbeschluss beantragt der Bundesrat einen Verpflichtungskredit von 4352,2 Millionen Franken für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs in den Jahren 2022 bis 2025. Der regionale Personenverkehr ist eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen. 2,5 Millionen Personen pro Tag bringt der regionale Personenverkehr zur Arbeit, zum Einkaufen oder an ihr Freizeitziel. Die Reisenden legen dabei pro Jahr rund 9,5 Milliarden Kilometer zurück. Dies entspricht 237 500 Erdumrundungen jedes Jahr. Der regionale Personenverkehr verbindet Dörfer und Agglomerationen mit Zentren und Städten in allen Regionen der Schweiz. Oder anders gesagt: Er verbindet die feinen Kapillaren mit den pulsierenden Adern. Im Rahmen des Bestellverfahrens legen Bund und Kantone gemeinsam das zu bestellende Angebot fest. Die Leistungen werden aufgrund der geplanten ungedeckten Kosten abgegolten und zur Hälfte vom Bund finanziert. Der beantragte Verpflichtungskredit ermöglicht es, den regionalen Personenverkehr schweizweit sicherzustellen, den Ausbau der geplanten Verkehrsleistungen und die Folgekosten der für notwendig erachteten Investitionen zu finanzieren.

Für die Kommissionsmehrheit ist der vorliegende Verpflichtungskredit zentral für ein attraktives und zuverlässiges Verkehrssystem in den Städten, in den Agglomerationen und in den ländlichen Gebieten. Die Investition dient dem ganzen Land. Im Ausland werden wir gerade um dieses Finanzierungssystem für den öffentlichen Verkehr beneidet. Der Verpflichtungskredit ist aber auch aus klimapolitischen Gründen wichtig. Der öffentliche Verkehr ist Teil der Lösung: Er ist emissionsarm und energieeffizient, und vor allem braucht er in unserem dicht besiedelten Land als Massentransportmittel wenig Platz.

Ich komme zu den Minderheitsanträgen: Die Minderheit I (Storni) möchte den Verpflichtungskredit jährlich real um 2 Prozent erhöhen; damit würde der Verpflichtungskredit um rund 90 Millionen Franken erhöht werden. Die Kommission lehnt diesen Antrag mit 13 zu 9 Stimmen ab. Eine Erhöhung des Kredites wurde weder von der Branche noch von den Kantonen gefordert.

Die Minderheit II (Tuena) will den vorgesehenen Verpflichtungskredit um rund 250 Millionen Franken kürzen und damit auf der gleichen Höhe wie in der aktuellen Bestellperiode belassen. Die Kommission lehnt diesen Antrag mit 17 zu 5 Stimmen ab. Damit müssten geplante Angebotsausbauten gestrichen oder aufgeschoben werden. Der vorgesehene Betrag ist bereits ein niedrigerer Betrag als derjenige, der in der Bedarfsanalyse gemeldet wurde.

Damit komme ich noch zur Minderheit Tuena bei Artikel 1a: Die finanziellen Auswirkungen der Covid-19-Krise auf den regionalen Personenverkehr sind schwer abzuschätzen. Nach den Prognosen der Branche werden die Auswirkungen auf die Transporterlöse voraussichtlich bis 2024 spürbar sein. Aus diesem Grund will die Kommissionsmehrheit – der Entscheid fiel mit 18 zu 7 Stimmen – den Bundesbeschluss mit einem Artikel 1a ergänzen. Dies wurde übrigens auch von der Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des



öffentlichen Verkehrs ausdrücklich gefordert. Damit hat der Bundesrat bei Feststellung einer allfälligen Finanzierungslücke im Jahr 2023 einen Zusatzkredit zum Verpflichtungskredit zu beantragen.

Namens der Kommissionsmehrheit beantrage ich Ihnen, sämtliche Minderheitsanträge abzulehnen und der Vorlage zuzustimmen.

Storni Bruno (S, TI), per la commissione: Dopo il primo credito d'impegno per il finanziamento delle prestazioni di trasporto regionale viaggiatori di 4104 milioni di franchi, votato nel 2017 per il periodo 2018–2021, abbiamo oggi sul tavolo del Parlamento il secondo messaggio, questa volta per un credito d'impegno di 4352,2 milioni di franchi per gli anni 2022–2025.

Nel periodo 2007–2019, la crescita annuale media delle indennità è stata del 2,2 per cento. Da qui l'aumento di 248 milioni di franchi per il prossimo quadriennio, calcolato basandosi su un aumento annuo dell'1 per cento e in più un rincaro stimato attorno allo 0,3 per cento per anno. Ciò dovrebbe permettere di finanziare la crescita dell'offerta e il nuovo materiale rotabile previsto nel prossimo periodo.

Abbiamo due proposte di minoranza che chiedono una modifica dell'importo: da un lato la proposta di minoranza Storni che propone un aumento a 4443 milioni di franchi, respinta dalla CTT con 13 voti contrari e 9 favorevoli, e dall'altro lato la proposta di minoranza Tuena che invece chiede di ridurre l'importo a 4103 milioni di franchi, pure respinta dalla CTT, con 17 voti contrari e 5 favorevoli.

AB 2021 N 2052 / BO 2021 N 2052

Con una terza proposta di minoranza, il collega Tuena chiede di stralciare l'articolo 1a che prevede, in caso nel 2023 si constatasse una lacuna nel finanziamento, che il Consiglio federale chieda un credito aggiuntivo, proposta che la commissione ha respinto con 18 voti contrari e 7 favorevoli.

In questi anni la domanda e l'offerta di trasporto pubblico hanno continuato a crescere, consolidando il grande contributo ambientale e sociale che le imprese di trasporto pubblico regionali danno al nostro paese, garantendo un'offerta capillare anche nelle periferie e ad alta cadenza nei centri e agglomerati. Il regolare potenziamento in atto da diversi decenni è continuato anche recentemente con le nuove notevoli offerte di servizi ferroviari Léman Express a Ginevra e TILO in Ticino, che hanno potuto essere realizzate grazie a importanti investimenti infrastrutturali come la CEVA o la galleria di base del Ceneri.

Confederazione e cantoni puntano ad un aumento della quota modale del trasporto pubblico. Si lavora al potenziamento dell'infrastruttura per aumentarne la capacità con il programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria che permetterà nuove offerte di trasporto. Anche sul fronte del materiale rotabile sono in corso rinnovamenti e acquisti per aumentare la capacità di trasporto e migliorare il comfort ai viaggiatori, con particolare attenzione agli accessi per i disabili.

Nel messaggio si parla di oltre 2,5 milioni di persone che giornalmente usano il trasporto pubblico regionale, definito un pilastro portante della quotidianità svizzera. Confederazione e cantoni definiscono ogni due anni l'offerta e si suddividono i costi non coperti. La partecipazione federale è modulata per cantone in base alla densità demografica e va da un minimo del 33 per cento per Zurigo al massimo del 77 per cento per il canton Uri.

A seguito dei noti casi di sussidi impropriamente incassati, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha adattato il proprio sistema di vigilanza dei sussidi nei trasporti pubblici, al fine di garantire meglio il corretto uso degli stessi da parte delle imprese di trasporto.

L'UFT non si esprimerà più sulle bozze dei conti annuali delle imprese indennizzate e sarà così più chiaro che la responsabilità per la correttezza dei conti spetta a queste. In compenso, l'UFT ha sviluppato nel 2020 un nuovo sistema di controllo esteso per il trasporto regionale viaggiatori sussidiato per poter controllare più meticolosamente i conti, gli importi e l'impiego dei sussidi, sia nei conti di previsione che nei conti annuali delle imprese.

