



21.064

**Zweites Massnahmenpaket
zur Unterstützung
des öffentlichen Verkehrs
in der Covid-19-Krise**

**Deuxième paquet
de mesures de soutien
pour les transports publics
durant la crise du Covid-19**

Erstrat – Premier Conseil

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.11.21 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 07.12.21 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 09.12.21 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 13.12.21 (DRINGLICHKEITSKLAUSEL - CLAUSE D'URGENCE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 14.12.21 (DRINGLICHKEITSKLAUSEL - CLAUSE D'URGENCE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 17.12.21 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 17.12.21 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

Antrag der Mehrheit
Eintreten

Antrag der Minderheit
(Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Umbricht Pieren)
Nichteintreten

Proposition de la majorité
Entrer en matière

Proposition de la minorité
(Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Umbricht Pieren)
Ne pas entrer en matière

Romano Marco (M-E, TI), per la commissione: Con questo messaggio il Consiglio federale propone un secondo pacchetto di misure a sostegno del trasporto pubblico, a compensazione delle significative perdite causate dalla crisi da coronavirus. In sostanza, si tratta di estendere la durata della legge del 25 settembre 2020 di un ulteriore anno.

L'aiuto finanziario sarà elargito a favore del traffico regionale viaggiatori, del traffico locale e del traffico turistico nonché del traffico merci ferroviario. Ne è escluso il traffico passeggeri a lunga distanza. La durata di validità delle misure del primo pacchetto viene estesa all'anno 2021. Di conseguenza la legge resterà in vigore fino al 31 dicembre 2022. Questo permetterà alle aziende di depositare la richiesta e all'amministrazione di valutare le situazioni con i cantoni e procedere ai relativi pagamenti.

La maggioranza della commissione propone l'entrata in materia dopo aver ascoltato una rappresentanza del Consiglio federale e degli uffici federali nonché delle associazioni di categoria del settore dei trasporti pubblici e turistici.

Nell'audizione è stata confermata la grave difficoltà nell'anno in corso, con un significativo calo dei passeggeri, dei clienti, e l'erosione delle riserve aziendali. Si è comunque registrato un miglioramento nell'anno in corso, ma non ancora utile a evitare ingenti perdite finanziarie.



Da parte delle cerchie udite sono state avanzate sostanzialmente due richieste divergenti da quanto proposto dal Consiglio federale, che hanno generato il dibattito in commissione e le minoranze che trovate sul paragrafo. Da una parte la durata delle misure: solo fino all'estate 2021, tutto il 2021 o da estendere ex ante già oggi anche al 2022? Dall'altra parte l'utilizzo delle riserve aziendali quale premessa per ottenere gli aiuti.

L'entrata in materia è contestata di principio da una minoranza. La maggioranza reputa che vi sia un legittimo interesse pubblico e una necessità di carattere generale che impongono di estendere gli aiuti anche nell'anno corrente.

Le aziende non hanno potuto bloccare il servizio, e anche i margini di risparmio erano e sono molto limitati. Non è stato possibile sospendere il servizio perché il trasporto pubblico deve operare, anche nel settore turistico. Le convenzioni andavano rispettate e non vi era un margine per fermare tutto rispettivamente sospendere delle attività. In aggiunta, l'imprevedibilità degli sviluppi rendeva il tutto ancora più complesso, poiché di fronte a tale situazione risultava estremamente difficile pianificare il servizio che sarebbe stato necessario offrire nel corso dei mesi a venire. Questo è complesso oggi ed è stato ancora più complesso nel corso dell'anno corrente: ce ne rendiamo conto soprattutto se ricordiamo com'erano le prospettive tra primavera ed estate per il traffico turistico.

La commissione è entrata in materia con 19 voti contro 5.

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Wir bitten Sie mit 19 zu 5 Stimmen, auf diese Vorlage einzutreten.

Vorweg meine Interessenbindungen: Ich bin Präsident des Verwaltungsrates der Regionalverkehr Bern Solothurn AG, Mitglied des Verwaltungsrates der Aare Seeland mobil AG und Vizepräsident des Verwaltungsrates der Bielersee Schifffahrtsgesellschaft.

Wie Sie wissen, haben wir mit den Motionen 21.3459 und 21.3460 eine Verlängerung des entsprechenden letztjährigen Bundesgesetzes, der Vorlage 20.055, bis ins Jahr 2021 verlangt, weil die Pandemie bekanntlich auch den öffentlichen Verkehr weiterhin betrifft. Es ist klar und muss nicht länger begründet werden, was zu den Frequenzeinbussen und damit zu den Ertragsseinbussen beim öffentlichen Verkehr geführt hat: Entweder man fürchtet sich davor, sich in den öffentlichen Verkehr zu begeben, man scheut die Maskenpflicht, die im öffentlichen Verkehr nach wie vor gilt, oder es wird wieder vermehrt das Homeoffice gefordert – eine Zeit lang war es ja sogar grundsätzlich vorgeschrieben. Uns geht es darum, dass der Ortsverkehr, der regionale Personenverkehr, der Güterverkehr und auch der touristische Verkehr nicht ausbluten.

Wenn wir die Vorlage 20.055 in diesem Rat wie auch im Ständerat im letzten Jahr grossmehrheitlich unterstützt haben, so ist es nun umso mehr angezeigt, das auch im Jahr 2021 zu tun. Bekanntlich haben die Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs und des touristischen Verkehrs ihre Reserven aufbrauchen müssen. Reserven entstehen zwangsläufig aufgrund der Ertragsüberschüsse. Der öffentliche Verkehr budgetiert grundsätzlich keine Ertragsüberschüsse, aber die Rechnungen gehen natürlich nicht immer auf null auf. Entweder resultieren Ertragsüberschüsse oder Aufwandüberschüsse. Die Ertragsüberschüsse werden in die Reserven eingelegt. Sie sind bis zu einem bestimmten Grad gebunden, danach sind sie frei. Freie Reserven im öffentlichen Verkehr zu haben, heisst aber nicht, dass Dividenden ausgeschüttet werden dürfen oder dass den Verwaltungsratsmitgliedern irgendwelche fürstlichen Honorare ausbezahlt werden. Vielmehr müssen diese Reserven im Interesse des öffentlichen Verkehrs im Rahmen des bestellten Angebots eingesetzt werden.

Für ausserbetriebliche Zwecke bzw. für Zwecke, die ausserhalb des abgeltungsberechtigten bestellten Verkehrs liegen, dürfen lediglich Reserven aus dem ausserbetrieblichen Bereich, z. B. aus der Immobilienwirtschaft oder der Pensionskasse, verwendet werden. Nachdem diese Reserven nun ganz oder zum grossen Teil aufgebraucht sind, ist es umso nötiger, dass der öffentliche Verkehr weiterhin unterstützt wird – wie dies bereits mit der Vorlage 20.055 der Fall war. Neu ist, dass der Bundesrat erfreulicherweise auch den Ortsverkehr in die Vorlage aufgenommen hat. Damit sind wir selbstverständlich einverstanden.

Mit diesen Begründungen bitten wir Sie, sich der Mehrheit der Kommission anzuschliessen, die dies mit 19 zu 5 Stimmen beschlossen hat.

Giezendanner Benjamin (V, AG): Sehr geehrte Frau Präsidentin, zuerst nochmals herzliche Gratulation von mir als Aargauer an Sie.

AB 2021 N 2183 / BO 2021 N 2183

Regierungen lösen keine Probleme – sie subventionieren sie. Genauso verhält es sich auch mit dem zweiten Massnahmenpaket. Vor über einem Jahr, am 25. September 2020, haben wir in aller Eile ein Massnahmenpaket verabschiedet, das gewisse Probleme lösen sollte. Heute, nach über zwölf Monaten, stehen wir wieder in



diesem Rat und debattieren über weitere Subventionen. Die SVP-Fraktion tritt nicht auf dieses Paket ein, weil es teilweise unverhältnismässig ist.

Die vier Pfeiler sind zumindest in drei Punkten bestritten, nämlich beim Ortsverkehr, beim touristischen Verkehr und beim Schienengüterverkehr. Wenn ich "Subventionen" sage: Subventionen sind meistens nicht zielgerichtet. Bestes Beispiel – das zeige ich Ihnen hier, Sie sehen es, Sie alle haben es mit dem GA bekommen -: eine Rückvergütung über 127 Franken von Alliance Swiss Pass. Es kann doch nicht sein, dass dieser Rat Hunderte von Millionen Franken spricht und der GA-Inhaber oder die GA-Inhaberin im gleichen Jahr Gutscheine über 127 Franken kriegt. Da sehen Sie, was mit Ihren Subventionen genau passiert.

Noch ein Wort zum regionalen Personenverkehr: Das ist die einzige Verkehrssparte, die aus unserer Sicht überhaupt die Legitimation hat, nochmals Subventionen zu kriegen. Denn es ist richtig, dass die ungedeckten Kosten, wenn sie grösser werden, vom Bund und von den Kantonen übernommen werden müssen. Jedoch ist auch hier die Frage zu stellen: Wäre es nach über zwölf Monaten nicht an der Zeit, über Angebotsreduktionen zu diskutieren? Die Krise geht voraussichtlich weiter. Irgendeinmal muss man aus dieser Wohlfühlzone heraustreten und schauen, ob man möglicherweise etwas im Takt verändern muss oder ob man nicht gewisse Linien auf Busse oder andere Verkehrsträger umstellen muss.

