



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**

Zweitrat – Deuxième 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)

Engler Stefan (M-E, GR), für die Kommission: Gerne lege ich Ihnen dieses zweite Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise vor und erläutere Ihnen die Beschlüsse der Kommission dazu.

Auch 2021, im zweiten Covid-19-Jahr, verzeichnete der öffentliche Verkehr erhebliche Einbussen an Verkehrserträgen. Die Verkehrsunternehmen werden nicht in der Lage sein, die aufgelaufenen Verluste des laufenden Jahres in der Sparte regionaler Personenverkehr zu tragen, auch weil die dafür vorgesehenen Ergebnisausgleichsreserven ganz oder teilweise im Jahr zuvor, also für 2020, beansprucht werden mussten. Der Bundesrat sieht in seiner Vorlage konsequenterweise vor, für das Rechnungsjahr 2021 ein zweites Mal die Defizitfinanzierung anstelle des Bestellprinzips mit Abgeltungsvereinbarung gemäss geltendem Recht anzuwenden. Das hat zur Folge, dass sich Bund und Kanton, über alle Kantone hinweg gesehen, je zur Hälfte an diesen Defiziten in der Sparte regionaler Personenverkehr beteiligen würden. Wir sehen dafür im Voranschlag 2022 bereits die Summe von 150 Millionen Franken vor.

Zudem hat sich der Bundesrat auch aufgrund der deutlichen Vernehmlassungsantworten entschieden, sich für das Jahr 2021, analog zum Vorjahr, zu einem Drittel an den Ausfällen des Ortsverkehrs zu beteiligen, was insgesamt die Summe von 50 Millionen Franken erwarten lässt. Dies setzt allerdings voraus, dass sich Gemeinden und Kantone auch daran beteiligen. Wie die Kantone und die Gemeinden sich ihren Teil aufteilen, ist Sache der Kantone. Der Bund wird jedenfalls nicht mehr als einen Drittel beisteuern.

Der dritte Revisionspunkt war der umstrittenste. Er betrifft den touristischen Verkehr, den der Bundesrat zurückhaltender unterstützen will. Der Bund soll nach dem Willen des Bundesrates lediglich Verluste mit abgelden, die bis zum 30. Juni 2021 entstanden sind. Alle Reserven müssen beansprucht worden sein; zusätzlich muss das Defizit höher ausfallen als der in den Geschäftsjahren 2017 bis 2019 erzielte Gewinn. Für die Unterstützung des touristischen Verkehrs hat der Bundesrat 15 Millionen Franken als Nachmeldung zum Voranschlag 2022 angemeldet. Zu dieser Bestimmung liegen aus der Kommission Mehr- und Minderheitsanträge vor; ich werde in der Detailberatung näher darauf eingehen.

Nachdem der Nationalrat bereits auf die Vorlage eingetreten ist und ihr im Grundsatz zugestimmt hat, beantragt Ihnen auch Ihre KVF-S, auf die Vorlage einzutreten und mit Ausnahme von Artikel 28a, der die Frage der Unterstützung des touristischen Verkehrs betrifft, dem Nationalrat und dem Bundesrat zu folgen.





Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Der Kommissionssprecher hat es erwähnt: Mit zwei gleichlautenden Motionen hat das Parlament den Bundesrat beauftragt, einen Gesetzentwurf vorzulegen, mit dem die Unterstützungsmassnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs, die bereits im letzten Jahr beschlossen worden sind, für das Jahr 2021 fortgesetzt werden. Das betrifft den regionalen Personenverkehr, den Ortsverkehr, den touristischen Verkehr und den Schienengüterverkehr. Der Bundesrat legt Ihnen nun eine Botschaft mit diesen Massnahmen, die zu verlängern sind, vor. Dem Bund entstehen dadurch Gesamtkosten von 240 Millionen Franken.

Beim regionalen Personenverkehr sieht die Botschaft des Bundesrates keine neuen Massnahmen vor, sondern der Bundesrat schlägt Ihnen vor, die bestehende Lösung auf 2021 auszudehnen. Für das Geschäftsjahr 2021 ist eine Defizitdeckung möglich. Die Auflösung der Spezialreserve zur Deckung künftiger Fehlbeträge von abgeltungsberechtigten Verkehrssparten ist hierfür Voraussetzung; für die Geschäftsjahre 2020, 2021 und 2022 dürfen keine Dividenden ausgeschüttet werden. Für die Deckung der Defizite im regionalen Personenverkehr in diesem Jahr ist ein Betrag von 150 Millionen Franken nötig. Dieser Kredit wird mit der Nachmeldung zum Voranschlag 2022 beantragt.