La commissione ha approvato il credito d'impegno di 4352,2 milioni di franchi con 18 voti contro 7 e invita il Parlamento ad approvare il messaggio così come presentato, respingendo le tre proposte di minoranza.

Gschwind Jean-Paul (M-E, JU), pour la commission: Lors de sa séance du 29 juin dernier à Nyon, la Commission des finances a examiné, avec toute l'attention requise, le message relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour le transport régional pour la période 2022–2025.

Conformément à l'article 50 alinéa 3 de la loi sur le Parlement, la Commission des finances est autorisée à soumettre un corapport à la Commission des transports et des télécommunications et à faire des propositions au Parlement.

La majorité de la commission constate que le crédit d'engagement de 4,352 milliards de francs pour la période



quadriennale 2022–2025 est d'environ 250 millions de francs supérieur à celui de la période précédente 2018–2021, soit une augmentation basée sur une croissance réelle de 1,2 pour cent par année, conformément à la planification financière de la Confédération et qui respecte les exigences de la motion Dittli 16.3705, à savoir la correction du renchérissement.

La Commission des finances prend acte du fait que le projet soumis ne tient pas compte des conséquences financières de la crise du Covid-19 pour le transport régional. Ces dernières devront être analysées ultérieurement et faire l'objet, le cas échéant, d'un crédit séparé du présent projet.

En outre, la Commission des finances invite la commission thématique, en l'occurrence la CTT, à étudier l'impact du présent projet et de ses différentes variantes sur la politique des transports et la prie de bien vouloir examiner la pertinence des recommandations contenues dans le rapport 20570 du Contrôle fédéral des finances et non reprises par le Conseil fédéral.

En résumé, chers collègues, l'entrée en matière n'est pas contestée par la Commission des finances.

Par contre, notre commission a été saisie d'une proposition qui fait l'objet de la minorité Schneider Schüttel et qui vise une augmentation du crédit d'engagement sur la base d'une hausse annuelle de 2 pour cent au lieu de 1,2 pour cent prévu par le projet. En cas d'acceptation de la proposition, le crédit d'engagement s'en trouverait augmenté de 91 millions de francs. Pour la minorité de la commission, l'augmentation de 250 millions de francs proposée par le Conseil fédéral est insuffisante pour faire face aux enjeux et défis climatiques, notamment les objectifs fixés en matière de décarbonisation des transports publics, qui doit se réaliser par le biais des remplacements des véhicules.

S'agissant des appréciations de la majorité de la Commission des finances concernant la proposition de la minorité, la majorité estime le crédit proposé de 4,352 milliards de francs suffisant pour l'instant, et qu'il est plus sage d'attendre les conclusions de l'analyse détaillée qui sera effectuée si nous approuvons le projet issu de l'initiative parlementaire 21.477 avant de proposer une nouvelle augmentation. Il est primordial de garder une vue d'ensemble et une cohérence sur l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

D'autre part, le remplacement des véhicules à moteur thermique est de la compétence des cantons, et actuellement il y a assez d'argent à disposition, selon l'administration fédérale.

En conclusion, je vous invite à suivre la majorité de la commission qui a rejeté la proposition défendue par la minorité Schneider Schüttel par 12 voix contre 10.

Schilliger Peter (RL, LU), für die Kommission: Die Finanzkommission des Nationalrates hat sich an ihrer Sitzung vom 29. Juni 2021 mit der Vorlage befasst und hat, gestützt auf Artikel 50 Absatz 3 des Parlamentsgesetzes, beschlossen, einen Mitbericht zu verfassen, da die Vorlage einen Verpflichtungskredit von rund 4,4 Milliarden Franken vorsieht. Gerne übermittle ich Ihnen die Anträge und die Erwägungen aus der Sitzung der FK-N und bitte Sie, diese bei der Beschlussfassung zu berücksichtigen.

Ich komme zum Eintretensantrag und zu den allgemeinen Erwägungen der Kommission: Die FK-N beantragt der KVF-N und heute dem Nationalrat, auf die Vorlage des Bundesrates zu einem Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025 einzutreten. Zudem empfiehlt sie, dem Verpflichtungskredit von 4,352 Milliarden Franken gemäss Botschaft des Bundesrates zuzustimmen. Das Eintreten auf die Vorlage war in der FK-N unbestritten.

Die Mehrheit der Kommission ist der Auffassung, dass die Vorlage des Bundesrates ausgewogen und der vorgesehene Betrag in seiner Grössenordnung für den Bundeshaushalt tragbar ist. Sie nimmt zur Kenntnis, dass der beantragte Kredit gegenüber dem laufenden Vierjahreskredit eine Erhöhung um rund 250 Millionen Franken darstellt und dem aktuellen Teuerungsindex Rechnung trägt, womit das Anliegen der Motion Dittli 16.3705 bezüglich eingerechneter Inflation erfüllt wird. Die vom Bundesrat beantragte Erhöhung wird zwar allgemein gutgeheissen, jedoch präzisieren einige Mitglieder der Mehrheit, dass der nun eingereichte Betrag eine Obergrenze darstellt, die keinesfalls überschritten werden darf.

Die Vorlage berücksichtigt jedoch nicht die derzeit noch unklaren finanziellen Folgen der Covid-19-Krise für den regionalen Personenverkehr. Die Folgen dieser Krise werden später analysiert und gegebenenfalls Gegenstand eines gesonderten Kredites sein, der getrennt von dieser Vorlage beraten werden wird.

Die Kommission analysierte die verschiedenen in der Vernehmlassung thematisierten Varianten nicht im Detail; sie überlässt dies der zuständigen Sachbereichskommission, der KVF. Die FK-N übermittelte der KVF auch den Bericht 20570 der Eidgenössischen Finanzkontrolle über den

AB 2021 N 2053 / BO 2021 N 2053

öffentlichen regionalen Personenverkehr der letzten Jahre und bat die KVF, diesen sorgfältig zu prüfen und insbesondere zu beurteilen, ob die Empfehlungen im Bericht, die die Steigerung der Effizienz zum Ziel haben und



die nicht vom Bundesrat übernommen wurden, sinnvoll sind.

Zum Antrag der Kommissionsminderheit: Eine Kommissionsminderheit beantragt dem Rat eine Erhöhung des Verpflichtungskredites auf der Basis eines pauschalen jährlichen Wachstums von 2 Prozent statt 1,2 Prozent. Die Annahme des Minderheitsantrages hätte eine Aufstockung des Verpflichtungskredites um 91 Millionen Franken zur Folge. Die FK-N hat den entsprechenden Antrag mit 12 zu 10 Stimmen abgelehnt. Die Gründe für die Krediterhöhung liegen schwergewichtig in der Zielsetzung, dass damit die klimapolitischen Herausforderungen besser gemeistert werden können. Die Minderheitssprecherin, Frau Schneider Schüttel, wird Ihnen nachher die Details genauer darstellen.

Zur Beurteilung des Minderheitsantrages durch die Mehrheit: Die Kommissionsmehrheit ist der Auffassung, dass der beantragte Kredit von 4352,2 Millionen Franken derzeit ausreicht. In ihren Augen ist es sinnvoller, vor der Beratung einer weiteren Erhöhung die Ergebnisse der detaillierten Analyse abzuwarten, die bei der Annahme der parlamentarischen Initiative 21.477 durchgeführt wird. Diese parlamentarische Initiative verlangt, das Reduktionsziel für Treibhausgasemissionen des geltenden CO₂-Gesetzes bis Ende 2024 fortzuschreiben. Dieses Vorgehen ermöglicht es der Bundesversammlung, in diesem Dossier den Überblick zu behalten, kohärent vorzugehen und politische Entscheide in Kenntnis der Sachlage zu treffen.