Wir haben gestern noch eine schöne Mail vom Schweizerischen Städteverband gekriegt. Der Ortsverkehr wird weiterhin mit 50 Millionen Franken subventioniert. Das ist natürlich wunderbar. Aber wenn Sie den Finanzhaushalt der Städte und der Gemeinden anschauen, so geht es denen gut – und nun soll der Bund einmal mehr 50 Millionen Franken bezahlen. Dasselbe gilt für den touristischen Verkehr, welcher mit 15 Millionen Franken abgegolten werden soll.

Ich habe schon gelesen, dass der Bundesrat sagt, es sei das letzte Mal, dass diese Hilfen gesprochen werden. Aber glauben Sie wirklich daran? Ich prophezeie Ihnen: Schon bald werden Sie mich im Kampf gegen weitere Subventionen wieder hören. Die Krise geht nämlich weiter, und jetzt haben Sie Tür und Tor geöffnet für diese Subventionen. Die Städte und die Gemeinden, ja auch die Kantone werden bald wieder vor Ihnen stehen.

Der ganz grosse Affront aber, der Grund, weshalb wir nicht auf dieses Paket eintreten, liegt beim Schienengüterverkehr. Ich habe es Ihnen schon gesagt, als die beiden Motionen des Ständerates und des Nationalrates überwiesen wurden: Der Schienengüterverkehr funktioniert auf eine ganz andere Weise. 2021 war für den Schienengüterverkehr eines der besten Jahre. Die Mengen sind explodiert. Man hatte im ersten Quartal eine kleine Einbusse zu verzeichnen. Man hat das aber längstens wieder aufgeholt – nicht nur im Binnenverkehr, sondern auch im alpenquerenden Verkehr. Trotzdem wollen Sie jetzt wieder 25 Millionen Franken sprechen. Hier geht es nicht mehr um Covid-19-Schäden, nein, es geht darum, strukturelle Defizite zu decken, sei es bei der Alptransit Gotthard AG oder bei SBB Cargo.

Diese vier Punkte veranlassen unsere Fraktion zu sagen: Wir können auf dieses Paket nicht eintreten. Beim regionalen Personenverkehr könnten Sie uns gewinnen, aber bei den anderen drei Punkten ist kein Handlungsbedarf gegeben.

In diesem Sinne bitte ich Sie, auf dieses Geschäft nicht einzutreten.

Schaffner Barbara (GL, ZH): Wir wiederholen hier eine Debatte, die wir schon vor über einem Jahr geführt haben, und so kann ich mich kurzfassen und auch gleich die Anträge mitbehandeln.

Der öffentliche Verkehr hat 2021 zwar keine so grossen Einbussen erlitten wie im Frühling 2020. Aber die geplanten ungedeckten Kosten bzw. die Abgeltungen dafür werden infolge der Pandemie auch in diesem Jahr nicht ausreichen, um die Betriebsdefizite zu decken.

Die grünliberale Fraktion tritt deshalb auf die Vorlage ein und befürwortet, dass der Bund auch 2021 den Transportunternehmen finanziell unter die Arme greift. Wir wollen aber nicht schon jetzt einen Blankocheque für die Fortführung der Unterstützung bis ins Jahr 2022 ausstellen, wie das von der Minderheit Pult verlangt wird.

Bezüglich der Anrechenbarkeit der Reserven respektive deren Auflösung sollen dieselben Rechenmethoden zur Anwendung gelangen wie im Vorjahr. Die grünliberale Fraktion will die Regeln nicht mitten im Spiel ändern. Viel lieber würden wir eigentlich das Spiel beenden, und da stimme ich mit Kollege Giezendanner überein, der eine Lösung des Problems einer Subventionierung vorzieht. Leider ist das zurzeit weniger realistisch als auch schon. Die einzig sinnvolle Anpassung am Entwurf des Bundesrates sieht die grünliberale Fraktion darin, die Berechnungsperiode für die finanziellen Ausfälle bis Ende Jahr zu definieren. Damit gelten alle Corona-Regeln jeweils einheitlich bis Ende Jahr, und wir schaffen mit der ganzen Vorlage eine gewisse Stabilität in diesen unsicheren Zeiten.

Graf-Litscher Edith (S, TG): Zuerst lege ich meine Interessenbindung offen: Ich bin als Gewerkschaftssekre-



tärin bei der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV angestellt.

Der öffentliche Verkehr verbindet Menschen in der ganzen Schweiz und trägt massgeblich dazu bei, dass unser Alltag gut funktioniert. Dies ist gerade auch in der aktuellen Zeit zentral. Wie die Passagierzahlen zeigen, haben die Massnahmen zur Bekämpfung des Coronavirus und die Entscheide für eine Homeoffice-Pflicht oder -Empfehlung auch in diesem Jahr dazu geführt, dass die Ertragsausfälle im gesamten Personenverkehr, im Fernverkehr und über den regionalen Personenverkehr hinaus auch im Ortsverkehr und im touristischen Verkehr, massiv spürbar sind. Bei den SBB ging die Auslastung der Züge gegenüber 2019 im Fernverkehr sogar stärker zurück als im regionalen Personenverkehr.

Die Kosten der Transportunternehmungen im öffentlichen Verkehr bestehen insbesondere im Schienenverkehr zu einem guten Teil aus fixen Kosten. Die Kosten des Rollmaterials und der Bahnanlagen fallen auch an, wenn die Züge stillstehen. Damit stehen die Transportunternehmen vor der Situation, dass einerseits, unabhängig vom Betrieb, hohe Fixkosten anfallen und dass andererseits die Grundversorgung auch aufrechterhalten werden musste, als die Nachfrage zurückgegangen war – was zum Teil heute noch der Fall ist. Diese Kostenkonstellation führt unweigerlich zu beträchtlichen nicht gedeckten Kosten. Es ist davon auszugehen, dass die wenigsten Unternehmen dieses Jahr noch zweckgebundene Reserven haben, welche sie auflösen können. Dies sowie die oben erwähnten hohen Fixkosten und die Tatsache, dass die Unternehmen angehalten werden, ihre Bestrebungen zum Kostenmanagement und zur Einhaltung der grossen Sparziele fortzusetzen, werden den Druck auf das Personal nochmals massiv erhöhen. Dies gilt insbesondere auch für den Fernverkehr, welchem bisher eine direkte finanzielle Unterstützung verwehrt wurde.

Vor diesem Hintergrund ist für die SP-Fraktion klar, dass sämtliche Sparten des öffentlichen Verkehrs, inklusive des Fernverkehrs, substanziell mit öffentlichen Geldern unterstützt werden müssen. Denn der öffentliche Verkehr ist das Rückgrat unserer Mobilität in der Schweiz. Es ist auch zentral, die Hebel in die richtige Richtung zu stellen, damit das Netto-null-Ziel des Bundesrates nicht geschwächt wird und wir gestärkt aus der Corona-Krise hervorgehen. Deshalb braucht es nicht, wie Kollege Giezendanner erläutert hat, Angebotsreduktionen, sondern es braucht eine Stärkung. Die Mehrausgaben und die Ertragsausfälle müssen in den verschiedenen Bereichen im Personen- und Schienengüterverkehr möglichst nachhaltig und nicht auf dem Buckel des Personals ausgeglichen werden. Die SP-Fraktion begrüsst daher, dass der Bundesrat frühzeitig ein zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise vorgelegt hat.

AB 2021 N 2184 / BO 2021 N 2184

Fragwürdig ist allerdings, weshalb sich diese Verlängerung nur auf das Jahr 2021 erstrecken soll. Im erläuterten Bericht wird zu Recht auf die Branchenprognose verwiesen, nach welcher davon auszugehen ist, dass die Passagierzahlen und damit die Einnahmen erst im Jahr 2024 wieder das gleiche Niveau wie vor der Krise erreichen werden. Bleibt es also bei der vorgeschlagenen Vorgehensweise, ist bereits heute absehbar, dass für 2022 ein Massnahmenpaket III aufgelegt werden muss. Damit erfolgt ein unnötiger legislativer Spiessrutenlauf.

Die SP-Fraktion fordert deshalb, dass mit dieser Vorlage die gesetzliche Grundlage zur Fortführung der Unterstützungsmassnahmen in sämtlichen Bereichen des öffentlichen Verkehrs sowie des Schienengüterverkehrs bis mindestens Ende 2022 respektive bis zum Erreichen des Vorkrisenniveaus geschaffen wird. Das erreichen wir durch die Unterstützung des Minderheitsantrages Pult.

