



21.039

Personenbeförderungsgesetz. Änderung

Loi sur le transport de voyageurs. Modification

Erstrat – Premier Conseil

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.11.21 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

Pasquier-Eichenberger Isabelle (G, GE), pour la commission: Quelque 2,5 millions de personnes utilisent chaque jour en Suisse les transports publics. Il s'agit donc d'un service

AB 2021 N 2193 / BO 2021 N 2193

public essentiel pour assurer tant les échanges que les déplacements, et qui contribue au maintien de notre identité nationale. Nous sommes tous fiers de nos trains, de leur légendaire ponctualité, de nos cars postaux qui desservent tout le territoire. Outre le rail et le bus, les bateaux et les installations à câbles sont aussi concernés.

La réforme dont nous discutons ce matin touche à un segment de ces transports publics, à savoir le trafic régional, qui se situe entre le trafic grandes lignes et le trafic local. Qu'il s'agisse des trains ou des cars, ces prestations sont commandées par la Confédération et les cantons qui, dès lors, en assurent en grande partie le financement. Nous avons d'ailleurs approuvé, lors de la dernière session d'automne, un crédit pour la période 2022–2025.

Début juin 2021, le Conseil fédéral a présenté son projet de réforme du transport régional visant à simplifier la réglementation des transports publics et à l'adapter aux évolutions. Il s'agit d'optimiser le système actuel en simplifiant les procédures, en améliorant la transparence, en augmentant l'efficacité du système et en renforçant le service public afin qu'il réponde aux enjeux d'aujourd'hui et de demain.

La procédure de commande doit ainsi être simplifiée et harmonisée afin de renforcer et améliorer la planification. Des conventions d'objectifs définies avec les entreprises de transport et comprenant des objectifs pluriannuels permettront une meilleure planification et une meilleure comparaison, les incitant à s'améliorer encore. La question de la surveillance des subventions est également au cœur de la réforme, après les abus qui ont impliqué Car postal et BLS. Les exigences à l'encontre des entreprises qui perçoivent des subventions sont donc renforcées. La question des excédents éventuels est précisée dans la loi. Enfin, la loi renforce les innovations, qui sont aussi définies dans les conventions d'objectifs.

La Commission des transports et des télécommunications de notre conseil a traité cet objet en août 2021 en suivant, dans une large mesure, le projet du Conseil fédéral. La commission a salué le fait que la révision de la loi vise à rendre le transport régional de voyageurs plus clair, plus transparent et plus efficace. Je vous invite donc à entrer en matière.

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Auch ich möchte Sie im Namen der Kommission bitten, auf dieses Geschäft einzutreten.

Wir haben es heute ja bereits mehrfach gehört, dass die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in unserem Land speziell gross ist. Das Netz des öffentlichen Verkehrs ist sehr dicht gewoben und wird intensiv genutzt. Nach allgemeinem und breitem Konsens gilt es, den öffentlichen Verkehr aufrechtzuerhalten. Dieser starke Service public muss allerdings gepflegt werden.

Forderungen und Wünsche von Kantonen und Transportunternehmen und die fortschreitende Digitalisierung zeigen auf, in welchen Bereichen das Personenbeförderungsgesetz an aktuelle Gegebenheiten anzupassen ist. Eine kritische Überprüfung der Rechtsgrundlagen erfordern natürlich auch die in jüngerer Zeit bekannt gewordenen Subventionsfälle. In allen Fällen spielten effektive oder bloss behauptete Gewinnansprüche eine gewisse Rolle.





Mit dieser Vorlage setzen wir den mit der Motion 13.3663 erteilten Auftrag zur Anpassung der Grundlagen für den regionalen Personenverkehr um. Dazu wurden Vernehmlassungen durchgeführt. Wie dort angekündigt, enthält die Vorlage auch die gesetzliche Verankerung der Vorgaben in den Bereichen Rechnungslegung und Controlling. Ein dritter Teil der Vorlage war Gegenstand der Vernehmlassung zur multimodalen Mobilität; das sind Bestimmungen zur Verkehrsinfrastruktur und zum Datenschutz, die ebenfalls eine Anpassung dieses Gesetzes bedingen. Nicht Teil dieser Vorlage ist bekanntlich die Bewältigung der Auswirkungen der Covid-19-Krise; über diese haben wir ja bereits vorgängig gesprochen.