Ich bitte Sie im Namen der Finanzkommission, einzutreten und den Antrag der Mehrheit zu unterstützen.

Tuena Mauro (V, ZH): Die Kommissionsminderheit II beantragt Ihnen in Artikel 1 dieses Verpflichtungskredites für den regionalen Personenverkehr für die Jahre 2022 bis 2025, den Rahmen des Kredites auf 4,104 Milliarden Franken festzulegen. Die Minderheit I (Storni) der KVF-N und die Minderheit Schneider Schüttel der FK-N, wir haben es jetzt mehrmals gehört, beantragen Ihnen einen Kredit von 4,443 Milliarden Franken.

Der Antrag der Minderheit II ist natürlich nicht, wie es der Kommissionssprecher, Herr Candinas, gesagt hat, eine Kürzung, sondern es geht darum – ich erkläre gleich, warum –, eine Erhöhung nicht zu machen. Die Minderheit II beantragt, bei dem Betrag zu bleiben, der heute gilt. Eine Kürzung, Herr Candinas, wäre etwas anderes.

Ich erläutere das noch: Der Verpflichtungskredit für die Periode 2018–2021, also für die Periode, welche wir im Jahr 2017 festgelegt haben, betrug eben 4,104 Milliarden Franken. Die Kommissionsminderheit II hat nach eingehender Prüfung des beantragten Verpflichtungskredites festgestellt, dass dieser Betrag gerade in der jetzt schwierigen Zeit ausreichen muss und auch ausreichen wird. Daher beantragen wir Ihnen, bei dieser Kredithöhe zu bleiben, und nicht etwa, eine Kürzung vorzunehmen. Die Differenz, ich will das noch einmal wiederholen, sind 250 Millionen Franken.

Frau Präsidentin, erlauben Sie mir, dass ich gerade noch für meine Minderheit betreffend Artikel 1a spreche. Wie der Kommissionssprecher erläutert hat, beantragt die Kommissionsmehrheit, einen neuen Artikel ins Gesetz zu schreiben, wonach der Bundesrat einen Zusatzkredit beantragen kann, wenn er feststellt, dass wegen der Corona-Krise mehr Geld benötigt wird und im Rahmen des Verpflichtungskredites eine Finanzierungslücke besteht. Herr Kommissionssprecher Candinas, ich habe ein gewisses Verständnis, dass Sie als Präsident von Litra, dem Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, diesen Antrag stellen. Der Antrag mag in Ihrem Sinne gut tönen, ich muss Ihnen aber sagen, wenn Sie die Gesetze unserer Bundesversammlung kennen, dann wissen Sie, dass dieser Antrag nicht nötig ist.

Wenn der Bundesrat merkt, dass ein Verpflichtungskredit nicht ausreicht – das kann ja tatsächlich möglich sein, das will ich gar nicht bestreiten –, dann muss er dem Parlament bzw. der Finanzkommission einen Antrag stellen. Er kann dies jederzeit tun. Falls er übrigens merkt, dass es dringlich ist, gibt es sogar die Möglichkeit, sich direkt an die Finanzdelegation zu wenden. Das heisst, es ist quasi sinnlos, den von der Mehrheit beantragten Artikel ins Gesetz aufzunehmen. Der Antrag mag für die Mehrheit der Kommission gut tönen. Der Bundesrat hat aber jederzeit die Möglichkeit, einen entsprechenden Antrag zu stellen. Herr Kommissionssprecher, wir müssen etwas aufpassen, man könnte ja bei jedem Verpflichtungskredit solche Sätze in das Gesetz schreiben. Ich glaube, es ist doch auch unsere Aufgabe hier in diesem Parlament, die Gesetze möglichst schlank zu halten und unnötige Dinge nicht in das Gesetz zu schreiben.

Daher möchte ich Sie bitten, erstens den Antrag der Minderheit II (Tuena) zu Artikel 1 anzunehmen bzw. bei der bereits bewilligten Höhe des Verpflichtungskredites zu bleiben und den Kredit nicht um 250 Millionen Franken zu erhöhen und zweitens den nun wirklich nicht nötigen Artikel 1a aus dem Entwurf zu streichen.

Schneider Schüttel Ursula (S, FR): Namens der Minderheit der Finanzkommission beantrage ich Ihnen bei Artikel 1 eine Erhöhung des Verpflichtungskredites auf 4,443 Milliarden Franken. Das ist gegenüber dem Antrag des Bundesrates eine Erhöhung um 90,8 Millionen Franken.

Der regionale Personenverkehr ist in vielen Regionen das Rückgrat der Erschliessung durch den öffentlichen



Verkehr. Dieser hat in den letzten Jahrzehnten stark zugenommen. Wir sind uns alle einig, dass wir den öffentlichen Verkehr weiterhin fördern und unterstützen wollen. Der öffentliche Verkehr ist umweltfreundlich und ein nicht wegzudenkender Service public.

Mit dem vorliegenden Verpflichtungskredit stellt der Bund die Mittel zur Verfügung, die in den nächsten vier Jahren zur Weiterführung des heutigen Angebots und für mehrjährige Verpflichtungen für Investitionen wie zum Beispiel die Beschaffung von Rollmaterial nötig sind. Der Bundesrat ist bei seinem Antrag von einem einprozentigen Wachstum ausgegangen; Sie haben das auch in den Ausführungen der Kommissionssprecher gehört. In der Vernehmlassung wurde von verschiedener Seite – auch von Kantonen, die ihrerseits ja ebenfalls einen beträchtlichen finanziellen Beitrag leisten – eine Erhöhung des Kreditbetrags gefordert. Ich verweise auf Seite 16 der Botschaft (BBI 2021 1483). Der Minderheitsantrag nimmt die Forderung auf, beim Verpflichtungskredit von einem pauschalen jährlichen Wachstum von 2 statt von 1 Prozent auszugehen.

Der Kommissionssprecher, Herr Candinas, hat es in seinem Eingangsvotum erwähnt: Der regionale Personenverkehr ist aus klimapolitischen Gründen wichtig. Eine Erhöhung des Kredites erlaubt es u. a., auf die klimatischen Herausforderungen zu reagieren und vor allem – das ist für meine Minderheit besonders wichtig – die Massnahmen zur Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs stärker zu unterstützen. Das wird zudem auch den Kostensteigerungen gerecht.

Gerade nach der knappen Ablehnung des CO₂-Gesetzes müssen wir doch alle Massnahmen ergreifen, und dies so rasch als möglich, um von den fossilen Treibstoffen wegzukommen. Mit einem um relativ wenig erhöhten Beitrag signalisieren wir, dass wir die Bemühungen der Transportunternehmen zur Verminderung des CO₂-Ausstosses unterstützen, indem z. B. Dieselbusse durch Elektrofahrzeuge ersetzt werden können. Diese Unterstützung ist teilweise bereits vom Bundesamt für Verkehr vorweggenommen worden; sie kann aber im Sinne der Energiestrategie 2050 im öffentlichen Verkehr verstärkt werden. Wie gesagt, es ist umso wichtiger, als das CO₂-Gesetz abgelehnt wurde und doch unbestritten ist, dass gewisse Massnahmen nötig sind.