Gestatten Sie mir zum Schluss noch zwei, drei Worte zum Personal: Ohne Personal steht der öffentliche Verkehr still. So werden zum Beispiel bei den SBB bis ins Jahr 2035 deutlich mehr Mitarbeitende pensioniert, als Arbeitsplätze aufgrund der Digitalisierung verschwinden. Der heutige Fachkräftemangel wird sich somit zukünftig noch weiter ausdehnen und verschärfen, zum Beispiel im IT-Bereich, bei der Suche nach Ingenieurinnen und Ingenieuren, aber auch in den bahnnahen Berufen wie den Lokführerinnen und Lokführern oder den Zugbegleitenden. Das beste Mittel, um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, sind attraktive Anstellungsbedingungen, welche wiederum ausreichende Mittel bedingen. Wir brauchen eine nachhaltige Lösung zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs.

Deshalb bitte ich Sie, auf die Vorlage einzutreten und den Minderheitsantrag Pult zu unterstützen.

Storni Bruno (S, TI): Il Consiglio federale decise lo scorso anno, nell'ambito delle misure di lotta al Covid, di introdurre l'obbligo del telelavoro per le attività professionali e di formazione che lo permettevano. Questa decisione è chiaramente stata seguita da una buona parte della popolazione, ciò che ha portato ad una forte diminuzione dell'uso del trasporto pubblico. La crisi dovuta a Covid ha ridotto fortemente anche gli spostamenti con il trasporto pubblico a scopo turistico e nel tempo libero. Sono condizioni che hanno fatto diminuire di molto le entrate delle imprese di trasporto pubblico sia per il traffico locale regionale che di lunga percorrenza.



Dopo la revoca della decisione sull'obbligo del telelavoro, il trasporto pubblico non ha potuto recuperare il livello della domanda pre Covid, perché chi poteva ha continuato a lavorare on line e perché una certa diffidenza per i luoghi affollati ha indotto molti a non riprendere a muoversi con il trasporto pubblico ma a utilizzare il mezzo proprio, automobile o bicicletta che sia.

Le perdite d'esercizio registrate nel 2020 dalle imprese di trasporto sono state oggetto di un sostegno temporaneo implementato dal Consiglio federale con la legge federale urgente del 25 settembre 2020 sul sostegno ai trasporti pubblici nella crisi Covid. Allora non si poteva prevedere che una nuova ondata della pandemia si sarebbe abbattuta sul nostro paese alla fine del 2020. La seconda ondata ha di nuovo condizionato negativamente l'uso del trasporto pubblico anche per il 2021.

Di conseguenza, anche a seguito di atti parlamentari delle Commissioni dei trasporti e delle telecomunicazioni del Nazionale del Consiglio degli Stati, il Consiglio federale ha deciso il 1° settembre 2021 di chiedere al Parlamento una proroga della durata di validità di alcune disposizioni della legge federale menzionata.

Il Consiglio federale propone di mantenere per un'ultima volta le misure di sostegno per il 2021 anche per il traffico locale e turistico. Il gruppo socialista sostiene questa decisione che permetterà di evitare situazioni finanziarie molto difficili alle imprese di trasporto pubblico. Imprese che per poter garantire l'offerta di base, come da mandato di prestazioni, hanno finanziato degli investimenti per il materiale rotabile, ma che ora sono di fronte ad una minor utenza e minori entrate, ed a costi fissi nominali anche quando il servizio è fermo.

A fronte degli sviluppi tuttora incerti della situazione, che non vedranno un recupero completo dell'utenza prima del 2023/24, non capiamo perché questo messaggio si limiti al 2021, lasciando esplicitamente l'incombenza finanziaria delle nuove perdite del 2022 a cantoni e comuni. Il gruppo socialista chiede quindi di estendere gli aiuti al 2022 come da proposta di minoranza Pult che vi invitiamo ad accogliere.

Per concludere, ribadisco che il gruppo socialista vuole evitare che la pressione finanziaria sulle imprese di trasporto dovuta a questa crisi venga poi ribaltata sul personale. Ricordiamo che proprio durante la crisi acuta del Covid il personale dei trasporti pubblici ha mantenuto attivo un servizio di rilevanza sistemica per il funzionamento della nostra società. Personale che negli anni precedenti la crisi Covid era stato oggetto di misure di risparmio a fronte di una forte crescita della domanda di trasporto pubblico, vedendo peggiorate le condizioni di lavoro.

Töngi Michael (G, LU): Für die Grünen ist es ganz wichtig, dass der öffentliche Verkehr in dieser Krisensituation nicht Schaden nimmt. Deshalb tritt unsere Fraktion auch klar auf dieses Geschäft ein und wird zustimmen.

Der öffentliche Verkehr ist das Rückgrat einer ökologischen Mobilität und hat eine sehr, sehr wichtige Funktion. Er muss funktionieren, und er hat auch funktioniert, dies trotz eingebrochenen Passagierzahlen und obwohl die Zahlen immer noch tiefer sind als vor der Krise. Die Züge müssen fahren, die Busse müssen fahren. Die Leute müssen zur Arbeit, sie gehen ins Training, sie wollen in ihrer Freizeit mobil sein, und dafür ist der öffentliche Verkehr sehr, sehr wichtig.

Er hat diesen Auftrag erfüllt, und er wird das auch in Zukunft tun. Aber wir wissen, dass durch die Covid-19-Krise grosse Ausfälle entstanden sind und dass die Kosten nicht wie in anderen Branchen eingespart werden konnten. Es ist aber auch so, dass der öffentliche Verkehr den Betrieb nicht nur nicht reduzieren konnte, sondern auch nicht reduzieren sollte. Teilweise gibt es jetzt verkürzte Züge, und es kommt schon wieder zu Problemen wegen Covid-19; das darf nicht sein.

Aber natürlich dürfen wir auch den Abbau nicht hinnehmen, weil wir eine klimaverträgliche Mobilität brauchen. Wenn wir die Klimaziele erreichen wollen, dann brauchen wir beim öffentlichen Verkehr einen Ausbau und nicht einen Abbau. Uns wurden vor Kurzem die Verkehrsperspektiven des Bundes vorgestellt. Es ist klar, dass mittelfristig mehr Leute mit dem öffentlichen Verkehr reisen müssen, wenn wir die Klimaziele erreichen wollen. Wir haben aber auch gesehen, z. B. in der Strategie der SBB, dass es eine gewisse Flexibilisierung geben wird – das ist richtig. Trotzdem ist es völlig klar: Wir brauchen einen guten öffentlichen Verkehr, der verständlich, einfach und durchgängig ist, damit noch mehr Pendlerinnen und Pendler auf den öffentlichen Verkehr umsteigen. Wer jetzt das Angebot des öffentlichen Verkehrs kürzen will, der schwächt die umweltgemässe Mobilität.

Herr Giezendanner, wir sind nicht in einer Wohlfühlzone. Wir sind in einer Klimakrise, und wir haben sehr grosse Anstrengungen vor uns, die wir gemeinsam meistern müssen. Deshalb müssen wir hier vorwärtsmachen. Wir stehen hinter dem Gesamtpaket. Wir unterstützen aber auch die Verlängerung der Geltungsdauer, wie sie die Minderheit Pult verlangt. Die Situation ist sehr unsicher. Es ist unklar, wie sich die Perspektiven entwickeln werden. Wir sollten jetzt mindestens die gesetzliche Grundlage schaffen, damit wir die Hilfe auch weiterführen können.

Zum Nichteintreten der SVP-Fraktion muss ich sagen, dass ich es schon etwas kurios finde, wenn man jetzt kommt und sagt, die Kantone sollten doch bitte bezahlen. Es ist ja genau die SVP, die in den Kantonen



diese Gelder teilweise nicht spricht und die Steuersenkungen verlangt. In meinem Kanton wurde jetzt eine Steuersenkung beschlossen. Der Kanton Zug ist an einer Steuergesetzrevision. Es ist halt einfach so, dass die SVP dort sparen und den öffentlichen Verkehr an und für sich abbauen will. Sie könnte das ja auch etwas klarer formulieren.

Ich glaube, es ist sehr wichtig, dass der Bund hier auch eine Koordinationsaufgabe übernimmt. Er übernimmt damit ja nicht alle Kosten im Orts- und Tourismusverkehr. Wenn der

AB 2021 N 2185 / BO 2021 N 2185

Bund hier aber Gelder spricht, dann haben wir auch die Möglichkeit, dass nachher alle mitmachen, und das ist uns äusserst wichtig.

Pasquier-Eichenberger Isabelle (G, GE): Le secteur des transports publics a été fortement affecté par la pandémie, d'une part à cause d'une fréquentation en baisse, en raison des recommandations de réduction des déplacements, et d'autre part parce que de nombreuses personnes craignaient de se retrouver en nombre dans un milieu confiné. Les prestations, quant à elles, ont toujours dû rester constantes pour assurer un service public essentiel au bon fonctionnement de notre société.

Les constats que nous avons faits en mai, lorsque nous avons confié le mandat au Conseil fédéral d'apporter un soutien financier à la branche, puis en septembre, lorsque nous avons voté le premier paquet de loi en soutien au transport régional, local et touristique, mais aussi au fret, restent valables.

En séance de commission, les représentants de la branche nous ont confirmé combien leurs entreprises souffraient encore des changements d'habitudes. Le manque à gagner reste important, tandis que les défis sont nombreux.