Wir sind der Auffassung, dass die Revision des Personenbeförderungsgesetzes die genannten Erfordernisse erfüllt und umfasst. Wir bitten Sie deshalb, auf das Gesetz einzutreten, was in der Kommission allerdings auch nicht bestritten worden ist.

Graf-Litscher Edith (S, TG): Der regionale Personenverkehr ist in der Schweiz das Herzstück des öffentlichen Verkehrs. Er ist eine gemeinsame Aufgabe von Bund und Kantonen, mit der Beteiligung von zahlreichen Transportunternehmen und deren engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in allen Regionen des Landes. International gelten wir als grosses Vorbild, weil bei uns in der Schweiz das öffentliche Verkehrsnetz nicht nur die Städte verbindet, sondern flächendeckend auch in den ländlichen, weniger dicht bevölkerten Gegenden ein gut funktionierender Taktfahrplan angeboten wird.

Mit der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes werden die Regelungen für den öffentlichen Verkehr vereinfacht und an die Entwicklung der letzten Jahre angepasst. Die SP-Fraktion begrüsst, dass der Bundesrat mit der Vorlage den Service public im öffentlichen Verkehr – ein zentrales Anliegen unserer Partei – stärken will. Die Aufarbeitung der Subventionsfälle rund um die Postauto AG und die BLS AG hat gezeigt, dass es sinnvoll ist, die entsprechenden Bestimmungen zu verdeutlichen. Verschiedene Massnahmen konnten bereits umgesetzt werden. Für andere braucht es ergänzend eine gesetzliche Verankerung, die mit dieser Revision ebenfalls erfolgt.

Lassen Sie mich kurz auf einzelne Punkte der Revision eingehen: In Artikel 28 geht es um das historische Rollmaterial. Hier bitte ich Sie, dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen. Aus Gründen der Transparenz ist es sinnvoll, wenn explizit auf Stufe Gesetz festgelegt wird, dass eine Abgeltung im Rahmen der RPV-Bestellung rechtlich in Ordnung ist. Der regionale Personenverkehr wird dadurch nicht teurer, da damit nur die heute gelebte Praxis rechtlich klar und transparent festgehalten wird, sodass die historischen Fahrzeuge weiterhin für strahlende Augen an Hochzeits-, Geburtstags- und anderen Festen sorgen können.

Ein weiterer zentraler Punkt für uns sind die Ausschreibungen. Für die SP-Fraktion ist die in der KVF-N in Artikel 31c eingebrachte Bestimmung zur Präzisierung der Ausschreibungen wichtig. In der Ausschreibungsplanung wird festgelegt, wann eine oder mehrere Linien ausgeschrieben werden sollen. Dies soll nicht willkürlich erfolgen, sondern nur dann, wenn ein Verkehrskonzept vorliegt, das einen optimierten öffentlichen Verkehr anstrebt. Wenn hingegen ein Kanton nur das Transportunternehmen wechseln möchte, obwohl dieses die Kennzahlen der Zielvereinbarung erfüllt, soll das nicht genügen.

Für uns ist auch die Stärkung des Datenschutzes zentral. Die Bestimmungen zum Datenschutz werden zugunsten der Reisenden gestärkt und mit dem neuen Datenschutzgesetz in Einklang gebracht.

Zu einem wichtigen Punkt, dem Umgang mit den vergünstigten Tageskarten, werde ich mich bei der entsprechenden Minderheit noch äussern.

Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten.

Bregy Philipp Matthias (M-E, VS): Der Saal erinnert aktuell ein bisschen an den öffentlichen Verkehr in der Corona-Pandemie: halb leer, aber nicht minder wichtig.