Danke, dass Sie diesen Minderheitsantrag, der in der Kommission nur knapp abgelehnt worden ist, unterstützen.

Fluri Kurt (RL, SO): Nachdem der Kredit oder das Geschäft an sich inhaltlich nicht bestritten ist, gehe ich direkt zu den Minderheiten über. Ich bitte Sie namens der FDP-Liberalen Fraktion, sich überall der Mehrheit anzuschliessen.

Wir haben den Eindruck, dass die Kredithöhe im Lichte der beabsichtigten Investitionen, die damit finanziert werden sollen, berechtigt ist. Selbstverständlich könnte man bereits in

AB 2021 N 2054 / BO 2021 N 2054

Vorwegnahme möglicher Ausweitungen der Investitionen den Kredit erhöhen und damit die Minderheit Schneider Schüttel und die Minderheit I (Storni) unterstützen. Die Kommission hat sich aber davon überzeugen lassen, dass dies zum jetzigen Zeitpunkt nicht sinnvoll ist. Wir möchten die Investitionshöhe so festlegen, wie sie aus heutiger Sicht realistisch ist. Umso mehr aber, Herr Kollege Tuena, wird es dann nötig sein, eben in Artikel 1a diesen Satz doch zu schreiben. Er hat eine Berechtigung, damit man im Sinne einer Zwischenevaluation, einer Beurteilung, die Richtigkeit der heute vermutlich beschlossenen Kredithöhe beurteilen und sie allenfalls erhöhen kann, sofern nötig.

Eine Kürzung im Sinne der Minderheit II (Tuena) kommt für uns nicht infrage. Wir haben uns in der Kommission davon überzeugen lassen, dass der heute beantragte Kredit bereits in der Bundesverwaltung, durch den Bundesrat auf einen Stand gekürzt worden ist, der nicht mehr unterschritten werden sollte. Deswegen ist die Kommissionsmehrheit der Auffassung, dass die angebehrte Summe richtig ist, behält sich aber die Option vor, wie in Artikel 1a in der Mehrheitsfassung formuliert, diese dann 2023 anzupassen.

Damit bitte ich Sie, sich überall der Mehrheit anzuschliessen.

Tuena Mauro (V, ZH): Herr Kollege Fluri, sind Sie dann der Meinung, dass die Verwaltung diese Zwischenbilanz, wie Sie sie genannt haben, ohne diesen Zusatzartikel 1a nicht machen kann?

Fluri Kurt (RL, SO): Sie könnte das schon, sie müsste aber nicht. In diesem Artikel 1a sagen wir "der Bundesrat legt" und nicht "der Bundesrat kann". Das möchte die Mehrheit der Kommission.

Töngi Michael (G, LU): Der öffentliche Verkehr ist eine wichtige Stütze in unserem Land für die Mobilität, für die Wirtschaft und vor allem für die Menschen, die arbeiten, die einkaufen gehen oder die Freizeit geniessen wollen. Der öffentliche Verkehr ist entscheidend für eine fossilfreie Schweiz. Neben dem Velo- und Fussverkehr schaffen wir es nur mit dem öffentlichen Verkehr, eine Mobilität zu erreichen, die auch mit unseren Klimazielen



übereinstimmt. Der öffentliche Verkehr ist das Rückgrat für eine klimaschonende Mobilität, die aber auch platzsparend ist in unseren Städten – und wir kennen die Probleme, die wir in den Städten haben. Hier brauchen wir ganz klar einen sehr guten öffentlichen Verkehr, und den brauchen wir in Zukunft verstärkt auch in den Agglomerationen, wo es noch ein grosses Ausbaupotenzial gibt.

Der öffentliche Verkehr hat einen Modalsplit-Anteil von rund 20 Prozent. Dieser Anteil stagniert leider, und wir möchten, dass es hier weitergeht. Deshalb müssen wir vor allem in den Agglomerationen den öffentlichen Verkehr ausbauen können, aber auch auf dem Land ein Grundangebot haben, das den Menschen erlaubt, ohne Auto zu leben oder mindestens vermehrt den öffentlichen Verkehr zu benützen.

Im öffentlichen Verkehr verbraucht eine Person rund viermal weniger Energie als im Auto. Beim CO₂-Ausstoss sieht die Bilanz noch viel positiver aus. Wir hoffen, dass wir in Zukunft einen höheren Anteil an Elektromobilität haben werden. Aber wir müssen auch schauen, dass wir eben den Umstieg fördern können.

Zu den Minderheiten: Die grüne Fraktion unterstützt den Antrag der Minderheit Schneider Schüttel der Finanzkommission, diesen Kredit etwas stärker aufzustocken. Wir haben schon gehört, dass es eine Bedarfsanalyse des Bundesamtes für Verkehr gibt. Diese hat gezeigt, dass wir bis 2025 eigentlich 103,5 Millionen Franken nötig hätten. Wir fordern jetzt etwas weniger, aber wir haben im öffentlichen Verkehr eben auch ein Bedürfnis nach innovativen Lösungen, nach Lösungen für den Umstieg auch auf Elektromobilität. Wir haben ausgewiesene Bedürfnisse, und wir sollten diese jetzt auch befriedigen.

Ich möchte zur Minderheit II (Tuena) sagen: Wir haben schon verstanden, wie der Antrag funktioniert und dass es beim heutigen Betrag bleiben soll. Nur habe ich nicht ganz verstanden, weshalb das so sein soll. Es gab ja keine Begründung dazu. Wenn ich mich richtig erinnere, hat auch die SVP zugestimmt, dass man die Infrastruktur ausbaut. Wenn man die Infrastruktur ausbaut, dann ist es ja völlig logisch, dass man auch den Betrieb ausbauen muss, sonst macht das ja keinen Sinn. Wir haben leider schon von gewissen Orten Stimmen gehört, dass jetzt die Passagierzahlen in der Pandemiezeit geschrumpft sind – das ist so –, aber wir wollen diesen Trend sicher nicht noch verstärken, sondern wir wollen wieder mehr Leute zur Benutzung des öffentlichen Verkehrs bringen. Wir wollen die Leute, die auf das Auto ausgewichen sind, wieder zurückholen. Dazu braucht es einen Ausbau und die nötigen Finanzen.

Ich bitte Sie wirklich, diesen Minderheitsantrag, aber auch den anderen Minderheitsantrag Tuena abzulehnen, der eben diesen Zwischenschritt nicht will. Ich glaube, es ist sehr wichtig, dass wir 2023 eine Zwischenbilanz ziehen und, wenn nötig, diesen Kredit auch anheben oder nochmals diskutieren.

In dem Sinne tritt die grüne Fraktion auf die Vorlage ein und wird ihr zustimmen.

Graf-Litscher Edith (S, TG): Ich spreche für die SP-Fraktion zum Eintreten und auch zur Minderheit I (Storni). Der regionale Personenverkehr ist das Herzstück des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Er ist ein langjähriges, bewährtes Erfolgsmodell. In Form der gemeinsamen Aufgabe von Bund und Kantonen stellen die zahlreichen Transportunternehmen und ihre engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in allen Regionen des Landes einen flächendeckenden öffentlichen Verkehr sicher, und dies nicht nur in den dicht bevölkerten Landesteilen, sondern eben in allen Landesteilen. Diesem Erfolgsmodell müssen wir Sorge tragen. Die breit verästelten Zubringerlinien und der dichte Taktfahrplan sind, wir wissen es, das Erfolgsmodell, um das wir international beneidet werden, und diesem Erfolgsmodell müssen wir, wie gesagt, Sorge tragen.