Dans mon canton par exemple, la fréquentation est restée quasiment stable depuis septembre de l'année passée, c'est-à-dire que 75 à 80 pour cent seulement des usagères et usagers utilisent encore les transports publics. Toutefois, les entreprises, elles, doivent toujours assurer le même niveau de prestations, donc le niveau des coûts est stable.

Le groupe des Verts apporte donc son soutien unanime à ce second paquet d'aides aux transports publics. Il va de soi qu'il faut soutenir nos transports publics, ne pas affaiblir ce secteur, dont les prestations sont vitales. Les transports publics sont d'une importance systémique pour le fonctionnement de notre société et de notre économie. Si vous en doutez, souvenez-vous de l'expérience que nous avons faite dans la région lémanique, lors de la rupture totale de la liaison entre Lausanne et Genève. Nous avons vu comment l'économie, les usagères et les usagers en ont souffert.

Nous voterons aussi la minorité Pult, qui demande que cette aide soit d'emblée prolongée pour une durée de deux ans, soit jusqu'en 2022, parce que l'on sait déjà aujourd'hui que la pandémie va durer encore de nombreux mois.

Les entreprises de transports publics doivent pouvoir assurer leurs prestations aujourd'hui, mais aussi rester capables d'investir pour le développement de leurs offres, d'anticiper les nouvelles habitudes, d'adopter des nouvelles technologies, par exemple des technologies plus propres.

Face à l'urgence climatique et aux enjeux de réduction de nos émissions de gaz à effet de serre, les transports publics, essentiellement le train pour les voyageurs et les marchandises, sont des acteurs essentiels. Alors que les transports publics représentent le secteur qui produit, aujourd'hui encore, le plus de gaz à effet de serre en Suisse, il est essentiel de leur apporter un réel soutien.

Kutter Philipp (M-E, ZH): Eingangs lege ich meine Interessenbindung offen: Ich bin Vorstandsmitglied von Litra, dem Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr.

Mit dieser Vorlage sollen die Massnahmen zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise ausgedehnt werden. Profitieren sollen der regionale Personenverkehr, der Ortsverkehr, der touristische Verkehr sowie der Schienengüterverkehr. Die Mitte-Fraktion unterstützt diese Vorlage. Ich erläutere Ihnen gerne, weshalb.

Der öffentliche Verkehr übernimmt äusserst wichtige Aufgaben in der Mobilität. Ohne öffentlichen Verkehr funktionieren weder der Personenverkehr noch der Güterverkehr. Ohne funktionierenden öffentlichen Verkehr leidet unsere Volkswirtschaft massiv. Der öffentliche Verkehr ist nichts weniger als das Nervensystem unserer Mobilität. Dieses Nervensystem hat Schmerzen. Der Einbruch der Passagierzahlen als Folge der Pandemie trifft den öffentlichen Verkehr hart. Homeoffice-Pflicht und Homeoffice-Empfehlungen haben dazu geführt, dass zurzeit weniger Menschen als üblich Bus und Zug benützen. Was für den einzelnen Reisenden angenehm ist, bereitet den Unternehmen Sorgen. Sie kämpfen mit Ertragsausfällen.



Natürlich könnte man jetzt hingehen und das Angebot einschränken oder die Preise erhöhen. Damit würde man vielleicht kurzfristig gewisse positive finanzielle Effekte erzielen, doch die langfristigen negativen Folgen wären viel gravierender. Der öffentliche Verkehr würde grundsätzlichen Schaden erleiden – und damit auch unsere Pläne zur Reduktion des CO₂-Ausstosses. Wer Klimaschutz will, braucht einen starken öffentlichen Verkehr. Er ist als Massentransportmittel Teil der Lösung. Es wäre deshalb kurzsichtig, das Angebot zu reduzieren oder an der Preisschraube zu drehen. Die Probleme wären am Schluss grösser.

Die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs haben in der ganzen Pandemie bisher sehr gute Arbeit geleistet. Sie sind, wie erläutert, für die Volkswirtschaft und für den Klimaschutz von grosser Bedeutung. Darum sind wir der Meinung, dass die beantragte Verlängerung der Unterstützung sinnvoll ist. Zu beachten ist dabei, dass nicht einfach der Bund alleine bezahlt. Die Kantone müssen sich ebenfalls beteiligen.

Ich greife jetzt einige Punkte heraus und verzichte dafür in der Detailberatung auf ein zweites Votum. Wir sind seitens der Mitte-Fraktion der Ansicht, dass die Beiträge bis Ende 2021 zugesichert werden sollen. Wir sind dagegen, die Beiträge auch schon für das Jahr 2022 zuzusichern. Aus unserer Sicht gilt es, die Entwicklung der Pandemie abzuwarten. Weiter unterstützen wir, dass die touristischen Angebote nur noch einen Teil ihrer Reserven einsetzen müssen. Wir haben ein Interesse daran, dass sie ein gewisses Mass an Reserven bilden oder behalten können, weil sie sonst nicht mehr in der Lage sind, Investitionen zu tätigen. Das würde sich auf lange Sicht rächen. Schliesslich unterstützen wir den Antrag, die Vorlage dem fakultativen Referendum zu unterstellen. Es liegt Ihnen dazu ein Einzelantrag der beiden Berichterstatter vor. Diese Vorlage soll zwar nur knapp ein Jahr gültig sein, aber weil es nicht ausgeschlossen ist, dass es eine weitere Verlängerung gibt, meinen wir, dass das der richtige Weg ist. Wir vermeiden damit auch jegliche Mutmassungen, das Parlament wolle die Bevölkerung umgehen.

Insgesamt empfehle ich Ihnen namens der Mitte-Fraktion, auf die Vorlage einzutreten und in der Detailberatung die Mehrheitsanträge sowie den Einzelantrag Romano und Fluri zu unterstützen.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Auch ich gebe meine Interessenbindung bekannt: Ich bin wie mein Vorredner ebenfalls im Vorstand von Litra.

Die Corona-Krise führt im öffentlichen Verkehr weiterhin zu finanziellen Einbussen, obwohl, das muss man auch festhalten, die Züge natürlich wieder viel voller sind, als wir das zum Beispiel vor einem Jahr erlebt haben. Dort geht es also durchaus auch wieder aufwärts.

Ich mache hier gleichzeitig aber auch die Bemerkung, dass nicht nur die Züge voller sind, sondern auch die Strassen; die Zahl der Stautunden ist am Steigen. Wir sehen bei der Mobilität also generell einen Shift. Wichtig ist aber schon, dass man gerade in Bezug auf den öffentlichen Verkehr alles daransetzt, dass die öffentlichen Verkehrsverbindungen nach wie vor attraktiv bleiben. Denn man stelle sich vor, dass all jene, die schon heute in den vollen Zügen sind – und ich hoffe, die Züge sind auch in Zukunft voll –, sich auch noch auf die Strasse begeben würden, wenn man den öffentlichen Verkehr ausdünn. Das wäre dann wahrscheinlich nicht im gegenseitigen Interesse.

Profitieren sollen mit dieser Vorlage folgende Angebote: der Regional- und Güterverkehr, der touristische Verkehr beim öffentlichen Verkehr und der sogenannte Ortsverkehr. Es gibt auch noch den Fernverkehr der SBB. Dieser soll aber dann in einer separaten Vorlage beraten werden; der ist nicht Teil dieser Vorlage.

Für die FDP-Liberale Fraktion sind folgende Kernelemente wichtig: Die finanzielle Beteiligung der Kantone und der Transportunternehmungen bei diesen finanziellen Abfederungen ist zentral. Wenn nur der Bund hier etwas zahlt und alle anderen sich nobel zurückhalten, dann haben wir keine

AB 2021 N 2186 / BO 2021 N 2186

finanziell nachhaltigen Lösungen. Das andere ist die zeitliche Begrenzung. Es kann nicht sein, dass wir auf Vorrat eine Regulierung beschliessen, wenn wir nicht wissen, wie sich die pandemische Lage entwickelt. Hier teilen wir die Auffassung meines Vorredners: Es kann nicht sein, dass wir auf Vorrat auch das Jahr 2022 in die Vorlage inkludieren, weshalb wir Sie bitten, bei Artikel 28 der Mehrheit zu folgen und nicht eine Finanzierung und Regelung auf Vorrat zu tätigen.

Von den Grössenordnungen her ist auch dieses Paket nicht gerade klein. Die Zusatzkosten für den regionalen Personenverkehr belaufen sich schon im Jahr 2022 auf etwa 150 Millionen Franken; beim Ortsverkehr sind es maximal 50 Millionen und beim touristischen Verkehr 15 Millionen. Das ganze Paket ist dann insgesamt also schon wieder rund 215 Millionen Franken schwer, was nicht wenig ist, wenn man bedenkt, dass es hier nur um den öffentlichen Verkehr geht und alle anderen Angebote zum Teil noch separate Lösungen brauchen.