Ich komme zum Personenbeförderungsgesetz. Es schafft Klarheit, Transparenz und Effizienz im regionalen Personenverkehr. Meine Vorrednerin, Frau Graf-Litscher, hat es bereits gesagt: Der regionale Personenverkehr ist das Herzstück des Personenverkehrs, gerade für die ländlichen und die peripheren Regionen. Wenn Sie jetzt glauben, der Walliser spreche wieder für sich, dann muss ich Ihnen sagen, dass wir als touristischer Kanton hier noch sehr gut bedient sind. Aber es gibt andere Regionen in der Schweiz, welche vom Fernverkehr nicht optimal bedient sind und für die dieses Gesetz und der regionale Personenverkehr eine grosse Bedeutung haben. Vergessen Sie nicht: Es geht nicht nur um Eisenbahnen, sondern es geht auch um S-Bahnen, es geht um Busse, es geht um Schiffe, und es geht auch um Seilbahnen.

Kommen wir zu dem zurück, was dieses Gesetz will: Es will Klarheit, Transparenz und Effizienz. Erlauben Sie mir, dies in umgekehrter Reihenfolge kurz darzulegen.

1. Effizienz: Das vorliegende Gesetz vereinfacht Regeln, und es passt sich den Entwicklungen der letzten Jahre an. Der



AB 2021 N 2194 / BO 2021 N 2194

Kommissionssprecher, Kurt Fluri, hat es gesagt: Wir hatten Probleme im Bereich der Subventionen. Diese müssen geklärt werden, indem sie sauber geregelt werden. Zudem schaffen wir mit der mehrjährigen Zielvereinbarung im öffentlichen Verkehr Planungssicherheit für die Unternehmen. Planungssicherheit bedeutet auch, dass wir diese öffentlichen Unternehmen schlussendlich stärken.

2. Transparenz: Auch diese ist sehr wichtig. Mit der Einführung einer Benchmark gibt es Vergleiche. Ich kann Ihnen sagen, dass es für die Mitte-Fraktion entscheidend ist, dass man vergleichen kann, ob das, was man macht, auch richtig und effizient ist. Schlussendlich stehen hinter allen Subventionen Steuergelder, die richtig eingesetzt werden müssen.

3. Klarheit: Sie ist die Voraussetzung für die Transparenz. Ich habe bereits auf die Subventionsskandale hingewiesen. Wer Subventionen erhält, muss sich neu an Rechnungslegungsstandards halten, die im Gesetz klar definiert sind. Es gibt diesbezüglich keinen Spielraum mehr, und das ist auch richtig so. Die Mitte-Fraktion steht für gute Subventionen, aber die Mitte-Fraktion steht auch für Klarheit und Transparenz.

Neben Klarheit, Transparenz und Effizienz bietet diese Vorlage noch einen wichtigen weiteren Punkt, nämlich die Grundlage für Innovationen. Innovation ist im Personenverkehr etwas Entscheidendes. Wir brauchen sie, wir brauchen Veränderung und Entwicklung in diesem wichtigen Bereich, und daher brauchen wir auch Pilotprojekte und Prototypen. Die Mitte-Fraktion steht voll und ganz für Innovation. Wir wollen einen lebendigen Personenverkehr, nicht einen starren und allzu staatsnahen. Helfen können hier Partnerschaften mit Universitäten oder privaten Unternehmen, welche innovative Ideen in den Personenverkehr einbringen.

Sie sehen, diese Vorlage schafft Effizienz, Transparenz, Klarheit und gleichzeitig noch eine Grundlage für Innovationen. Es wäre verfehlt, würden wir hier nicht eintreten.

Die Mitte-Fraktion ist klar für Eintreten.

Schaffner Barbara (GL, ZH): Ich spreche für die grünliberale Fraktion. Was uns hier als eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes vorliegt, ist das Resultat einer langjährigen, komplexen Arbeit. Es ist eine Arbeit, die schon früher begonnen hat und deren Bedeutung mit dem Postauto-Skandal eine Bestätigung erfahren hat.