Ich sage noch etwas zum Ortsverkehr: Die für 2020 definierten Regeln für den Ortsverkehr sollen auch auf das Jahr 2021 ausgedehnt werden. Das heisst, der Anteil des Bundes beträgt einen Drittel der krisenbedingten finanziellen Verluste. Ebenfalls dürfen für die Geschäftsjahre 2020, 2021 und 2022 keine Dividenden ausgeschüttet werden. Für den Ortsverkehr sind vonseiten des Bundes 50 Millionen Franken vorgesehen.

Im touristischen Verkehr sind die Massnahmen so definiert, dass sie auch auf den Zeitraum vom 1. März 2020 bis zum 30. Juni 2021 ausgedehnt werden. Die finanzielle Unterstützung des Bundes setzt 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 touristische Angebote von Unternehmen beschränkt, die über eine Personenbeförderungskonzession oder eine kantonale Bewilligung zum Betrieb von Seilbahnen verfügen. Gemäss Bundesrat soll die zusätzliche Abgeltung für 2021 gewährt werden, sofern die Covid-19-bedingten finanziellen Ausfälle in der Zeit vom 1. März 2020 bis zum 30. Juni 2021 nach Abzug aller Reserven den in den Geschäftsjahren 2017 bis 2019 erzielten Reingewinn des Unternehmens übersteigen. Zusätzlich sollen für die Geschäftsjahre 2020, 2021 und 2022 keine Dividenden ausgeschüttet werden. Ich gehe davon aus, dass wir auf dieses Thema dann in der Detailberatung noch zurückkommen werden, weil es hierzu eine Mehrheit und eine Minderheit gibt. Schliesslich wird für den touristischen Verkehr in der Nachmeldung ein Kredit von 15 Millionen Franken beantragt.

Im Schienengüterverkehr beantragt Ihnen der Bundesrat einen Nachtragskredit von 25 Millionen Franken, um Beiträge zugunsten des Binnen-, Import- und Exportschienengüterverkehrs ausrichten zu können. Keine Massnahmen sieht der Bundesrat im Fernverkehr vor. Er sieht keine Notwendigkeit, die SBB direkt zu unterstützen. Wir sind aber daran, mit einer departementsübergreifenden Arbeitsgruppe zu prüfen, welche Massnahmen notwendig sind, um eine nachhaltige Finanzierung der SBB sicherzustellen. Wir werden die Räte

AB 2021 S 1230 / BO 2021 E 1230

auch im ersten Quartal des nächsten Jahres über diese Ergebnisse informieren.

Ich möchte Ihnen noch mitteilen, dass nach Ansicht des Bundesrates die Unterstützung des Orts- und des touristischen Verkehrs vonseiten des Bundes dann nicht noch einmal fortgesetzt werden soll. Sie wissen, der Bund hat hier keine Kompetenzen. Er war bei der letzten Runde eigentlich der Meinung, dass nicht der Bund einspringen sollte. Das Parlament hat anders entschieden und den Bundesrat mit Motionen erneut entsprechend beauftragt. Deshalb hat sich der Bundesrat jetzt Ihrem Wunsch gebeugt. Aber er bleibt bei der Ansicht, dass diese Kompetenzen und Zuständigkeiten für weitere Unterstützungsmassnahmen wieder respektiert werden sollten und dass für eine allfällige weitere notwendige Runde dann wieder auf diese Zuständigkeiten Rücksicht genommen werden sollte.

In diesem Sinne bitte ich Sie, auf die Vorlage einzutreten. Ich werde mich dann bei der Detailberatung noch einmal dazu äussern.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

L'entrée en matière est décidée sans opposition

Bundesgesetz über die Personenbeförderung (Verlängerung der Unterstützung des öffentlichen Ver-



kehrs 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 Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Ziff. I Art. 28 Abs. 1bis, 2bis

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. I art. 28 al. 1bis, 2bis

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Engler Stefan (M-E, GR), für die Kommission: Nochmals generell der Hinweis dazu, wofür es eine Anpassung der gesetzlichen Grundlage braucht und wofür nicht: Es braucht eine Anpassung der gesetzlichen Grundlagen für den regionalen Personenverkehr, weil das geltende Recht die Defizitabgeltung nur für das Geschäftsjahr 2020 vorsah. Es braucht eine neue gesetzliche Grundlage, wenn auch der Ortsverkehr und der touristische Verkehr unterstützt werden sollen. Es braucht dies aber nicht für den Autoverlad und den Schienengüterverkehr. Hier lässt es die bestehende gesetzliche Grundlage zu, dass auch für das Geschäftsjahr 2021 Hilfen bewilligt werden können. Entsprechend hat man dort auf dem Budgetweg die notwendigen Mittel dafür vorgesehen.