Ich möchte auch festhalten, dass diese Vorlage auf zwei Motionen der FDP-Liberalen Fraktion basiert, nämlich auf den Motionen 21.3459, "Covid-19. Beiträge des Bundes an die finanziellen Lücken im öffentlichen Verkehr



auch für das Jahr 2021", und 21.3460, "Milderung der pandemiebedingten Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr im Jahr 2021". Diese Motionen und deren Annahme haben dazu geführt, dass wir heute überhaupt über dieses Paket diskutieren. Wie gesagt, in Bezug auf den Fernverkehr wollen wir dann eben auch die Arbeiten der Arbeitsgruppe ansehen und entsprechend würdigen und beraten, wenn diese so weit sind.

Zu Artikel 28a, bei welchem es um das touristische Angebot geht: Nach Ansicht der FDP-Liberalen Fraktion sollen die Finanzhilfen des Bundes nur zugänglich sein, wenn alle Reserven abgezogen werden, nicht nur ein Drittel. Es ist uns wichtig, dass wir hier eine Symmetrie schaffen. Die Kantone müssen bereit sein, etwas zu geben. Aber auch die Unternehmen müssen bereit sein, ihre Reserven abzubauen. Es geht hier nicht darum – wie vorhin einige Male ausgeführt worden ist –, dass man keine Investitionen mehr tätigen kann. Die Investitionsbudgets kann man separat beschliessen. Hier geht es lediglich darum, dass man die Reserven abbaut, die man gebildet hat. Wofür bildet man Reserven? Genau: Reserven bildet man für schwierige Zeiten oder wenn man etwas nicht voraussehen kann. Diese Reserven sind jetzt entsprechend abzubauen. Es ist ja nicht ausgeschlossen, dass diese Firmen in Zukunft wieder eine Reservebildung vornehmen können.

Deshalb bitten wir Sie, auf diese Vorlage einzutreten, bei Artikel 28 der Mehrheit und bei Artikel 28a der Minderheit I (Giezendanner) zu folgen. Da ich das jetzt schon erwähnt habe, werde ich dann auch darauf verzichten, bei der Detailberatung noch einmal das Wort zu ergreifen.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Die Folgen der Covid-19-Pandemie wirken sich auch in diesem Jahr auf den öffentlichen Verkehr aus. Ich bin froh, dass jetzt viele von Ihnen erwähnt haben, wie wichtig es ist, sich gerade in dieser Pandemie darauf verlassen zu können, dass die Züge nach wie vor fahren, und zwar fahrplanmässig, und dass der öffentliche Verkehr mitten in der Pandemie nach wie vor funktioniert. Ich denke, das ist auch die Bedeutung, die wir ihm heute geben, indem Sie das beschliessen, was Sie dem Bundesrat bereits mit zwei gleichlautenden Motionen in Auftrag gegeben haben. Sie haben den Bundesrat nämlich beauftragt, Ihnen eine Revision des Personenbeförderungsgesetzes zu unterbreiten, die es einerseits erlaubt, die Regeln des Gesetzes vom 25. September 2020 auf das Jahr 2021 auszudehnen; da geht es konkret um die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs. Andererseits soll es möglich sein, auch eine spezifische Lösung für den Fernverkehr vorzuschlagen. In Bezug auf den Schienengüterverkehr haben Sie den Bundesrat aufgefordert, einen Nachtragskredit zu beantragen und die Unternehmen des Schienengüterverkehrs im Jahr 2021 finanziell zu unterstützen.

Das Gesetz vom 25. September 2020 beinhaltet Massnahmen zur Unterstützung des Regionalverkehrs, des Ortsverkehrs, des touristischen Verkehrs, des Schienengüterverkehrs, des Autoverlads und der Bahninfrastruktur. Als Antwort auf die Forderung des Parlamentes schlägt der Bundesrat in dieser Vorlage vor, gewisse Massnahmen, die bereits 2020 eingeführt worden sind, zu verlängern. Dadurch entstehen dem Bund Gesamtkosten von 240 Millionen Franken. Ganz konkret sind in dieser Botschaft Massnahmen für die Sparten Regionalverkehr, Ortsverkehr, touristischer Verkehr und Schienengüterverkehr enthalten. Mit der Botschaft will der Bundesrat keine neuen Massnahmen für den regionalen Personenverkehr schaffen, sondern einfach die Lösung von 2020 auf das Jahr 2021 ausdehnen. Damit ist für das Geschäftsjahr 2021 eine Defizitdeckung möglich.

Die Auflösung der Spezialreserve zur Deckung von künftigen Fehlbeträgen abgeltungsberechtigter Verkehrssparten ist dafür eine Voraussetzung. Für die Geschäftsjahre 2020, 2021 und 2022 werden keine Dividenden ausgeschüttet. Das sind die Voraussetzungen. Für die Deckung der Defizite im regionalen Personenverkehr im Jahr 2021 wird ein Betrag von 150 Millionen Franken benötigt. Dieser Kredit wird mit der Nachmeldung zum Voranschlag 2022 beantragt.

Ich komme zu den Massnahmen im Bereich des Ortsverkehrs. Die Regeln, die für 2020 definiert wurden, werden auch auf das Jahr 2021 ausgedehnt. Das heisst, dass der Anteil des Bundes ein Drittel der krisenbedingten finanziellen Verluste beträgt. Auch hier gilt, dass für die Geschäftsjahre 2020, 2021 und 2022 keine Dividenden ausgeschüttet werden. Im Jahr 2021 werden für die Unterstützung des Ortsverkehrs 50 Millionen Franken benötigt. Dieser Betrag ist in der Nachmeldung zum Voranschlag 2022 festgehalten.

Die 2020 für einen Teil des Jahres definierten Regeln für den touristischen Verkehr werden auf den Zeitraum vom 1. März 2020 bis zum Juni 2021 ausgedehnt. Die finanzielle Unterstützung des Bundes setzt aber voraus, dass der Kanton das Angebot unterstützt. Die Finanzhilfe des Bundes beläuft sich auf höchstens 80 Prozent des Beitrags des Kantons. Die Unterstützung ist auf die touristischen Angebote von Unternehmen beschränkt, die über eine Personenbeförderungskonzession oder eine kantonale Bewilligung zum Betrieb von Seilbahnen verfügen. Das sind die Voraussetzungen.

Die zusätzliche Abgeltung für das Jahr 2021 wird gewährt, sofern die Covid-19-bedingten finanziellen Ausfälle, die in der Zeit vom 1. März 2020 bis zum 30. Juni 2021 anfielen, nach Abzug aller Reserven die in den



Geschäftsjahren 2017 bis 2019 erzielten Reingewinne des Unternehmens übersteigen. Auch hier werden für die Jahre 2020, 2021 und 2022 keine Dividenden ausgeschüttet. Der Bundesrat ist der Meinung, dass diese Reserven genau für die Situation, in der wir uns jetzt befinden, geschaffen wurden. Er ist der Meinung, dass sie zuerst eingesetzt werden sollen, bevor dann zusätzliche Mittel vonseiten des Bundes zum Tragen kommen; Sie werden sich dann in der Detailberatung noch über diesen Punkt unterhalten können. Für den touristischen Verkehr ist im Rahmen einer Nachmeldung zum Voranschlag 2022 ein Kredit von 15 Millionen Franken für das Jahr 2021 beantragt.

Ich komme noch zu den Massnahmen im Schienengüterverkehr. Es stimmt, was Nationalrat Giezendanner gesagt hat: Man hatte im Schienengüterverkehr im letzten Jahr ein Rekordjahr. Allerdings gilt das nur für den alpenquerenden, internationalen Schienengüterverkehr. Es gilt aber nicht für den Binnen- und den Import- und Exportschienengüterverkehr. Deshalb haben Sie mit Motionen – diese wurden in beiden Räten angenommen – dem Bundesrat bereits den Auftrag gegeben, auch hier einen Nachtrag zum Voranschlag vorzusehen. Nun schlägt Ihnen der Bundesrat einen Nachtragskredit von 25 Millionen Franken vor, um Beiträge zugunsten des Binnen-, des Import- und des Exportschienengüterverkehrs ausrichten zu können. Für Transportunternehmen, die von diesem Nachtragskredit profitieren werden, soll das Verbot der Dividendenausschüttung ebenfalls auf das Jahr 2022 ausgedehnt werden.

Ich komme zum Bereich Fernverkehr. Hier haben Sie den Bundesrat ebenfalls beauftragt, eine Lösung vorzuschlagen. Der Bundesrat erachtet es als nicht notwendig, den Fernverkehr, also die SBB, direkt zu unterstützen und die Auswirkungen der Covid-19-Krise auf die Ergebnisse im Fernverkehr zu kompensieren. Zurzeit arbeitet aber eine

AB 2021 N 2187 / BO 2021 N 2187

departementsübergreifende Arbeitsgruppe daran, zu prüfen, welche Massnahmen notwendig sind, um eine nachhaltige Finanzierung der SBB sicherzustellen. Diese Arbeiten sind im Gang, und der Bundesrat wird sich bereits demnächst mit den Ergebnissen beschäftigen.