Die Optimierungen in diesem dichten System sind entsprechend zeitaufwendig und komplex. Die SP begrüsst, dass der Bundesrat einen Verpflichtungskredit von 4,35 Milliarden Franken veranschlagt hat, der die Kostenbeteiligung des Bundes am regionalen Personenverkehr für die Jahre 2022 bis 2025 decken soll. Tatsache ist jedoch, dass die Corona-Pandemie eine grosse Unsicherheit in Bezug auf die Ertragsausfälle und die geplanten Ausbauten mit sich bringt. Die hohen Ertragsausfälle belasten die Transportunternehmen und die Besteller massiv.

Die SP-Fraktion bedauert, dass das Bundesamt für Verkehr zurzeit offenlässt, ob es sich 2022/23 finanziell an den bereits geplanten Angebotsausbauten beteiligen kann. Hier brauchen die Transportunternehmen Verlässlichkeit. Der regionale Personenverkehr und der eigenwirtschaftlich betriebene Fernverkehr bilden zusammen die Basis für den gut funktionierenden Service public, die Grundversorgung für unsere Bevölkerung im öffentlichen Verkehr. Deshalb unterstützt die SP die Minderheit I (Storni), welche den Verpflichtungskredit jährlich real um 2 Prozent erhöhen will. Diese Erhöhung ist kein Luxus, sondern entspricht der realen Bedarfsanalyse durch das Bundesamt für Verkehr. Leider hat der Bundesrat bereits Senkungen gegenüber der erstellten Bedarfsanalyse vorgenommen.

Für die SP-Fraktion ist es ein zentrales umweltpolitisches Anliegen, dass die Umstellung auf die E-Mobilität und alternative Antriebe im öffentlichen Busverkehr zügig vorangetrieben werden. Weil die nicht fossilen Fahrzeuge und deren Infrastruktur aktuell deutlich teurer als Dieselsebusse sind, wird das im regionalen Personenverkehr



und im Ortsverkehr bis 2034 zu hohen Mehrkosten führen.

Wenn Sie, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, wie die SP-Fraktion Innovationsprojekte im öffentlichen Verkehr und den Übergang zu den Elektrobussen sicher wollen, stimmen Sie der Minderheit I (Storni) zu, lehnen die Minderheit II (Tuena) und die Minderheit Tuena ab und stimmen schlussendlich auch dem ganzen Bundesbeschluss zu.

Schaffner Barbara (GL, ZH): Der öffentliche Verkehr geniesst eine breite Unterstützung in unserem Land, eine Unterstützung, die nicht nur moralischer, sondern sehr stark auch finanzieller Natur ist. So gibt der Bund jährlich gut 1

AB 2021 N 2055 / BO 2021 N 2055

Milliarde Franken für den regionalen Personenverkehr aus. Die Kantone bezahlen denselben Beitrag. Umgerechnet auf die Wohnbevölkerung der Schweiz, ergibt sich so ein Betrag von 250 Franken pro Person und Jahr, natürlich zusätzlich zu den Billettkosten. Das sind Gesamtkosten, die nicht vernachlässigbar sind. Aber wir erhalten auch einen hohen Gegenwert: ein Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln, das an Qualität, Dichte und Zuverlässigkeit weltweit einzigartig ist.

Als Grünliberale begrüssen wir insbesondere die bessere Klimabilanz und den geringeren Raumbedarf des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Individualverkehr. Wir lassen aber auch die Kostenentwicklung nicht ausser Acht. Die vom Bundesrat beantragte Erhöhung des Verpflichtungskredites um 250 Millionen Franken gegenüber der Vorperiode scheint uns plausibel und vertretbar. Das Angebot und die Fahrgastzahlen sind in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Auch der Kostendeckungsgrad ist gestiegen, was uns sehr freut. Diese Aussagen beruhen natürlich noch auf Vor-Corona-Zahlen. Wir wissen alle, dass der Kostendeckungsgrad des öffentlichen Verkehrs in der Corona-Zeit massiv gesunken ist und der Bund mit Hilfskrediten einspringen musste.

Wie sich Corona in den kommenden Jahren auf die Finanzen des öffentlichen Verkehrs auswirken wird, steht noch in den Sternen. Es ist jedoch anzunehmen, dass der Bedarf an Pendlerreisen langfristig sinken wird, da das Homeoffice für viele Arbeitgeberinnen und Arbeitnehmer zu einem gangbaren Weg geworden ist.

Ich bin überzeugt, dass die Veränderungen in der Arbeitswelt noch weiter gehen und wir in Zukunft eine erhöhte Flexibilität nicht nur beim Arbeitsort, sondern auch bei der Arbeitszeit, beim Arbeitszeitpunkt sehen werden. Damit geht nicht nur ein allfälliges langfristiges Absinken der Anzahl Personenkilometer einher – was natürlich auch gleichbedeutend mit sinkenden Einnahmen ist –, sondern wohl auch eine zeitliche Verschiebung der Pendlerströme. Beides zusammen eröffnet Chancen, die teure Spitzenabdeckung im öffentlichen Verkehr zu reduzieren, allenfalls geplante Angebotsausbauten zu verschieben und insgesamt eine Auslastung des Angebots zu erreichen, die nicht so stark zwischen Leerfahrten und Sardinenbüchsen schwankt.

Unter diesen Voraussetzungen möchten wir nicht jetzt schon, basierend auf Spekulationen, den Verpflichtungskredit für die nächsten vier Jahre erhöhen. Die Mehrheit der KVF-N beantragt Ihnen jedoch, mit einem neuen Artikel den Bundesrat zu einem Zwischenbericht zu verpflichten, verbunden mit der Option, bei einer Finanzierungslücke einen Zusatzkredit beantragen zu können.

Im Namen der grünliberalen Fraktion beantrage ich Ihnen, den Mehrheitsantrag bei Artikel 1a ebenfalls zu unterstützen.

Neben der Minderheit II (Tuena), deren Antrag die Grünliberalen ablehnen, gibt es noch die Minderheit I (Storni), welche den Verpflichtungskredit um 90 Millionen Franken aufstocken möchte. Diese Aufstockung wird mit der Forderung der Antragstellenden verknüpft, mehr Mittel in die Umstellung auf ökologischere Fahrzeuge zu investieren. Das ist natürlich ein Ziel, das die Grünliberalen unterstützen. In der KVF wurden jedoch zwei andere Anträge mehrheitsfähig, die dieses Ziel fokussierter unterstützen als durch eine pauschale Erhöhung des Rahmenkredites. Einerseits gibt es den schon erwähnten Mehrheitsantrag für einen Zwischenbericht mit Option für einen Zusatzkredit. Andererseits hat die KVF mit einem grossen Mehr eine Motion eingereicht, die eine gesamtheitliche Lösung für die Förderung und Finanzierung von nicht fossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr fordert. Mit diesen beiden Anträgen geben wir dem Bundesrat einen klaren Nachhaltigkeitsauftrag und stellen sicher, dass eine finanzielle Flexibilität zur Umsetzung vorhanden ist. Wir wollen also nicht jetzt planlos den Kredit aufstocken und riskieren, dass das Geld irgendwo versickert.

Deshalb lehnt die Mehrheit der grünliberalen Fraktion den Minderheitsantrag I (Storni) ab. Ich bitte Sie, es uns gleichzutun.