Angenommen – Adopté

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.064/4820)

Für Annahme der Ausgabe ... 41 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Ziff. I Art. 28a

Antrag der Mehrheit

Abs. 1, 3

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

...

a. die Covid-19-bedingten finanziellen Verluste in der Zeit vom 1. März 2020 bis 31. Dezember 2021 grösser sind als ein Drittel der Reserven, die in den Geschäftsjahren 2017–2019 gebildet wurden;

...



Antrag der Minderheit

(Knecht, Salzmann)

Abs. 2 Bst. a

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. I art. 28a

Proposition de la majorité

Al. 1, 3

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2

...

a. ... période du 1er mars 2020 au 31 décembre 2021 soient supérieures à un tiers des réserves constituées au cours des exercices 2017 à 2019;

...

Proposition de la minorité

(Knecht, Salzmann)

Al. 2 let. a

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Engler Stefan (M-E, GR), für die Kommission: Wir sind bei der Unterstützung der touristischen Angebote. Artikel 28a Absatz 1 bestimmt die anspruchsberechtigten Angebote des touristischen Verkehrs. Ihre Kommission liess sich im Rahmen der Kommissionssitzung darüber orientieren, inwieweit aufgrund des geltenden Rechts Gebrauch davon gemacht worden ist und vor allem welche Typen von Unternehmungen davon Gebrauch gemacht haben. Dabei hat sich herausgestellt, dass vor allem Schifffahrtsgesellschaften, aber auch Bergbahnen von diesen Möglichkeiten Gebrauch gemacht haben und mit einem Gesuch um Beiträge an den touristischen Verkehr vorstellig geworden sind. In der Summe wurden rund 4 bis 5 Millionen Franken für die Unterstützung geltend gemacht.

In Absatz 2 Buchstabe a geht es um die Anspruchsvoraussetzungen in finanzieller Hinsicht. Ich habe bereits beim Eintreten erwähnt, dass sich die bundesrätliche Variante von der nationalrätlichen Variante und jener der Kommissionsmehrheit in der Unterstützungsdauer und im Umfang der Unterstützung unterscheidet. Während in der bundesrätlichen Variante die Dauer der Hilfe am 30. Juni 2021 ausläuft, sehen der Nationalrat und die Mehrheit der Kommission die Befristung bis zum 31. Dezember 2021 vor. Die Vertreter der Minderheit werden sich noch dazu äussern, ob sie ihren Antrag in beiden Punkten – bezüglich Befristung und bezüglich Beanspruchung der Reserven – aufrechterhalten.

Die Beanspruchung der Reserven ist der zweite Punkt, in dem zwischen der bundesrätlichen Vorlage und der Mehrheit der Kommission eine Differenz besteht. Die Mehrheit Ihrer Kommission sieht eine andere Formulierung vor, die klarer zum Ausdruck bringt, was wirklich gemeint ist. Sie verlangt in der Substanz lediglich die Beanspruchung eines Drittels der in den Geschäftsjahren 2017 bis 2019 gebildeten Reserven.

Die Begründung für die Mehrheitsauffassung liegt darin, dass diese touristischen Unternehmungen nicht abgeltungsberechtigt und auf Reserven angewiesen sind, um die Unternehmung weiterentwickeln, um notwendige Investitionen tätigen oder um Einschüsse in die Pensionskasse bewältigen zu können. Entsprechend gibt es schon einen Unterschied zwischen der Beanspruchung der Reserven beim abgeltungsberechtigten Verkehr und der Beanspruchung der Reserven beim touristischen Verkehr. So viel zur Einleitung; die Minderheit wird sich dann selber zu Wort melden.