Ich komme noch zur Frage des Vorgehens. Die Bundesversammlung muss die Verlängerung der Massnahmen in der Wintersession im Sonderverfahren behandeln, wenn deren Inkrafttreten per 1. Januar 2022 sichergestellt sein soll. Die Mehrheit Ihrer vorberatenden Kommission – das haben Sie gehört – ist auf dieses Geschäft eingetreten.

Ich bitte Sie, die Kommissionsanträge zum touristischen Verkehr kritisch zu betrachten. Es ist klar: Die Tourismusbranche wurde hart getroffen. Nichtsdestotrotz sollte auch bei den Transportunternehmen im touristischen Verkehr der Grundsatz gelten, dass der Bund nur dann finanzielle Unterstützung leistet, wenn das betroffene Unternehmen die Covid-19-Krise nicht aus eigener Kraft überstehen kann. Das erwarten wir von allen Unternehmen. Dann soll das auch für die Betriebe im touristischen Verkehr gelten. Dazu gehört eben auch die Verwendung der Reserven, die genau auch für solche ausserordentlichen Ereignisse gebildet worden sind. Eine Beschränkung auf nur einen Drittel der vorhandenen Reserven erachtet der Bundesrat als nicht angemessen.

Ich bitte Sie, auf dieses Geschäft einzutreten.

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Ich komme noch ganz kurz zum Antrag auf Nichteintreten. Herr Giezendanner hat neben allgemeinen Sprüchen auch einige Behauptungen im Zusammenhang mit dem Orts-, dem touristischen und dem Gütertransportverkehr aufgestellt. Ich möchte deshalb präzisieren – wenn er geneigt wäre zuzuhören –, dass eben beim regionalen Personenverkehr die Reduktion des Angebots eher gefordert als umgesetzt ist.

Sie kennen die materielle Begründung für den tendenziellen Ausbau des regionalen Personenverkehrs; das betrifft unter anderem das Klima. Aber auch formell geht das nicht von einem Jahr aufs andere; es gibt in der Regel vierjährige Bestellperioden der Kantone, die zuerst angepasst werden müssten. Sie haben also die Gelegenheit, mit Ihrer Partei in den Kantonsparlamenten dahingehend zu wirken, wenn Sie das nach wie vor wollen.

Beim Ortsverkehr haben Sie den Brief des Schweizerischen Städteverbandes zitiert. Besten Dank, Sie haben ihn offenbar zur Kenntnis genommen. Darin wird aber auch darauf hingewiesen, dass den Gemeinden und Kantonen vom Jahr 2020 immer noch 100 Millionen Franken verbleiben. Auch da können Sie also in den Kantons- und Stadtparlamenten darauf hinwirken, um diesen Betrag mitzutragen oder den Ortsverkehr zu reduzieren.

Ich muss Sie darauf hinweisen, dass beim touristischen Verkehr für den Bundesbeitrag eine Kantonsunterstützung vorausgesetzt wird. Der Bundesbeitrag erfolgt also subsidiär, und zwar höchstens im Umfang von 80



Prozent des Kantonsbeitrages. Es wird zudem vorausgesetzt, dass die Reserven vorher ausgeschöpft werden. Nach Ansicht einer knappen Mehrheit soll ein Drittel der Reserven, nach Auffassung der Minderheit sollen alle Reserven ausgeschöpft werden. Der Bundesrat verlangt auch die Ausschöpfung aller Reserven. Da werden wir ja demnächst darüber entscheiden.

Beim Güterverkehr muss ich Sie ebenfalls darauf hinweisen, dass beide Kammern unseres Parlamentes mit der Annahme der Motion 21.3460 die Milderung der pandemiebedingten Auswirkungen auf den Gütertransport verlangt haben und dass mit der Motion 20.3222 auch verlangt wird, dass der Bahngüterverkehr weiterhin zur Senkung des CO₂-Ausstosses beiträgt. Auch diese Motion ist in beiden Kammern unterstützt worden. Demzufolge fühlt sich SBB Cargo verpflichtet, die Preise nicht zu heben und die Bedienpunkte nicht zu reduzieren. Sie widerspricht damit ihrem und unserem Ziel der Eigenwirtschaftlichkeit. Dieses Dilemma kann man aber nicht lösen, indem man die Preise nicht erhöht und die Bedienpunkte nicht reduziert. Das ist das Dilemma, vor dem SBB Cargo steht. Unser Rat hat ihr den Auftrag gegeben, ihr Angebot aufrechtzuerhalten. Er verlangt damit implizit, weiterhin auf die Erzielung der Eigenwirtschaftlichkeit zu verzichten. Das ist die Situation, und ich bitte Sie nach wie vor, auf die Vorlage einzutreten.

Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Wir stimmen über den Antrag der Minderheit Giezendanner auf Nicht-eintreten ab.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.064/24066)

Für Eintreten ... 132 Stimmen

Dagegen ... 48 Stimmen

(4 Enthaltungen)

Bundesgesetz über die Personenbeförderung (Verlängerung der Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise)

Loi sur le transport de voyageurs (Prolongation du soutien aux transports publics durant la crise du Covid-19)

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Wir beraten alle Artikel in einer einzigen Debatte.

Pult Jon (S, GR): Sie haben es in der Eintretensdebatte gehört: Der öffentliche Verkehr ist eine Stärke der Schweiz. Dem öffentlichen Verkehr kommt eine systemrelevante Aufgabe für die Mobilität in unserem Land zu. Der öffentliche Verkehr ist so gut bei uns, dass uns sehr viele Menschen in anderen Ländern darum beneiden. Der öffentliche Verkehr leidet aber im Moment sehr stark unter der Pandemie. Die Züge, die Trams, die Busse, die Schiffe und zum Teil die Bergbahnen sind deutlich leerer als vor der Pandemie, weil die Menschen einerseits aufgrund der Homeoffice-Pflicht oder Homeoffice-Empfehlung weniger pendeln und weil viele Menschen andererseits in Zeiten eines zirkulierenden gefährlichen Virus doch lieber nicht im kollektiven Verkehr unterwegs sind. Deshalb besteht die Gefahr, dass diese Krise bleibende Schäden am guten System des schweizerischen öffentlichen Verkehrs hinterlassen könnte. Es ist deshalb auch absolut notwendig und, würde ich sagen, vom Umfang her das absolute Minimum, dass wir diesem Paket heute zustimmen, um bleibende Schäden am System des öffentlichen Verkehrs zu verhindern. Wir haben auch gehört: Eigentlich müssten wir den öffentlichen Verkehr nicht nur vor Schaden bewahren, sondern ihn stärken und ausbauen, um die Herausforderungen einer klimaneutralen Mobilität zu meistern und um die Dekarbonisierung unseres Verkehrs voranzutreiben.



Ich beantrage Ihnen namens der Minderheit, dieses Unterstützungspaket, wie es von den Kommissionssprechern vorgestellt wurde, nicht nur auf das Jahr 2021, sondern schon heute auch auf das Jahr 2022 auszuweiten. Warum beantragen wir das? Wir tun es, weil sich heute schon deutlich abzeichnet, dass auch das nächste Jahr aufgrund der Pandemie ein sehr schwieriges Jahr wird und wahrscheinlich wiederum relevante Ausfälle bei den Betrieben des öffentlichen Verkehrs anfallen werden. Es ist deshalb richtig, heute vorzusorgen, damit wir in einem Jahr nicht praktisch die gleiche Vorlage wieder besprechen müssen. So haben wir die gesetzlichen Grundlagen, um auch im Jahr 2022 wieder Ausfälle zu kompensieren, so, wie wir das im letzten Jahr gemacht

AB 2021 N 2188 / BO 2021 N 2188

haben und wie wir das aufgrund dieser Vorlage in diesem Jahr tun werden.

Es ist auch eine Frage der parlamentarischen Effizienz, dieses Paket auf zwei Jahre anstatt nur auf ein Jahr zu befristen. Es gibt leider kaum ein Szenario, in dem wir davon ausgehen könnten, dass sich die Situation nächstes Jahr so gut stabilisiert, dass keine Unterstützung unseres öffentlichen Verkehrs durch die öffentliche Hand mehr notwendig sein wird.

Deshalb bitte ich Sie, diesem Paket unbedingt zuzustimmen. Es ist dringend nötig, um unseren öffentlichen Verkehr aufrechtzuerhalten und Schäden zu verhindern. Stimmen Sie auch meinem Minderheitsantrag zu. Dann kann dieses Paket noch um ein weiteres Jahr verlängert werden. Dann können wir auch im nächsten Jahr Schäden verhindern.

Lassen Sie mich zum Schluss noch eine Klammer öffnen: Ursprünglich hatte das Parlament – also beide Kammern – mit den zwei erwähnten, gleichlautenden Motionen dem Bundesrat den Auftrag gegeben, nicht nur das jetzt zu verhandelnde Paket aufzugleisen, sondern auch eine Lösung für den Fernverkehr zu finden. Das war explizit so in den Motionen verankert. Der Bundesrat hat dann entschieden, dies nicht zu tun. Wir behandeln heute den Fernverkehr im Gegensatz zu den anderen Verkehrsarten nicht. Beim Fernverkehr, das wissen Sie, geht es um die SBB. Wir müssen im Moment einfach feststellen, dass die SBB aufgrund der Covid-19-Pandemie auch im Fernverkehr und im Übrigen auch in ihrer Immobiliensparte deutliche Verluste zu verzeichnen haben, weil die Umsätze in den Bahnhöfen viel kleiner geworden sind und viele Passagiere fehlen.