Bregy Philipp Matthias (M-E, VS): Die Kommissionssprecher haben den Themenkreis umrissen: Es geht um den regionalen Personenverkehr und damit um ein zentrales Thema im Bereich des öffentlichen Verkehrs, ins-



besondere in den weniger urbanen Regionen. Es geht um eine gemeinsame Aufgabe von Bund und Kantonen, es geht um einen klar definierten Zeitraum, und es geht um viel Geld. Es geht nämlich um den Zeitraum 2022 bis 2025, und es geht um 4352,2 Millionen Franken.

Der Bundesbeschluss an sich ist grundsätzlich unbestritten. Was wir hier diskutieren, ist eine – wenn ich dem so sagen darf – kleine Differenz von 300 Millionen Franken. Der Bundesbeschluss schafft Planungssicherheit. Er schafft Klarheit im Subventionsrecht, und er schafft Raum für Angebotserweiterungen und Investitionen – nicht unwichtig im Bereich des öffentlichen Verkehrs.

Erlauben Sie mir, kurz zum strittigen Betrag Stellung zu nehmen. Die Minderheit I (Storni) will, dass wir den Betrag auf 4443 Millionen Franken aufstocken, und die Minderheit II (Tuena) will ihrerseits eine Reduktion auf 4104 Millionen Franken bzw. eine Fixierung des Betrages auf denjenigen der letzten Periode.

Richtig, Sie haben es richtig gehört: Der Betrag von 4352,2 Millionen Franken liegt in der Mitte. Es ist kein Zufall, dass das die beste Lösung ist. Der Beitrag ist tiefer als gemäss der Bedarfsanalyse, welche der Bund gemacht hat, und er ist höher als in der letzten Periode. Beides ist gerechtfertigt. Es ist eine ausgewogene und gleichzeitig finanzierbare Lösung. Sie stärkt den regionalen Personenverkehr und ermöglicht gleichzeitig dessen Weiterentwicklung. Wer wie die Linke 4443 Millionen Franken fordert, verkennet, dass wir aktuell eine schwierige Finanzlage haben und die öffentliche Hand nicht einfach so unbegründete Aufstockungen machen kann. Wer hingegen wie die SVP-Fraktion den Betrag gar nicht erhöhen will, verkennet, dass eine Weiterentwicklung wichtig ist, ebenso eine Angebotserweiterung, dies insbesondere, und das sage ich hier ganz bewusst, im ländlichen Raum. Ich bleibe dabei: Wie so oft liegt die Wahrheit in der Mitte und hier beim Antrag, welchen uns der Bundesrat unterbreitet hat.

Apropos Mitte: In Artikel 1a haben die Vertreter der Mitte erfolgreich eine Ergänzung beantragt, nämlich dass man, wenn eine Finanzierungslücke besteht, 2023 einen Zusatzkredit beantragen könnte. Das liegt genau auf der Linie der Kantone und ermöglicht es, in der Zeit hoffentlich unmittelbar nach der Pandemie allfällig noch auf deren Auswirkungen zu reagieren.

Damit beantrage ich Ihnen, dass Sie das Angebot, welches uns der Bundesrat mit dieser Vorlage macht, diese gut eingemittete Vorlage mit dem Betrag in der Mitte unterstützen. Die Mitte-Fraktion, es wird Sie nicht überraschen, macht dies und stimmt jeweils für die Mehrheit.

Sollberger Sandra (V, BL): Der Verpflichtungskredit für den regionalen Personenverkehr 2022 bis 2025 ist kaum bestritten. So wird auch die SVP-Fraktion der Vorlage zustimmen, ausser wenn der Erhöhungsantrag eine Mehrheit findet; dann müssten wir ihn ablehnen.

Der regionale Personenverkehr ist zweifellos wichtig, besonders für die abgelegenen Regionen, nicht nur für die Stadt, sondern auch auf dem Land, und – was für uns ein ganz wichtiger Punkt ist – er ist wichtig für die Entlastung des Strassenverkehrs. Denn er umschliesst den gesamten Verkehr mit Bahn, Bus, Schiff oder Seilbahn innerhalb einer Region.

Nichtsdestotrotz möchte ich hier festhalten, dass wir das Fuder nicht überladen sollten. Der regionale Personenverkehr hat auch im Vergleich zum Ausland einen hohen Erschliessungsgrad und eine schon fast luxuriöse Qualität. Ich vergesse in diesem Zusammenhang nie die Begeisterung meiner brasilianischen Austauschtochter, welche vor sieben Jahren für ein Jahr bei uns zuhause wohnte. Sie war überaus beeindruckt, wie unser öffentlicher Verkehr aufgestellt ist, und sie lebt in Brasilien in einer modernen Grossstadt. Sie schätzte und liebte unsere zugegebenermassen zumeist sehr sauberen, modernen Fahrzeuge und deren Pünktlichkeit. Das hat sie umgehauen. Sie ist oft zu spät gekommen, weil sie selber nämlich nicht ganz so pünktlich ist wie unsere Bahn. Davon können die meisten Länder der Welt nur träumen. Dies

AB 2021 N 2056 / BO 2021 N 2056

einfach, um etwas die Relationen zu wahren. Wir haben also bereits eine grosse Mobilität in allen Regionen. Wichtig ist aber auch, dass wir rasch die versprochene Klarheit, Transparenz und Effizienz im regionalen Personenverkehr zu spüren und zu sehen bekommen. Denn der öffentliche Verkehr darf nicht gegen den Strassenverkehr ausgespielt werden. Die Strasseninfrastrukturen sind insbesondere für die ländlichen Regionen ebenso zentral. Hier sind Kostenwahrheit und Lösungen gefragt, die den Autoverkehr und den öffentlichen Verkehr gleichermaßen berücksichtigen. Da braucht es ein gutes Miteinander.

Zudem soll der Bundesrat die rasante Kostenentwicklung im regionalen Personenverkehr kritisch hinterfragen und die Wirtschaftlichkeit der bestehenden Dienstleistungen überprüfen. Ein immer weiterer Ausbau muss mit einer konsequenten Überprüfung der Rentabilität einhergehen. Es kann nicht sein, dass hier der Selbstkostenanteil und die Rentabilität immer kleiner werden. Das führt zu ungesunden Entwicklungen und Ineffizienzen, die man später kaum mehr korrigieren kann.



Dazu kommt, dass die Corona-Pandemie zu einem veränderten Fahrgastverhalten führt, welches für zukünftige Entwicklungen und Neubeurteilungen dringend angeschaut werden muss. Die Personenkilometer haben zwar gegenüber dem Vorjahr wieder erheblich zugenommen, bleiben aber dennoch deutlich unter dem Niveau vor der Corona-Pandemie und erreichten im zweiten Quartal 2021 nicht einmal zwei Drittel der Leistung des zweiten Quartals 2019. Im ersten Quartal war es sogar nur die Hälfte der üblichen Leistung. Hier von einer raschen Erholung auszugehen, wäre falsch. Wir müssen vorerst abwarten; auch Homeoffice usw. muss neu berücksichtigt werden.

Wir bitten Sie also, masszuhalten und auf die Aufstockung zu verzichten. Wir können nicht mit der Giesskanne einfach immer mehr Geld verteilen. Daher bitten wir Sie wirklich, realistisch zu bleiben. Die Corona-Krise hat den Bundeshaushalt stark belastet, und die Schuldenlast ist massiv gestiegen. Hier nun einfach zusätzliche Millionen zu sprechen, ist finanzpolitisch nicht vertretbar und gegenüber dem Steuerzahler nicht verantwortbar. Deshalb, Herr Bregy, sind wir nicht ganz gleicher Meinung, wenn Sie sagen, die Mitte habe recht. Ich finde, die Mitte zu nehmen, ist die einfachste, aber sicher nicht immer die richtige Lösung. Deshalb bitte ich Sie, uns zu folgen, und danke für die Aufmerksamkeit.