Die heutigen Strukturen der Bestellung und Finanzierung des regionalen Personenverkehrs wurden analysiert und in verschiedenen Bereichen weiterentwickelt. Alles zusammen ergibt eine sehr technische Vorlage, die in ihrer vollen Auswirkung wohl manches KVF-Mitglied – mich inklusive – etwas überfordert hat. Die wichtigsten Erkenntnisse aus dem Paket sind jedoch die folgenden: Unternehmen, die öffentliche Gelder erhalten, werden verpflichtet, gewisse Mindeststandards bei der Rechnungslegung einzuhalten. Dabei ist insbesondere auf eine saubere Trennung zwischen den subventionierten und allfälligen nicht subventionierten Betriebsbereichen zu achten. Es wird genauer definiert, welche Kosten als ungedeckte Kosten verrechnet werden dürfen und wie die Gewinne – sofern vorhanden – in Reserven angelegt und zukünftig verwendet werden können. Es geht um Präzisierungen und um mehr Transparenz im Angebotsverfahren sowie um die Vergleichbarkeit der Angebote. Das alles zusammen soll Vorkommnisse wie bei der Postauto AG oder bei der BLS AG verhindern und wird von den Grünliberalen begrüsst.

Im Zuge der Präzisierungen wurde auch das historische Rollmaterial thematisiert. Man kann sich sicher über den Umfang streiten, aber im Grundsatz soll der Erhalt unseres historischen Erbes auch eine staatliche Aufgabe sein. Das historische Rollmaterial gehört dazu. Am besten ist dieses Material bei den Betreibern von Unternehmen des öffentlichen Verkehrs aufgehoben, die es eingesetzt haben und auch heute noch für Sonderfahrten einsetzen können. Solche Sonderfahrten können und sollen einen Teil der Kosten für den Erhalt des Rollmaterials abdecken. Eine hundertprozentige Abdeckung ist aber kaum zu erzielen. Deshalb befürwortet die grünliberale Fraktion eine Fortsetzung der bisherigen Praxis, wonach solche Kosten in die ungedeckten Kosten gemäss Planrechnung einfließen können. Wir verstehen den Antrag der Mehrheit bei Artikel 28 Absatz 1ter deshalb nicht als Antrag für eine zusätzliche Finanzspritze, sondern nur als Antrag zur Schaffung von Transparenz und Klarheit.

Aber trotz genaueren Ausführungen von Punkten, die bei der Ausschreibung und der Festlegung des Angebots berücksichtigt werden, ist eine faire Beurteilung von Offerten immer eine Herausforderung. Die Grünliberalen sprechen sich hier für eine gewisse Offenheit und Flexibilität aus. So folgen wir in Artikel 32g der Mehrheit, die den Bestellern vorgibt, die vorteilhafteste Offerte anzunehmen. Darunter verstehen wir, dass nicht nur die Franken und Rappen verglichen werden, sondern weichere Kriterien stärker gewichtet werden können. Als Kriterien der Vorteilhaftigkeit sollen so z. B. auch die Nachhaltigkeit oder der Innovationsgehalt bewertet und die Plausibilität von Angeboten beurteilt werden können.



Weiter ist es den Grünliberalen wichtig, dass Entwicklungen nicht verschlafen werden. Dafür sorgen zwei Elemente in der Vorlage. Einerseits kann der Bund Finanzhilfen zur Förderung von Innovationsprojekten gewähren, andererseits wird eine rechtliche Grundlage für eine gemeinsame Vertriebsinfrastruktur geschaffen. Diese Vertriebsinfrastruktur ist gegenüber Dritten zu öffnen, sodass darauf aufbauend neue, kundenfreundliche Vertriebskanäle entwickelt werden können. Leider wirkt ein Mehrheitsantrag in Artikel 17a dieser Intention entgegen. Darauf werde ich aber gerne in der Detailberatung noch näher eingehen.

Giezendanner Benjamin (V, AG): Der gut ausgebaute öffentliche Verkehr ist eines der Merkmale, für die die Schweiz international und weltweit bewundert wird. Ein zentraler Bestandteil dieses Angebots ist der regionale Personenverkehr. Er bildet die Brücke zwischen dem Fernverkehr und dem Ortsverkehr. Er hat eine wichtige Erschliessungsfunktion.

Wir dürfen heute gleichwohl sagen, dass der regionale Personenverkehr so etwas wie ein goldenes Kalb ist, das sich aber entwickelt hat – wahrscheinlich zur wohlgenährten heiligen Kuh. Leider haben wir es mit der Botschaft zum Verpflichtungskredit in der vergangenen Session verpasst, den regionalen Personenverkehr etwas kritischer auseinanderzunehmen und gewisse Erkenntnisse zu gewinnen. 2007 wurde der regionale Personenverkehr durch die Kantone und den Bund mit rund 1500 Millionen Franken subventioniert. Heute sind es bereits 2000 Millionen Franken. Wir haben somit also ein Wachstum der Vollkosten von über 1,1 Prozent gehabt.