Die SBB sind in einer finanziell sehr schwierigen Situation. Sie mussten sich aufgrund der Ausfälle beim Bund deutlich verschulden. Wir steuern die SBB ja auch über den sogenannten Schuldendeckungsgrad. Aus meiner Sicht und aus der Sicht meiner Partei kann man schon jetzt sagen, dass es wirklich entscheidend ist, bald ein Paket zu haben, um die SBB zu stärken, damit auch sie ohne grossen Schaden durch diese Krise kommen. Ich gehe davon aus, dass wir um eine Rekapitalisierung der SBB nicht umhinkommen werden, dies einfach schon mal als Perspektive.

Es ist wichtig, dass wir den öffentlichen Verkehr stärken und dafür sorgen, dass er keine bleibenden Schäden erleidet. Deshalb ist es wichtig, dieses Paket heute zu beschliessen. Ich würde Ihnen empfehlen, dieses Paket so zu beschliessen, dass wir den Schutzschirm für den öffentlichen Verkehr gleich für zwei Jahre und nicht nur für ein Jahr gewährleisten.

Ich bitte Sie, meinem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Die Fraktionen und auch Frau Bundesrätin Sommaruga haben sich bereits im Rahmen der Eintretensdebatte geäussert.

Romano Marco (M-E, TI), per la commissione: All'articolo 28, e correlati, la minoranza Pult, che riprende una proposta avanzata ma respinta con 13 voti contro 9 e 3 astensioni in commissione, chiede di estendere la validità del pacchetto all'anno 2022, quindi di tenere in vigore la legge fino a fine 2023 per poter procedere ai pagamenti per i cantoni. La maggioranza della commissione reputa che trattandosi di contributi straordinari ed eccezionali, legati a perdite finanziarie connesse alla pandemia, non si possa e debba già estendere ex ante la misura all'intero 2022. Lo sviluppo pandemico è altamente incerto. È probabile che durante l'anno venturo si debba ancora intervenire, ma occorrerà farlo a fatti avvenuti e non a priori, mutando l'essenza dell'approccio scelto a inizio pandemia. Se vi sarà una concreta necessità, questa legge potrà essere estesa nella sua durata, ma questo non può essere deciso già oggi.

All'articolo 28a, traffico turistico, la maggioranza della commissione ritiene che i contributi a compensazione delle perdite debbano essere garantiti fino alla fine dell'anno in corso; il Consiglio federale propone invece fino al 30 giugno 2021. La commissione segue la richiesta dei settori colpiti e propone di estendere la copertura delle perdite fino alla fine dell'anno corrente; in commissione una richiesta analoga è stata accettata con 17



voti contro 7 e 1 astensione. Si tratta di un approccio pragmatico e lineare di fronte ad aziende che hanno un interesse pubblico e che in questi mesi subiscono perdite a causa delle limitazioni e delle regole restrittive imposte dalle autorità.

Sempre all'articolo 28a, la maggioranza della commissione propone un ulteriore discostamento dal Consiglio federale, statuendo che le aziende colpite utilizzino soltanto un terzo, e non l'integralità, delle loro riserve prima di avere accesso ai sostegni. In commissione tale richiesta è stata accettata con 13 voti contro 12. Nel settore delle funivie, ad esempio, le riserve vengono utilizzate quasi esclusivamente per nuovi investimenti o per la sostituzione di impianti vetusti, motivo per cui sarebbe poco lungimirante azzerare in questo momento la capacità di investimento delle aziende.

Tra le minoranze ritroviamo l'approccio proposto dal collega Pult per tutto il dépliant: l'estensione a priori delle misure già all'intero 2022, che la maggioranza respinge per i motivi sopra evocati.

Le minoranze I e II (Giezendanner) riprendono le regole proposte dal Consiglio federale, cioè la deduzione di tutte le riserve e la limitazione del contributo al 30 giugno 2021.

Nella votazione sul complesso, l'estensione della legge con le modifiche apportate dalla maggioranza commissionale è stata approvata con 19 voti contro 5 e 1 astensione. La necessità di intervenire è data, la modalità è stata sperimentata e le aziende beneficiarie offrono un servizio importante per la collettività.

Avete ricevuto ieri una proposta individuale Romano/Fluri, che abbiamo formulato in qualità di relatori della commissione. Su invito della Commissione di redazione per la lingua tedesca, l'Ufficio federale di giustizia ha esaminato la referendabilità della legge. Il primo pacchetto è stato dichiarato urgente ed è entrato in vigore il 26 settembre 2020. Considerata la validità di oltre un anno, ossia fino al 31 dicembre 2021, la legge è stata sottoposta al referendum facoltativo, strumento che non è stato utilizzato.

La legge iniziale aveva dunque una durata superiore a un anno ed è per questo motivo che è stata sottoposta al referendum facoltativo, mentre questa modifica della legge non supera l'anno per poco e si potrebbe quindi soprassedere al referendum. Tuttavia, nell'approfondimento in commissione è emerso chiaramente che la legge potrebbe essere ulteriormente prorogata nel corso del 2022, con la conseguenza che il popolo non avrebbe modo di esprimersi su di una legge che, di fatto, elargisce contributi per oltre un anno. Per questo motivo, è corretto sottoporla al referendum facoltativo.

Vi invitiamo ad approvare la proposta individuale Romano/Fluri, al fine di allinearsi a quanto già deciso dalla commissione del Consiglio degli Stati.

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Wir bitten Sie, den Minderheitsantrag Pult zu den Artikeln 28 ff. abzulehnen. Die Minderheit Pult verlangt eine Ausdehnung dieser Bestimmungen auf das Jahr 2022. Ihre Kommission hat sich mit 13 zu 9 Stimmen bei 2 Enthaltungen dagegen ausgesprochen, gewissermassen im Voraus das Jahr 2022 einzuschliessen.

Auch wenn wir uns bewusst sind, dass eine gewisse Wahrscheinlichkeit besteht, dass der öffentliche Verkehr auch im nächsten Jahr wegen der Pandemie Schaden erleiden wird, möchten wir das doch nicht so weit im Voraus vorwegnehmen. Dann diskutieren wir eben ein weiteres Mal über den öffentlichen Verkehr. Die Mehrheit lehnt den Antrag der Minderheit Pult ab.

Bei Artikel 28a zum touristischen Verkehr gibt es zwei Minderheiten: Die Minderheit I (Giezendanner) verlangt, dass die Ausfälle nach Abzug aller Reserven den erzielten Reingewinn übersteigen müssen. Die Mehrheit verlangt, dass die Reserven bloss zu einem Drittel aufgebraucht werden müssen. Diese Mehrheit kam relativ knapp, mit 13 zu 12 Stimmen, zustande. Die Mehrheit will, dass im Hinblick auf kommende Investitionen zwei Drittel der Reserven beim Unternehmen verbleiben können. Die Minderheit I will im Sinne des Bundesrates, dass alle Reserven aufgebraucht werden müssen.

Die Minderheit II (Giezendanner) verlangt, dass die Bemessungsfrist beim touristischen Verkehr bis zum 30. Juni 2021 dauert. Die Mehrheit, die mit 17 zu 7 Stimmen bei 1

AB 2021 N 2189 / BO 2021 N 2189

Enthaltung zustande kam, ist allerdings der Auffassung, die touristischen Angebote seien auch ab dem 1. Juli 2021 eingeschränkt bzw. weniger benützt worden. Sie meint, es sei deswegen sinnvoll, das ganze Jahr 2021 bzw. den Zeitraum vom 1. März 2020 bis zum 31. Dezember 2021 einzubeziehen. Das ist die Auffassung der grossen Mehrheit.

Schliesslich komme ich noch zum Einzelantrag Romano und des Sprechenden. Es geht darum, dass es sich hier nach Abklärungen des Bundesamtes für Justiz im Gegensatz zur Vorlage 20.055 ganz knapp um ein unterjähriges Gesetz handelt. Die Gültigkeit dauert nämlich vom 1. Januar bis zum 31. Dezember. Etwas spitzfindig gesagt, handelt es sich dabei nicht um ein Jahr. Man müsste die Vorlage deshalb nicht dem Referendum



unterstellen. Aber im Hinblick darauf, dass möglicherweise eine weitere Verlängerung ansteht, und zur Vermeidung des Eindrucks, dass wir hier ein Gesetz am Volk vorbeismuggeln möchten, bitten wir Sie, diese Vorlage dem fakultativen Referendum zu unterstellen. Das ist unser gemeinsamer Einzelantrag – falls man einen solchen Antrag noch als Einzelantrag bezeichnen kann.

Wir bitten Sie also, hier den Mehrheitsanträgen zu folgen und unseren Einzelantrag gutzuheissen.

