



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**

Differenzen – Divergences

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)

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)

Art. 28a Abs. 2 Bst. a

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Schaffner, Christ, Giezendanner, Heimgartner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Trede, Umbricht Pieren, Wobmann)
Festhalten

Art. 28a al. 2 let. a

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Schaffner, Christ, Giezendanner, Heimgartner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Trede, Umbricht Pieren, Wobmann)
Maintenir

Schaffner Barbara (GL, ZH): Lobbying und Interessenvertretung im Bundeshaus funktionieren. Das hat die Beratung zum Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise deutlich gezeigt. Ich möchte mich nicht grundsätzlich gegen Interessenvertretung aussprechen. Wir sind darauf angewiesen, um Anliegen aus Wirtschaft und Bevölkerung aufzunehmen. Aber hier hat es nun eine Dimension angenommen, der wir entgegenreten müssen, auch im Sinne der Gleichberechtigung in unserem Land.





Letztes Jahr hat der Ständerat, entgegen der Empfehlung des Bundesrates, beschlossen, die Unterstützung der Transportunternehmen in der Corona-Krise beträchtlich auszuweiten. Der Nationalrat und auch die grünliberale Fraktion sind diesen Beschlüssen gefolgt und haben sich bereit erklärt, auch den Ortsverkehr, den Autoverlad und den touristischen Verkehr finanziell zu unterstützen. In der diesjährigen Vorlage führt der Bundesrat diese Unterstützungen contre coeur

AB 2021 N 2462 / BO 2021 N 2462

weiter. Doch die Seilbahn- und Schifffahrtsunternehmen wollen mehr. Im Nationalrat haben sie erreicht, dass die Berechnungsperiode für die Ausfälle bis Ende Jahr verlängert wird. Noch nicht erreicht haben sie einen teilweisen Schutz der Reserven.

Nicht nur diesen Schritt will der Ständerat jetzt machen, er will noch mehr tun. Der Ständerat schlägt vor, dass bei der Beitragsberechnung nur noch die Reserven, die in den Jahren 2017 bis 2019 gebildet wurden, berücksichtigt werden und dass von diesen Reserven auch nur ein Drittel anrechenbar ist. Bei der letztjährigen Reserve wurde dagegen noch auf den Gewinn abgestützt. Die neue Berechnung ist also in zweifacher Hinsicht grosszügiger als die letztjährige Regelung, und sie schafft in zweifacher Hinsicht Ungerechtigkeiten. Erstens: Sie bevorzugt Unternehmen des touristischen Verkehrs gegenüber Unternehmen, die bestellte Angebote anbieten. Diese müssen die gesamten Reserven auflösen und dürfen schon grundsätzlich keine Gewinne machen. Zweitens: Sie bevorzugt Unternehmen, die nach dem letzten Jahr überhaupt noch Reserven haben. Selbst die Befürworter der neuen Regelung gehen davon aus, dass dies nicht mehr auf viele Unternehmen zutrifft.

Wir schaffen hier also eine Spezialregelung, die neuen administrativen Aufwand auslöst, da die Berechnungen angepasst werden müssen, die Ungerechtigkeiten schafft und die nur wenigen Unternehmen zugutekommt, die zudem wohl nicht zu den am härtesten betroffenen der Branche gehören.

Wir von der grünliberalen Fraktion haben 2020 mit der grundsätzlichen Unterstützung von touristischen Angeboten für den Personenverkehr den kleinen Finger gegeben. Wir haben letzte Woche für eine Verlängerung der anrechenbaren Periode den Ringfinger gegeben. Jetzt ist für uns der Zeitpunkt gekommen, nicht noch weitere Finger oder die ganze Hand zu geben.

Unterstützen Sie mit uns den Antrag der Minderheit, der in Ihrer Kommission nur durch Stichentscheid des Präsidenten unterlegen ist.

Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Die Sprecherinnen und Sprecher der Fraktionen verzichten auf ein Votum.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ihre vorberatende Kommission hat sich gestern zur Differenz betreffend Unterstützung des touristischen Verkehrs beraten, und zwar nachdem der Ständerat am 7. Dezember entschieden hatte, dass zukünftige Gewinne von Unternehmen – von touristischen Unternehmen, wohlgemerkt – bei der Berechnung der Finanzhilfen nicht berücksichtigt werden sollen und dass anstatt der gesamten Reserven nur ein Drittel der im Zeitraum 2017 bis 2019 gebildeten Reserven angerechnet werden muss. Eine knappe Mehrheit Ihrer Kommission ist dem Ständerat gefolgt, eine Minderheit hält am Beschluss des Nationalrates fest. Ich bitte Sie, bei dieser Frage die Kommissionsminderheit zu unterstützen.

Ich möchte doch etwas dazu ausführen: Der Bundesrat findet es wichtig, dass touristische Transportunternehmen unterstützt werden. Das hat er mit dem ersten Massnahmenpaket getan, und das schlägt er auch mit dem zweiten Massnahmenpaket vor. Der Bundesrat anerkennt auch die Notwendigkeit, die Unterstützung des touristischen Verkehrs bis Ende 2021 zu verlängern. Wir sind dem touristischen Verkehr hier also entgegengekommen, indem wir die Unterstützung verlängert haben.

Der Bundesrat kann die ungleiche Behandlung der touristischen Unternehmen und der verschiedenen öffentlichen Verkehrsunternehmen nicht nachvollziehen. Ungleich ist sie, weil die touristischen Transportunternehmen mit dem Antrag der Kommissionsmehrheit nur auf einen Drittel ihrer Reserven zurückgreifen müssen, während die anderen Transportunternehmen alle Reserven nutzen müssen; ungleich ist sie auch, weil die Möglichkeit von zukünftigen Gewinnen nicht mehr berücksichtigt wird, obwohl touristische Transportunternehmen, im Unterschied zu Transportunternehmen mit abgegoltenen Leistungen, Gewinne erzielen können. Damit haben wir also eine zweite Ungleichbehandlung. Schliesslich führt die vom Ständerat angenommene Fassung, die jetzt auch von einer knappen Mehrheit Ihrer Kommission unterstützt wird, dazu, dass touristische Transportunternehmen ohne Service-public-Auftrag grosszügiger behandelt werden als Transportunternehmen, die den bestellten öffentlichen Verkehr betreiben.

Wen unterstützen Sie eigentlich genau, und wem helfen Sie genau? Sie helfen jenen touristischen Unterneh-



men, die grosse Reserven und in den letzten Jahren hohe Gewinne erzielt haben. Touristische Unternehmen hingegen, die wenig Gewinn erzielt und ihre Reserven aufgebraucht haben, profitieren von einem solchen Beschluss praktisch nicht. Es ist eine Ungleichbehandlung, die schwierig nachvollziehbar ist und das ganze Unterstützungspaket, wie Sie es vom Bundesrat angefordert haben, in der Wahrnehmung der Bevölkerung eher schwächt.

Ich bitte Sie daher, die Kommissionsminderheit zu unterstützen und Ihren Beschluss vom 30. November noch einmal zu bestätigen.

Romano Marco (M-E, TI), per la commissione: Siamo all'ultima divergenza che concerne questo pacchetto, all'articolo 28a capoverso 2 lettera a della legge sul trasporto di viaggiatori. La premessa da fare è che il progetto va visto come pacchetto, un pacchetto di misure già consolidate per l'anno in corso, che andiamo a prolungare per il prossimo anno.

La maggioranza della commissione, con 12 voti contro 12 e il voto preponderante del presidente, propone di allinearsi al Consiglio degli Stati, eliminando la divergenza. Dopodiché il progetto sarà pronto per la votazione finale.

Di cosa stiamo parlando? Stiamo parlando della premessa per poter attivare il sostegno federale a favore del trasporto turistico di viaggiatori. Pensiamo soprattutto alla navigazione e agli impianti a fune. La questione chiave ancora aperta è la valutazione delle riserve per poter accedere a questi contributi.

La maggioranza della commissione vi chiede di allinearvi al Consiglio degli Stati, che ha adottato una nuova formulazione secondo la quale si prenderanno in conto le perdite finanziarie incorse dal 1° marzo 2020 al 31 dicembre 2021 se sono superiori a un terzo delle riserve cumulate tra il 2017 e il 2019.