Eigentlich müsste eine Reform, wie wir sie hier vorliegen haben, eben auch auf diese Punkte eingehen. Es ist wohl so, dass wir 1995 mit diesem Gesetz in diesem Parlament – wir alle waren wahrscheinlich noch nicht hier – eine Revolution gemacht haben. Wir haben das Gesetz neu gegliedert. Es gab eigentlich nur noch zwei Besteller, nämlich den Bund und die Kantone. Vorher war das System sehr intransparent und auch sehr teuer gewesen. Das Bestellwesen hat sich in dieser Form bewährt. Doch ich glaube, nach 25 Jahren müssten wir eine solche Reform eigentlich kritisch angehen und dementsprechend auch andere Erkenntnisse gewinnen und Konsequenzen ziehen.

In der Verkehrspolitik steht die Beantwortung grosser Fragen an. Insbesondere zu beachten ist der blinde Fleck, das Mobility-Pricing, das wahrscheinlich plötzlich zum dunklen Loch werden wird. Wie wollen wir in Zukunft ein solches Preisregime beim regionalen Personenverkehr eingliedern? Das würde eben heissen, dass die ungedeckten Kosten plötzlich anders in die Preise aufgenommen werden müssten. Diese Chance werden wir jedoch mittels neuer Vorstösse aufnehmen müssen, damit wir auch diese Fragen beantworten können.

Gestatten Sie mir, auf gewisse Punkte bereits hier im Eintretensvotum einzugehen.

Zunächst zur Tarifpflicht respektive zur Verbilligung der Schulreisen: Wir haben heute, ich habe es vorhin schon erwähnt, im öffentlichen Verkehr einen Kostendeckungsgrad von unter 50 Prozent. Wenn Sie das Tarifwesen mit solchen Vorstössen weiter untergraben, wird dieser Kostendeckungsgrad noch schlechter werden. Die Messbarkeit und die Effizienzfortschritte werden am Ende des Tages noch stärker verzerrt werden. Sofern der Nationalrat der Ansicht ist, dass man auch weiterhin in die kantonalen Kompetenzen

AB 2021 N 2195 / BO 2021 N 2195

eingreifen und das Subsidiaritätsprinzip ritzen soll, dann ist das in Ordnung. Dann muss aber der Nationalrat auch die Kosten dafür auf sich nehmen. Das heisst, wir unterstützen den Minderheitsantrag I (Bregy), dass eine solche Tätigkeit über die Bundeskasse finanziert werden muss.

Zu Artikel 17a, der gemeinsamen Vertriebsinfrastruktur: Sie wissen es, mein Herz schlägt im Zweifelsfall für den Wettbewerb. Aber heute muss ich bzw. die SVP-Fraktion einmal davon absehen, denn es handelt sich hier um einen stark regulierten Markt. Wenn wir das Kartellgesetz einfach auf diesen kleinen Markt oder auf diesen Service public anwenden, dann wird das nicht funktionieren. Das Geld fliesst aus dem System, und es wird so sein, dass wir die Kosten weiterhin sozialisieren, also Bund und Kantone übertragen, die Gewinne aber möglicherweise privatisieren. Plattformen wie Google, Amazon oder wer auch immer werden dieses Tarifsysteem ritzen. Das wollen wir nicht. Wenn wir im regionalen Personenverkehr mehr Wettbewerb wollen, dann müssen wir das, wenn wir ehrlich sind, über das Bestellverfahren, über das Vergabeverfahren machen oder das gesamte System umstellen.