Ziff. I Art. 28

Antrag der Mehrheit

Abs. 1bis, 2bis

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

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

Abs. 1bis

Zudem gelten sie den Unternehmen für die Jahre 2020, 2021 und 2022 die nach Auflösung ...

Abs. 2bis

Für die Jahre 2020, 2021 und 2022 richtet der Bund ...

Ch. I art. 28

Proposition de la majorité

Al. 1bis, 2bis

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

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

Al. 1bis

Pour les années 2020, 2021 et 2022, ils indemnisent ...

Al. 2bis

Pour les années 2020, 2021 et 2022, en dérogation ...

Ziff. I Art. 28a

Antrag der Mehrheit

Abs. 1, 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

...

a. ... in der Zeit vom 1. März 2020 bis zum 31. Dezember 2021 nach Abzug eines Drittels der Reserven ...

...

Antrag der Minderheit I

(Giezendanner, Christ, Fluri, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Schaffner, Sollberger, Umbricht Pieren, Wasserfallen Christian, Wobmann)

Abs. 2 Bst. a

a. ... nach Abzug aller Reserven ...

Antrag der Minderheit II

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

Abs. 2 Bst. a

a. ... in der Zeit vom 1. März 2020 bis zum 30. Juni 2021 ...

Antrag der Minderheit III

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

Abs. 2 Bst. a

a. ... in der Zeit vom 1. März 2020 bis zum 31. Dezember 2022 ...

Abs. 2 Bst. b

b. ... die Geschäftsjahre 2020, 2021, 2022 und 2023 keine ...



Ch. I art. 28a

Proposition de la majorité

Al. 1, 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

...

a. ... période du 1er mars 2020 au 31 décembre 2021 dépassent ... déduction faite d'un tiers des réserves;

...

Proposition de la minorité I

(Giezendanner, Christ, Fluri, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Schaffner, Sollberger, Umbricht Pieren, Wasserfallen Christian, Wobmann)

Al. 2 let. a

a. ... déduction faite de toutes les réserves;

Proposition de la minorité II

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

Al. 2 let. a

a. ... période du 1er mars 2020 au 30 juin 2021 dépassent ...

Proposition de la minorité III

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

Al. 2 let. a

a. ... période du 1er mars 2020 au 31 décembre 2022 dépassent ...

Al. 2 let. b

b. ... pour les exercices 2020, 2021, 2022 et 2023.

Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Bei Artikel 28a Absatz 2 Buchstabe a liegen zwei Minderheitsanträge Giezendanner vor, die zwei unterschiedliche Fragen betreffen: einerseits die Frage der Geltungsdauer, andererseits die Frage der Reserven. Ich schlage Ihnen vor, in einer ersten Abstimmung die Frage der Reserven eventualiter zu bereinigen und den Antrag der Minderheit I (Giezendanner) dem Antrag der Mehrheit gegenüberzustellen. In einer zweiten Abstimmung bereinigen wir dann eventualiter die Frage der Geltungsdauer, indem ich den Antrag der Minderheit II (Giezendanner) dem Antrag der Mehrheit gegenüberstelle. In einer dritten Abstimmung stellen wir das Resultat dieser beiden Abstimmungen dem Konzeptantrag der Minderheit III (Pult) gegenüber.

Ich schlage Ihnen vor, zuerst alle materiellen Abstimmungen zu Artikel 28a durchzuführen und am Schluss die Abstimmungen über die Ausgabenbremse vorzunehmen.

Ziff. I Art. 28a Reserven – Ch. I art. 28a réserves

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.064/24067)

Für den Antrag der Minderheit I ... 91 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 89 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Ziff. I Art. 28a Geltungsdauer

Ch. I art. 28a durée de validité

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.064/24068)

Für den Antrag der Mehrheit ... 125 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 52 Stimmen

(3 Enthaltungen)

AB 2021 N 2190 / BO 2021 N 2190





Ziff. I Art. 28, 28a – Ch. I art. 28, 28a

Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Die Abstimmung gilt auch für Artikel 28b Absätze 1 und 3, Artikel 36 Absatz 2bis, Ziffer II Artikel 9a Absatz 1 und Absatz 2 Buchstabe b sowie Ziffer III Absätze 1 und 2.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.064/24069)

Für den Antrag der Mehrheit/Minderheit I ... 117 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit III ... 64 Stimmen

(3 Enthaltungen)

Ziff. I Art. 28 Abs. 1bis, 2bis – Ch. I art. 28 al. 1bis, 2bis

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.064/24070)

Für Annahme der Ausgabe ... 133 Stimmen

Dagegen ... 50 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Ziff. I Art. 28a – Ch. I art. 28a

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.064/24071)

Für Annahme der Ausgabe ... 132 Stimmen

Dagegen ... 49 Stimmen

(4 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Ziff. I Art. 28b

Antrag der Minderheit

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

Abs. 1

... in den Jahren 2020, 2021 und 2022 an dessen ...

Abs. 3

... die Geschäftsjahre 2020, 2021, 2022 und 2023 keine ...

Ch. I art. 28b

Proposition de la minorité

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

Al. 1

... pour les années 2020, 2021 et 2022.

Al. 3

... pour les exercices 2020, 2021, 2022 et 2023.



Ablehnung des Antrages der Minderheit
Rejeter la proposition de la minorité

Ziff. I Art. 36 Abs. 2bis

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Pult, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Schlatter, Storni, Töngi, Trede)
... in den Jahren 2020, 2021 und 2022 der gesamte Überschuss der Spezialreserve zuzuweisen. Unternehmen, die für die Jahre 2020, 2021 und 2022 eine zusätzliche Abgeltung nach Artikel 28 Absatz 1bis oder 2bis erhalten, dürfen für die Geschäftsjahre 2020, 2021, 2022 und 2023 keine Dividenden ausschütten.

Ch. I art. 36 al. 2bis

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Pult, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Schlatter, Storni, Töngi, Trede)
... réserve spéciale en 2020, 2021 et 2022. Les entreprises qui reçoivent une indemnité supplémentaire pour les années 2020, 2021 et 2022 au titre de l'article 28 alinéa 1bis ou 2bis, ne peuvent pas distribuer de dividendes au titre des exercices 2020, 2021, 2022 et 2023.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Ziff. II Einleitung, Art. 9a

Antrag der Mehrheit

Abs. 2 Bst. b

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

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

Abs. 1

Der Bund kann in den Jahren 2020, 2021 und 2022 Beiträge ...

Abs. 2 Bst. b

b. ... die Geschäftsjahre 2020, 2021, 2022 und 2023 keine ...

Ch. II introduction, art. 9a

Proposition de la majorité

Al. 2 let. b

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

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

Al. 1

En 2020, 2021 et 2022, la Confédération ...

Al. 2 let. b

b. ... pour les exercices 2020, 2021, 2022 et 2023.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Ziff. III

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates



Antrag der Minderheit

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

Abs. 1

... Es untersteht dem fakultativen Referendum ...

Abs. 2

... gilt bis zum 31. Dezember 2023.

Antrag Romano/Fluri

Abs. 1

... Es untersteht dem fakultativen Referendum ...

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Schriftliche Begründung

Das Bundesamt für Justiz kommt in einer Aktennotiz vom 25. November 2021, in Beantwortung einer Frage der Redaktionskommission, zum Schluss, dass eine Unterstellung unter das fakultative Referendum angezeigt ist. Dies insbesondere deshalb, weil die Gültigkeit der vorliegenden Gesetzesänderung zwar knapp nur ein Jahr beträgt, es indessen nicht ausgeschlossen ist, dass diese im Winter 2022 erneut um weniger als ein Jahr verlängert werden würde. Damit würde kumuliert eine Gültigkeit entstehen, welche die Jahresfrist klar übersteigt.

AB 2021 N 2191 / BO 2021 N 2191

Ch. III

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

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

Al. 1

Elle est sujette au référendum ...

Al. 2

... a effet jusqu'au 31 décembre 2023.

Proposition Romano/Fluri

Al. 1

... Elle est sujette au référendum facultatif...

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Der Antrag der Minderheit Pult wurde bereits bei Artikel 28a Absatz 2 Buchstabe a abgelehnt.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.064/24072)

Für den Antrag Romano/Fluri ... 185 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Wir kommen nun zur Gesamtabstimmung. Ich weise Sie darauf hin, dass das Gesetz als dringlich erklärt werden soll. Gemäss Artikel 77 des Parlamentsgesetzes wird die Dringlichkeitsklausel von der Gesamtabstimmung ausgenommen, und es wird erst nach erfolgter Differenzbereinigung darüber abgestimmt. Deshalb beschränkt sich die folgende Gesamtabstimmung auf die Ziffern I und II der Vorlage.



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Wintersession 2021 • Zweite Sitzung • 30.11.21 • 08h00 • 21.064
Conseil national • Session d'hiver 2021 • Deuxième séance • 30.11.21 • 08h00 • 21.064



Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
(namentlich – nominatif; 21.064/24073)
Für Annahme des Entwurfes ... 131 Stimmen
Dagegen ... 47 Stimmen
(7 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