Va detto, quale ulteriore premessa, che la maggior parte delle aziende in questione ha già bruciato l'integralità delle proprie riserve e si trova in una situazione dove a malapena riesce a chiudere gli esercizi coprendo i costi. Di regola queste aziende fanno fatica anche negli anni normali, ma ora la situazione è peggiorata ulteriormente.

Si tratta di attività essenziali per i cantoni turistici. Sono sì orientate al guadagno, ma si muovono in un contesto estremamente volatile. Non si tratta di trasporto pubblico nel senso stretto della parola, ma per queste regioni è un servizio pubblico fornito da privati che è essenziale per le attività turistiche.

Questa premessa va letta nel suo complesso. Laddove le aziende avranno accesso al sostegno finanziario, vi sarà già stato un lavoro di fondo fatto dai cantoni, che potranno valutare la situazione particolare, la situazione reale, e anche il valore di queste strutture rispetto alle dinamiche economiche locali. La Confederazione interviene poi con l'80 per cento.

L'intervento del cantone ha già permesso di valutare la situazione. La Confederazione arriva con l'80 per cento ma si trova di fronte a situazioni già valutate a fondo dai rispettivi cantoni.

La commissione ha valutato a fondo la situazione, e la sua maggioranza, con 12 voti contro 12 e il voto preponderante del presidente, propone di allinearsi al Consiglio degli Stati – trovate la nuova formulazione sul paragrafo – ed eliminare la divergenza per poter quindi prolungare il pacchetto di sostegni anche per l'anno corrente. Quindi la validità sarà poi fino alla fine del 2022 – per poter procedere ai calcoli e poi ai contributi.

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Wir befinden uns hier in einem Differenzbereinigungsverfahren, dessen Ausgang jetzt schon klar ist. Wir haben in der Erstberatung mit 91 zu 89 Stimmen entschieden, und die Kommission entschied

AB 2021 N 2463 / BO 2021 N 2463

mit 13 zu 12 Stimmen. Der Ständerat hat seine Fassung mit 27 zu 16 Stimmen beschlossen, und in seiner Kommission war es noch deutlicher. Mit anderen Worten werden wir am Schluss die Fassung des Ständerates übernehmen, wollen wir nicht das ganze Paket ablehnen – und das wird hier, in diesem Saal, nicht mehrheitsfähig sein. Die Ständeratsfassung hat aber auch inhaltlich ihre Vorteile.

Vorweg meine Interessenbindung: Ich bin Verwaltungsrats-Vizepräsident der Bielersee-Schiffahrtsgesellschaft AG. Wir haben keine Reserven, wir schrammen ab und zu am Gang zum Richter vorbei, und jetzt, im zweiten Covid-19-Jahr, stehen wir, wie viele touristische Anlagen, schlechter da als nach dem ersten Corona-Jahr. Das ist auch ein Grund, Frau Kollegin Schaffner, um hier grosszügiger zu sein als bei der Vorlage 20.055, "Dringliches Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise", weil wir eben mittlerweile im zweiten Corona-Jahr, im zweiten schlechten Jahr sind.

Ich darf Sie daran erinnern, dass diese Hilfe für die touristischen Anlagen und Schiffahrtsgesellschaften subsidiär zur Hilfe der Kantone ist. Die Hilfe der Kantone ist vorausgesetzt. Auch da beträgt die Bundeshilfe 80



Prozent der Kantonsunterstützung. Die Bundeshilfe ist also subsidiär zu derjenigen des Kantons und beträgt höchstens vier Fünftel des Kantonsbeitrags.

Schliesslich ist es eben nicht so, dass die Reserven, wie im Ständerat gesagt wurde, eine Voraussetzung für die Konzessionserteilung oder Konzessionserneuerung sind. Sehr häufig sind aber Sicherheitsinvestitionen Voraussetzung für die Konzessionserneuerung. Diese Sicherheitsinvestitionen müssen aus den Reserven getätigt werden. Wenn ein Unternehmen keine Reserven mehr hat, kann es nicht in die Sicherheit investieren – und dann ist die Konzession weg.