Ich komme noch zu den Abgeltungen der ungedeckten Kosten im Bereich der Oldtimer oder, besser gesagt, der Kulturgüter, die geschützt werden sollen. Glauben Sie mir: Ich habe Freude an alten Dingen, ich lebe das auch privat – wobei diese Dinge Gummiräder haben, keine Eisenräder. Wir unterhalten eine eigene Sammlung von Oldtimern aus Arbon in der Ostschweiz. Was mich besonders freut, ist, dass wir sehr viele Personen haben, ehemalige Mechaniker oder andere Leute, die Freude haben, in ihrer Freizeit im Milizgedanken an diesen



Maschinen zu arbeiten. Genau dasselbe ist auch bei den Bahnen festzustellen: Ehemalige Lokomotivführer, Mechaniker und zugewandte Leute engagieren sich.

Jetzt wollen Sie mit diesem Gesetz den Milizgedanken ausschalten und diese Aufwände in Zukunft über die ungedeckten Kosten abgelden. Das ist der falsche Ansatz. Zusätzlich wird das wahrscheinlich auch dazu führen, dass in Zukunft ganze Abstellgeleise dieser Bahnen voll von alten Waggonen sind. Hier muss ich Ihnen sagen – entschuldigen Sie die Wortwahl, Sie werden mir wahrscheinlich unterstellen, ich sei ein Kulturbanause –, dass diese alten Fahrzeuge oder Waggonen teilweise nicht auf Abstellgeleise, sondern in die Schrottpresse gehören. Ich möchte noch ganz kurz zum Bereich der Zielvereinbarungen und Ausschreibungen kommen. In dieser Reform haben wir es nicht geschafft, den Wettbewerbsgedanken zu fördern, nein, wir haben ihn sogar geschädigt. Was im Gesetz enthalten war, haben wir zusätzlich mit Zielvereinbarungen abgeschwächt. Auch die Innovationskraft, wie sie die Vorredner gepredigt haben, können Sie nicht staatlich verordnen – sie muss aus dem Inneren kommen. Da hilft es auch nichts, wenn das Bundesamt für Verkehr Geld für gute Projekte spricht. Deswegen wird das System garantiert nicht innovativer, nein, innovativer wird es nur über den Wettbewerb.

Wenn ich die Reform oder das kleine Reförmchen anschau, muss ich Ihnen sagen: Man kann durchaus in vielen Bereichen Ja sagen. Aber leider wird das den regionalen Personenverkehr nicht schlagkräftiger, nicht zukunftsgerichteter machen. Die grosse Reform steht noch vor uns: die Reform der Digitalisierung und vor allem das, was ich Ihnen gesagt habe, das Mobility-Pricing. Wenn der regionale Personenverkehr da auch bepreist wird, werden wir grösste Änderungen in diesem Gesetz vornehmen müssen.

In diesem Sinne: Wir treten auf die Vorlage ein. Wir werden, wie gesagt, einige Minderheitsanträge unterstützen.

Borloz Frédéric (RL, VD): Je m'exprime au nom du groupe libéral-radical pour relever certains éléments assez généraux sur la loi et pour, ensuite, aborder les minorités.

D'abord, il s'agit de relever le fait que les transports publics sont un pilier central du bon fonctionnement de la vie quotidienne en Suisse. Ils permettent à 2,5 millions de personnes par jour de se déplacer. Ils complètent le trafic grandes lignes et contribuent à une desserte presque complète du territoire suisse – presque complète, car elle ne l'est jamais, raison pour laquelle des programmes d'investissements pour développer encore le trafic ferroviaire existent, comme par exemple Prodes, pour lequel le Parlement a alloué 13 milliards de francs il y a bientôt deux ans.

Les temps changent et une adaptation de la loi sur le transport de voyageurs est nécessaire, conformément aussi à un vœu des cantons et des entreprises de transport. La révision de la loi vise à rendre le transport régional de voyageurs plus clair, plus transparent et plus efficace. Elle contribue à rendre la procédure de commande du transport régional de voyageurs plus efficace et plus simple. Les conditions générales sont clarifiées et les responsabilités mieux définies, grâce à des règles de présentation des comptes plus précises et à des adaptations du futur système de surveillance et de controlling. Concernant les incitations appropriées pour les entreprises de transport, l'utilisation des excédents est précisée, ce qu'il faut saluer car les évolutions législatives de ces dernières années ont mis à mal la pratique au sein des entreprises de transport.