Töngi Michael (G, LU): Herzlichen Dank, Frau Kollegin. Ich habe eine Frage: Sie haben gesagt, dass der öffentliche Verkehr besonders in den abgelegenen Gebieten wichtig sei und dass er dort auch genutzt und ausgebaut werden müsste. Gleichzeitig haben Sie gesagt, wir bräuchten eine höhere Rentabilität. Sie wissen vielleicht, dass der Deckungsbeitrag in den Randregionen besonders tief ist. Wie lösen Sie diesen Widerspruch?

Sollberger Sandra (V, BL): Wir sind ja föderal unterwegs. Das heisst, auch die Städte könnten vielleicht einmal auf den Achtminutentakt verzichten. Dann hätten wir schon ganz andere Zahlen.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Der Bundesrat legt Ihnen alle vier Jahre einen Verpflichtungskredit für den regionalen Personenverkehr vor. Der regionale Personenverkehr umfasst den öffentlichen Verkehr mit Bahn, Bus, Schiff und Seilbahn innerhalb einer Region. Dazu gehören u. a. die S-Bahnen und die Angebote des öffentlichen Verkehrs zur Erschliessung von Ortschaften sowie die Verbindungen in benachbarte Regionen und ins grenznahe Ausland.

Der Bund und die Kantone bestellen diese Angebote gemeinsam, und sie bezahlen sie auch gemeinsam bzw. gelten die ungedeckten Kosten je zur Hälfte ab. Das heisst, dass sie auf diese Art und Weise 116 Transportunternehmen für den Betrieb auf über 1400 Linien vergüten. Das ist der regionale Personenverkehr.

Der regionale Personenverkehr ist selbstverständlich ein absolut zentrales verkehrspolitisches Instrument, das wir haben, das wir pflegen und um das uns – das wurde heute gesagt – viele andere Staaten beneiden. Der regionale Personenverkehr ist auch für den Zusammenhalt in unserem Land von grosser Bedeutung. Mit dem regionalen Personenverkehr beweist die Politik, dass sie sich um alle Regionen in unserem Land kümmert, dass sie den Städten, den Agglomerationen, den ländlichen Gebieten, ihnen allen ein qualitativ gutes Angebot machen will. Schliesslich ist der regionale Personenverkehr und damit auch der Verpflichtungskredit, über den Sie heute beraten und den Sie beschliessen, auch ein ganz wichtiger Beitrag zur Klimapolitik und zum Klimaschutz.

Der Bundesrat beantragt Ihnen für die nächste Vierjahresperiode 2022–2025 einen Verpflichtungskredit von 4,35 Milliarden Franken. Das sind 250 Millionen Franken mehr als in der laufenden Vierjahresperiode. Damit sollen die Angebotsausbauten, die im Jahr 2019 angemeldet worden sind – es geht hier insbesondere um den Ausbau der S-Bahnen Zürich, Freiburg und Waadt –, umgesetzt werden können. Ausserdem soll es Investitionen ins Rollmaterial sowie Nachtbusangebote und Innovationen geben. Ein Teil der Mittel ist zudem für Projekte zum Umstieg auf Elektrobusse vorgesehen.

Wir sind der Meinung, dass wir mit diesem Betrag diese Bedürfnisse abdecken können, und ich nehme deshalb auch gleich Stellung zu den beiden Minderheitsanträgen zu Artikel 1. Die Minderheit I möchte den Betrag aufstocken, die Minderheit II möchte den Betrag, den Ihnen der Bundesrat vorschlägt, kürzen, wie das auch bereits in der Vernehmlassung gefordert worden ist; also die einen wollten etwas mehr, die anderen wollten etwas weniger. Der Bundesrat ist der Meinung, dass wir hier auf der einen Seite einen Antrag stellen, der der Mehrheit der Kantone entgegenkommt und auch auf die angespannte Finanzlage eingeht, auf der anderen Seite bewegt sich der Verpflichtungskredit auch auf der Grundlage der bestehenden Finanzplanung des Bundes. Es geht bei diesem Antrag, den Ihnen der Bundesrat stellt, also um ein durchschnittliches reales Wachstum von 1,2 Prozent pro Jahr. Wie ich vorhin erwähnt habe, sind wir der Meinung, dass wir damit das, was geplant und gewünscht wird, finanzieren können.

Ich möchte noch etwas zu Corona sagen. Die Pandemie hat natürlich einen grossen Einfluss auf den öffentli-



chen Verkehr. Auf die kurzfristigen Folgen haben Sie in den beiden Räten ja bereits im Herbst letzten Jahres mit dem Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise reagiert. Dieses Jahr haben Sie zwei zusätzliche Motionen überwiesen, bei denen Sie vom Bundesrat erwarten, dass wir auch auf die Auswirkungen der Corona-Krise im Ortsverkehr, im touristischen Verkehr und im Fernverkehr reagieren. Die Beratung eines zweiten Massnahmenpakets zur Erfüllung dieser zwei Motionen soll in der Wintersession, noch in diesem Jahr, erfolgen. Der Bundesrat ist deshalb der Meinung, dass in diesem hier vorgeschlagenen Kredit jetzt nicht auch noch die Auswirkungen der Pandemie auf den regionalen Personenverkehr aufgenommen werden sollen, sondern dass wir die Folgen dann ab 2022 im Rahmen der Verpflichtungskredite und im Rahmen des Bestellverfahrens berücksichtigen werden. Wie gesagt, das zweite Massnahmenpaket werden wir Ihnen noch in diesem Jahr unterbreiten.

Ihre Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat sich für die Annahme des Antrages des Bundesrates ausgesprochen. Sie hat ausserdem in Artikel 1a gewünscht, dass der Bundesrat die beiden Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen im Jahr 2023 über den aktuellen Stand informiert, damit gegebenenfalls dann im Rahmen des Budgetverfahrens 2024 ein Zusatzkredit beantragt werden kann.

Von der Minderheit II (Tuena) wurde gesagt, dass dieser Zusatz nicht zwingend notwendig wäre. Dem ist tatsächlich so, und der Bundesrat würde das machen. Ich denke aber, indem Ihre Kommission das hier festgehalten hat, bringt sie auch zum Ausdruck, dass sie sich bewusst ist, dass angesichts der Ausgangslage, in der wir uns heute befinden, mindestens nicht ausgeschlossen werden kann, dass Zusatzkredite notwendig sein werden; deshalb will sie hier auch gleich sicherstellen, dass sie diese Information rechtzeitig bekommt,

AB 2021 N 2057 / BO 2021 N 2057

damit sie dann eben im Budgetverfahren auch einen Zusatzkredit beantragen kann.

Die Frage ist ein bisschen: Was bedeutet es, wenn Sie den Zusatz, den Ihre Kommissionsmehrheit angenommen hat, nun wieder streichen? Damit sollte sicher nicht zum Ausdruck gebracht werden, dass Sie die Information nicht wollen oder nicht bereit wären, den Zusatzkredit dann allenfalls auch zu sprechen. In diesem Sinne, glaube ich, hat Ihre Kommissionsmehrheit jetzt zum Ausdruck gebracht, dass sie so schrittweise vorgehen will.