Das ist ein grosser Unterschied zu den abgeltungsberechtigten Transportunternehmungen, über die wir im Zusammenhang mit dem regionalen Personenverkehr oder mit dem Ortsverkehr gesprochen haben. Deren Angebot wird bestellt, und sie sind abgeltungsberechtigt. Das Angebot der touristischen Anlagen ist nur in wenigen Fällen, vielleicht bei 5 Prozent aller Anlagen, bestellt, weil ein öffentliches Interesse besteht oder es ein öffentliches Fahrplanangebot ist. Die übrigen verkehren nicht auf Bestellung und sind nicht abgeltungsberechtigt. Sie müssen Reserven bilden und diese dann für Sicherheitsinvestitionen einsetzen können. Sonst sind sie spätestens dann auf die Unterstützung der öffentlichen Hand angewiesen.

Mit diesen Überlegungen haben sich die Hälfte Ihrer vorberatenden Kommission sowie der den Stichentscheid fällende Präsident entschlossen, dem Ständerat zu folgen. Ich bitte Sie, dieses Differenzbereinigungsverfahren jetzt zu beenden und sich der Fassung des Ständerates anzuschliessen: erstens aus der Überlegung heraus, dass es in Anbetracht der Mehrheitsverhältnisse ohnehin auf diese Lösung hinauslaufen wird, zweitens aber auch in Anbetracht der materiellen Gründe, die für die ständerätliche Fassung sprechen.

Hurter Thomas (V, SH): Kollege Fluri, Sie sind ja Kommissionssprecher und haben jetzt hier vorne zu 90 Prozent den Antrag der Minderheit vertreten. In der Kommission wurde gefragt, für was diese Reserven denn benutzt werden sollen, wenn nicht für die Bewältigung dieser Krise. Wie erklären Sie der Bevölkerung, dass wir hier das Füllhorn über dem öffentlichen Verkehr weiter ausschütten und gleichzeitig diese Reserven eben nicht in dieser Krise verwenden? Welche Krise braucht es denn, damit wir diese Reserven verwenden?

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Also vorweg: Ich habe für die Mehrheit gesprochen. Ich habe betont, dass diese Mehrheit nur dank dem Stichentscheid des Präsidenten zustande gekommen ist. Die Meinung der Minderheit ist, wie üblich, durch die Sprecherin der Minderheit vertreten worden. Ich bin auf die Argumente der Minderheit eingegangen und habe sie damit auch erwähnt.

Die Reserven sind selbstverständlich für Notfälle einzusetzen, wie dies jetzt der Fall ist. Aber ich habe darauf hingewiesen, dass die Investitionen bei touristischen Anlagen, im Gegensatz zum abgeltungsberechtigten öffentlichen Verkehr, nicht aus den Abgeltungsbeiträgen bezahlt werden können, sondern aus den, wenn man dem so sagen will, freien Reserven. Bei touristischen Anlagen sind vor allem Investitionen in die Sicherheit nötig, damit die Konzession erteilt oder erneuert wird.

Sie erinnern sich, dass es beim abgeltungsberechtigten Verkehr drei Arten von Reserven gibt: die sogenannten gebundenen und die freien Reserven, die aber nur für Investitionen in den öffentlichen Verkehr gebraucht werden können; dann gibt es noch die nebenbetrieblichen Reserven aus den Erträgen der Pensionskasse und der Immobilien. Das ist aber nur beim abgeltungsberechtigten Verkehr der Fall. Diese Reserven kann der touristische Verkehr nicht bilden, und deswegen ist es aus Sicht der – ich wiederhole es noch einmal – knappen, nur dank dem Stichentscheid des Präsidenten zustande gekommenen Mehrheit nötig, dass diese Reserven nicht vollständig aufgebraucht werden müssen, bevor die öffentliche Hand ihn unterstützt.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.064/24288)

Für den Antrag der Mehrheit ... 102 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 76 Stimmen

(3 Enthaltungen)

Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Das Geschäft ist damit bereit für die Schlussabstimmung.