AB 2021 S 1231 / BO 2021 E 1231

Knecht Hansjörg (V, AG): Die Finanzhilfen, welche für den touristischen Verkehr gesprochen werden sollen, müssen subsidiär erfolgen. Es soll erst auf staatliche Finanzhilfen zurückgegriffen werden können, wenn die anderen Möglichkeiten erschöpft sind. Ich erinnere daran, dass die finanzielle Unterstützung des touristischen Verkehrs mit Steuermitteln eine Notfallmassnahme infolge der Corona-Krise war. Nun steht eine Verlängerung an. Die Ausnahmeregelung soll also weitergeführt werden. Dies erachte ich, wie auch die beschlossene Unterstützung des Ortsverkehrs, als heikel.

Die Finanzierung des touristischen Verkehrs wie auch des Ortsverkehrs ist grundsätzlich nicht die Aufgabe des Bundes. Entsprechend zurückhaltend sollte der Bund agieren. Ebenso ist Rücksicht zu nehmen auf die prekäre Finanzlage und auf die Aussichten: Wir haben 30 bis 40 Milliarden Franken an Corona-Schulden, welche





zu berücksichtigen sind. Daher ist es angebracht, beim Bund in Hinsicht auf die Ausgaben sehr zurückhaltend zu sein. Wie der Bundesrat in seiner Botschaft festhält, und das ist zutreffend, gehört der touristische Verkehr nicht zur Grundversorgung, sondern zum Tourismusmarkt, für den der Bund nicht zuständig ist. Die staatliche Unterstützung von touristischen Verkehrsangeboten sollte daher die Ultima Ratio sein. Es ist mithin im Grundsatz folgerichtig, dass die Unternehmen erst von den eigenen Reserven Gebrauch machen sollen, bevor sie staatliche Hilfen beanspruchen können. Dass Gewinnreserven in Krisenzeiten aufgewendet werden müssen, entspricht ihrem Zweck. Dies ändern zu wollen, ist eine politische Entscheidung und nicht sachlich begründet. Was die Verlängerung des Unterstützungszeitraums bis zum 31. Dezember 2021 statt bis zum 30. Juni 2021 anbelangt, ist festzuhalten, dass die Laufzeit der Finanzhilfen bereits in der Fassung des Bundesrates von ursprünglich 7 auf 16 Monate ausgedehnt wird, also auf mehr als das Doppelte. Nun soll der Zeitrahmen noch weiter gefasst werden, nämlich bis zum 31. Dezember. Dies wird von den Betroffenen, das haben wir gehört, einhellig gewünscht. Angesichts der langen Dauer der Pandemie bin ich bereit, bei der Frist einzulenken. Dass die Corona-Pandemie auch den touristischen Verkehr getroffen hat, ist unbestritten. Allerdings bin ich der Meinung, dass der Staat keine Vollkaskoversicherung für sämtliche Ausfälle ist, welche ein Unternehmen aufgrund einer Krise erleidet. Die von Bundesrat und Nationalrat beschlossenen Finanzhilfen sind grosszügig bemessen und gehen bereits deutlich über das ursprünglich Vorgesehene hinaus. Ich bitte Sie, sowohl bei der Verwendung der Reserven als auch bei der Fristenfrage der ausgewogenen Lösung des Nationalrates zu folgen.

Präsident (Hefti Thomas, Präsident): Der Antrag der Minderheit ist bezüglich des Zeitrahmens zurückgezogen worden.

Wicki Hans (RL, NW): Wir haben es jetzt vom Sprecher der Minderheit gehört: Bezüglich der Dauer bis zum 31. Dezember dieses Jahres besteht zwischen Nationalrat und Ständerat keine Differenz mehr. Es geht lediglich noch darum, die Frage der Anteile der Rückstellungen zu lösen.

Vorab möchte ich hier noch erwähnen, dass ich als Präsident von Seilbahnen Schweiz, aber auch als Präsident des Verwaltungsrates der Titlis-Bahnen spreche.

Seilbahnen und Schiffe sind von diesem Artikel grundsätzlich betroffen; es wird versucht, sie zu unterstützen. Ich darf hier im Rat bekannt geben, dass Seilbahnen zwar zum öffentlichen Verkehr gezählt werden, aber finanztechnisch nicht gleich funktionieren wie die übrigen öffentlichen Verkehre, über die wir bereits debattiert haben, sei das der Ortsverkehr oder der interregionale Verkehr. Der Grossteil der Seilbahnen erhält nämlich keine Abgaben und ist privatrechtlich organisiert, muss also seine Aufwendungen selbst finanzieren. Das hat dann etwa Auswirkungen bei Konzessionsgesprächen. Wenn Sie vom Bundesamt für Verkehr eine Konzession verlangen oder eine solche verlängern möchten, dann erhalten Sie diverse Auflagen bezüglich der Sicherheit, die Sie erfüllen müssen. Das kann man nachvollziehen, das ist auch okay so. Aber das hat dann finanzielle Auswirkungen, und de facto muss ich mich, wenn ich eine Konzession erteilt haben will, quasi dazu verpflichten, auch entsprechende Rückstellungen zu bilden. Sonst kann ich diese Auflagen ja gar nicht finanzieren. Über 90 Prozent der Seilbahnen schwimmen nicht im Geld, sondern müssen sich ihr Geschäft hart erarbeiten und die Reserven vom kleinen Gewinn absparen, den sie erzielen.