Der Bundesrat wehrt sich nicht dagegen und empfiehlt Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und Ihrer Kommissionsmehrheit zu folgen.

Tuena Mauro (V, ZH): Frau Bundesrätin, Sie haben jetzt gesagt, dass Sie selbstverständlich mit einem Nachtragskredit kommen würden, auch wenn dieser Artikel 1a nicht drinstehen würde. Der Sprecher der FDP-Liberalen Fraktion, Herr Fluri, hat vorhin gesagt, man müsse diesen Artikel beschliessen, weil Sie damit verpflichtet wären, eine Zwischenbilanz zu ziehen. Ich möchte von Ihnen hören: Wenn jetzt dieser Artikel 1a nicht im Gesetz stehen würde, würden Sie das dann angesichts dieser Debatte, die ja protokolliert ist, und angesichts der Voten in der Kommission, welche auch protokolliert sind, also angesichts des Wunsches, dass frühzeitig eine solche Zwischenbilanz erstellt wird, trotzdem noch machen?

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Danke für Ihre Frage, Herr Nationalrat Tuena. Ja, selbstverständlich würde der Bundesrat das machen. Ich glaube aber, dass es dann vielleicht eine Verunsicherung gibt, wenn das gestrichen wird, nachdem die Mehrheit Ihrer Kommission das so festgehalten hat. Wie Sie es sagen: Der Bundesrat würde einen solchen Kredit vorschlagen – das ist ohnehin vorgesehen – und Sie alle auch informieren.

Ich würde Ihnen aber empfehlen, dass Sie den Zusatz jetzt nicht wieder herausnehmen, nachdem die Mehrheit Ihrer Kommission ihn hineingeschrieben hat. Das könnte allenfalls Verwirrung schaffen, und eigentlich sind Sie sich ja einig; Sie haben gar keine Differenz. In diesem Sinne ist das jetzt nicht ein Problem oder müsste für Sie eigentlich kein Problem sein.

Candinas Martin (M-E, GR), für die Kommission: Seitens der Kommission möchte ich die Diskussion nicht unnötig in die Länge ziehen. Die Gründe habe ich erwähnt.

Ich möchte noch kurz auf die Ausführungen von Kollege Tuena eingehen: Herr Tuena, Sie wissen, ich schätze Sie sehr. Aber wenn Sie sagen, meine Ausführungen zum Verpflichtungskredit seien nicht richtig gewesen, dann ist das natürlich falsch. In meinem Eintretensvotum habe ich klar gesagt, dass die Minderheit II (Tuena) bei Artikel 1 den vorgesehenen Verpflichtungskredit um rund 250 Millionen Franken kürzen – das ist die Realität – und, das habe ich auch gesagt, ihn auf der gleichen Höhe wie in der aktuellen Bestellperiode belassen will. Wir von der Kommissionsmehrheit wollen die Kürzung nicht, d. h., es ist nicht der Kommissionssprecher Candinas, der das nicht will, sondern die Kommissionsmehrheit. Der Entscheid fiel mit 17 zu 5 Stimmen. Wenn



man das hört – 5 Stimmen –, dann weiss man, dass Sie da vielleicht auch nicht alle gleicher Meinung waren. In Bezug auf die Minderheit I (Storni) haben wir von der Frau Bundesrätin gehört, dass sie beabsichtigt, einen allfälligen weiteren Kredit zu beantragen. Uns in der Kommission ging es vor allem auch darum, dass die Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs diesen Artikel, diesen Zusatz explizit wollte. Wieso sind die Kantone in dieser Frage so entscheidend? Sie sind so entscheidend, weil sie die Hälfte der Kosten bezahlen und so auch auf Nummer sicher gehen wollen.

In dem Sinne also, dass wir hier in diesem Saal auch den Kantonen und ihrer Stimme die Beachtung schenken, die sie verdienen, bitte ich Sie, wie die Kommission, die das mit 18 zu 7 Stimmen beschlossen hat, dem Zusatzartikel 1a zuzustimmen.

Namens der Kommissionsmehrheit empfehlen wir also, alle Minderheitsanträge abzulehnen und der Vorlage zuzustimmen.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

L'entrée en matière est décidée sans opposition

Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025

Arrêté fédéral portant allocation d'un crédit d'engagement destiné à l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs pour les années 2022–2025

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress

Antrag KVF-N/FK-N

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule

Proposition CTT-N/CdF-N

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Mehrheit KVF-N/Mehrheit FK-N

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit I KVF-N

(Storni, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Trede)

... ein Verpflichtungskredit von 4443 Millionen Franken ...

Antrag der Minderheit II KVF-N

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

... ein Verpflichtungskredit von 4104 Millionen Franken ...

Antrag der Minderheit FK-N

(Schneider Schüttel, Andrey, Badertscher, Brélaz, Fischer Roland, Friedl Claudia, Matter Michel, Munz, Wettstein, Wyss)

... ein Verpflichtungskredit von 4443 Millionen Franken ...

Art. 1

Proposition de la majorité CTT-N/majorité CdF-N

Adhérer au projet du Conseil fédéral



Proposition de la minorité I CTT-N

(Storni, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Trede)

Un crédit d'engagement de 4443 millions de francs ...

Proposition de la minorité II CTT-N

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

Un crédit d'engagement de 4104 millions de francs ...

Proposition de la minorité CdF-N

(Schneider Schüttel, Andrey, Badertscher, Brélaz, Fischer Roland, Friedl Claudia, Matter Michel, Munz, Wettstein, Wyss)

Un crédit d'engagement de 4443 millions de francs ...

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 21.035/23827)

Für den Antrag der Mehrheit KVF-N/Mehrheit FK-N ... 116 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I KVF-N/Minderheit FK-N ... 63 Stimmen

(0 Enthaltungen)

AB 2021 N 2058 / BO 2021 N 2058

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 21.035/23828)

Für den Antrag der Mehrheit KVF-N/Mehrheit FK-N ... 128 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II KVF-N ... 52 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.035/23829)

Für Annahme der Ausgabe ... 171 Stimmen

Dagegen ... 9 Stimmen

(1 Enthaltung)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 1a

Antrag der Mehrheit KVF-N

Der Bundesrat legt den beiden Kommissionen (KVF-N und KVF-S) sowie den Kantonen im Jahr 2023 den aktuellen Stand betreffend Verwendung des Verpflichtungskredites 2022–2025 dar. Falls der Bundesrat eine Finanzierungslücke feststellt, beantragt er im Jahr 2023 einen Zusatzkredit zum Verpflichtungskredit Regionaler Personenverkehr 2022–2025.

Antrag der Minderheit KVF-N

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

Streichen

Art. 1a

Proposition de la majorité CTT-N

En 2023, le Conseil fédéral soumet aux deux commissions (CTT-N et CTT-E) ainsi qu'aux cantons un bilan en l'état de l'utilisation des crédits d'engagement 2022–2025. S'il constate une lacune dans le financement, il demande, en 2023, un crédit additionnel au crédit d'engagement "Transport régional des voyageurs 2022–2025".



Proposition de la minorité CTT-N

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

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.035/23830)

Für den Antrag der Mehrheit KVF-N ... 128 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit KVF-N ... 52 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 2, 3

Antrag KVF-N/FK-N

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition CTT-N/CdF-N

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 21.035/23831)

Für Annahme des Entwurfes ... 173 Stimmen

Dagegen ... 3 Stimmen

(4 Enthaltungen)