Jetzt können wir wählen: Sollen die Seilbahnen die Konzession verlieren, oder sollen sie eine Unterstützung vom Bund erhalten, ohne dass sie die entsprechenden Reserven aufbrauchen müssen? Was passiert, wenn sie die Reserven für die Deckung der Verluste aus der Covid-19-Krise verwenden müssen? Das ist ja das, was die Minderheit fordert: Alle Reserven müssen zuerst aufgelöst werden, bevor man irgendwie andere Unterstützung erhält. Dann ist einfach kein Geld für die Investitionen mehr da, die eben notwendig sind, um die Konzession am Leben zu erhalten.

Ich denke, eine Aufteilung mit einem Drittel für den Ausgleich der Verluste und zwei Dritteln für die notwendigen Investitionen, die auch an die Konzession gebunden sind, ist schon eine grosse Herausforderung. Sie ist auch fair. Aus diesem Grund würde ich Ihnen beliebt machen, der Mehrheit zu folgen und festzulegen, dass lediglich ein Drittel der Reserven für die Verluste aufzuwenden ist. Sobald diese Schwelle überschritten ist, könnten die Seilbahnen auch von staatlichen Unterstützungen profitieren. Zwei Drittel der Reserven würden die Bahnen weiterhin in ihre notwendigen Investitionen investieren, die sie machen müssen, damit sie die Konzession erhalten und Sie, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, über die Weihnachtstage hoffentlich auch von traumhaften Ausflügen in die Berge profitieren können.

Engler Stefan (M-E, GR), für die Kommission: Nur um es abzurunden und damit man sieht, woran die finanzielle Unterstützung sonst noch gebunden ist: Die touristischen Angebote werden durch den Bund nur unterstützt, wenn die Kantone sie mitunterstützen. Selbst dann beträgt der maximale Ansatz des Bundes 80 Prozent des



Beitrages, den der Kanton einwirft.

Zu den Überlegungen des neuen Präsidenten der KVF-S bleibt vielleicht noch hinzuzufügen, dass diese Angebote des touristischen Verkehrs oftmals systemrelevante Infrastrukturen sind und diese – ob es sich nun um Bergbahnen oder Schifffahrtsgesellschaften handelt – notwendig sind, um die gesamte touristische Wertschöpfung in einer Region zu unterstützen. Insofern rechtfertigt sich eine Sonderbehandlung – im Unterschied zur Meinung, die Herr Kollege Knecht vertreten hat – für diese Art von touristischem Verkehr schon.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Der Bundesrat kann sich, ich habe das bereits im Nationalrat gesagt, einer Befristung bis am 31. Dezember anschliessen. Ich bin froh, hat auch der Sprecher der Minderheit seine Meinung geändert und gesagt, er unterbreite Ihnen hier den Beschluss des Nationalrates als Minderheitsantrag. Der Bundesrat würde in diesem Sinne auch den Antrag der Minderheit bzw. den Beschluss des Nationalrates unterstützen.

In der Frage, ob die Anrechnung der Reserven auf einen Drittel beschränkt sein soll oder ob im touristischen Verkehr in dieser schwierigen Situation nicht auch, so wie bei allen anderen auch, zuerst die Reserven verwendet werden sollen, ist der Bundesrat der Meinung, dass eine Gleichbehandlung vorgenommen werden sollte. Reserven sind eben genau für die Situation, wenn man in Schwierigkeiten kommt, vorgesehen. Dann soll man die Reserven aufbrauchen, bevor der Staat zu Hilfe gerufen wird. Das ist eigentlich das Prinzip, das wir kennen. Herr Ständerat Wicki hat richtig gesagt, dass das private Unternehmen sind. Sie haben zwar eine Konzession, aber sie bleiben, um eine Konzession zu erhalten, private Unternehmen, die gewisse Sicherheitsbedingungen erfüllen müssen. Ich glaube, wir sind alle froh, dass diese Sicherheitsbedingungen verlangt und geprüft werden. Es braucht eine gesunde Unternehmung, aber es braucht für eine Konzession keine speziellen Reserven.

Die Frage ist einfach, welches die Rolle des Staates in dieser Situation ist. Es ist keine Frage, die Tourismusbranche wurde und wird von dieser Corona-Pandemie hart getroffen. In

AB 2021 S 1232 / BO 2021 E 1232

diesem Sinne ist der Bundesrat jetzt auch dazu bereit, dass der Bund einen Beitrag leistet. Aber warum ausgerechnet hier jetzt nicht zuerst die Reserven aufgebraucht werden, sondern nur zu einem Drittel angerechnet werden sollen, während Sie bei den anderen Verkehren verlangen, dass zuerst die Reserven aufgebraucht werden, ist etwas schwierig zu erklären. Deshalb ist der Bundesrat der Meinung, dass Sie sich hier dem Nationalrat anschliessen bzw. Ihre Kommissionsminderheit unterstützen können.

Dann haben Sie nämlich auch ein Stück weit eine Gleichbehandlung. Denn die privaten Unternehmen im touristischen Verkehr dürfen ja dann, wenn es gut geht, auch Gewinne machen. Die anderen Unternehmen, jene im bestellten Verkehr, sind dann wieder eingeschränkt und zurückgebunden. Ich denke einfach, man soll nicht nur in schlechten Zeiten plötzlich solidarisch sein, sondern man soll auch in guten Zeiten die gleichen Bedingungen haben. Dort, wo die Bedingungen in guten Zeiten unterschiedlich sind, soll sich das dann auch in schlechten Zeiten ein Stück weit abbilden können.

In diesem Sinne bitte ich Sie, die Kommissionsminderheit zu unterstützen.

Präsident (Hefti Thomas, Präsident): Der Antrag der Minderheit ist insofern modifiziert worden, als er nur noch das Mass der Reserven betrifft. Mit Bezug auf den Zeitrahmen ist er zurückgezogen worden.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 27 Stimmen

Für den modifizierten Antrag der Minderheit ... 16 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.064/4822)

Für Annahme der Ausgabe ... 36 Stimmen

Dagegen ... 8 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise





Ziff. I Art. 36 Abs. 2bis; Ziff. II Einleitung, Art. 9a Abs. 2 Bst. b

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. I art. 36 al. 2bis; ch. II introduction, art. 9a al. 2 let. b

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Ziff. III

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. III

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Engler Stefan (M-E, GR), für die Kommission: Ich würde gerne noch etwas zur Frage des fakultativen Referendums in dieser Vorlage sagen.

Es war Herr Kollege Minder, welcher als Präsident der Redaktionskommission die Frage aufgeworfen hat, was im Fall der überjährigen Verlängerung eines dringlichen Beschlusses gilt. Handelt es sich um einen dringlichen Beschluss mit einer Laufdauer von einem Jahr, verhält es sich bekanntlich so, dass dagegen kein fakultatives Referendum möglich ist. Jetzt kann man sich, wie es Herr Minder gemacht hat, mit Recht die Frage stellen, was gilt, wenn ein zweiter dringlicher Beschluss einem ersten folgt und damit die Geltungsdauer verlängert: Unterläuft man damit nicht die Voraussetzungen des fakultativen Referendums?

Wir haben eine Notiz des Bundesamtes für Justiz erhalten, welches sich mit der Frage auseinandersetzt und bedauert, dass sie in der Botschaft nicht geklärt wurde. Es gelangt zum Schluss, in diesen Fällen den Erlass auch dem fakultativen Referendum zu unterstellen. Das hat der Nationalrat bereits gemacht, allerdings aus einer anderen Überlegung heraus. Dort stand ein Minderheitsantrag im Raum, welcher die Geltungsdauer dieser Unterstützungen auch noch auf das Jahr 2022 ausdehnen wollte und damit eine zweijährige Geltungsdauer vorsah. Entsprechend fällt es uns jetzt leicht, uns dem Nationalrat anzuschliessen und diesen Erlass auch dem fakultativen Referendum zu unterstellen.

Ich mache keine weiteren Ausführungen zur Aktennotiz des Bundesamtes für Justiz. Wer daran interessiert ist, kann sie bei mir abholen.

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 21.064/4823)

Für Annahme des Entwurfes ... 36 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(6 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