A cela s'ajoute une option plus étendue de promotion des innovations, qui répond à la demande des entreprises de transport de pouvoir financer davantage les innovations. Dans un autre registre, les dispositions relatives aux mises au concours et aux planifications de prestation et d'offre ont été complétées et précisées par la commission à l'article 31b.

En ce qui concerne la plateforme numérique commune de distribution et celle de la protection des données, on peut relever que grâce à une nouvelle plateforme numérique la procédure de commande est simplifiée et harmonisée. Il est également prévu que les entreprises de transport exploitent une plateforme numérique commune de distribution appelée Nova, qui est en pleine phase de développement.

Enfin, les "affaires" concernant les subventions perçues de manière injustifiée ou par erreur par certaines entreprises de transport ont mis en lumière la nécessité de revoir les bases légales. C'est ainsi que le projet prévoit l'inscription dans la loi des règles de présentation des comptes et de controlling dont j'ai parlé il y a un instant. Ces précisions sont bienvenues pour les entreprises de transport.

Il y a des propositions de minorité. A l'article 15 alinéas 6bis à 6quater, le groupe libéral-radical soutient la minorité. Il s'agit d'obliger les entreprises de transport à diminuer les tarifs, notamment pour les sorties scolaires. Notre groupe estime que c'est de la compétence des cantons, que la Confédération n'a pas à intervenir à ce niveau. Les cantons ont plusieurs manières de soutenir ce genre de sorties: subventions directes aux parents; au travers de la direction régionale des établissements scolaires; les communes peuvent également intervenir pour ajouter encore une aide financière destinée aux sorties scolaires. Nous estimons que la Confédération, je le répète, n'a pas à agir.



Il y a quelques petites divergences de vues. Certains pensent que les sorties scolaires doivent se faire obligatoirement de l'autre côté de la Suisse sinon elles n'ont aucun intérêt; d'autres pensent que faire découvrir des endroits situés à proximité de la région où l'on vit est aussi une manière de promouvoir l'intégration. C'est en effet aussi l'occasion de faire découvrir son propre coin de pays à son entourage direct. Donc, les frais de transport qui résultent de la volonté de se déplacer plus ou moins loin pour effectuer une sortie scolaire doivent rester une compétence cantonale, et non être mis à la charge de la Confédération.

A l'article 17a, il y a également une proposition de minorité; elle est soutenue par le groupe libéral-radical. Elle a trait à la problématique de la loi sur les cartels. Nous pensons qu'il ne faut pas exclure la vente de billets de la loi sur les cartels.

Nous pensons qu'une entreprise de transport pourrait fournir un voyage complet dans lequel serait intégrée, bien entendu, sa propre prestation, mais qu'une agence de voyage pourrait également fournir ce même voyage en intégrant le transport dans le forfait – un transport pas seulement par avion, mais également par transport public routier ou ferroviaire. Dans ces deux cas, nous pensons que l'application de la loi sur les cartels est intéressante et judicieuse afin d'éviter qu'il y ait précisément des blocages commerciaux. Le but est de valoriser l'utilisation des transports publics. L'exclusion n'est pas favorable au développement des transports publics.

AB 2021 N 2196 / BO 2021 N 2196

Enfin, la dernière minorité concerne l'article 28. La position du groupe n'est pas très tranchée sur ce sujet. En fait, il n'est pas du tout question pour nous d'empêcher que les véhicules, les wagons, les combinaisons de chemin de fer anciennes ne soient subventionnées par la Confédération. Ce n'est pas du tout notre but. Simplement, l'article n'est pas assez précis puisqu'il prévoit d'intégrer le matériel roulant historique dans les possibilités de subventionnement, mais sans précision. On craint que cela crée des cimetières de matériel ferroviaire ancien dont l'utilisation serait justifiée une ou deux fois par année, ce qui entraînerait des coûts tout à fait disproportionnés. Or ce n'est vraiment pas le but recherché.

On souhaite que le matériel roulant ancien soit valorisé au niveau du tourisme. Je rappelle que 60 pour cent des utilisateurs des transports publics le sont pour des raisons de loisir. On investit beaucoup pour répondre au problème des pendulaires, mais il faut savoir que plus de la moitié des utilisateurs le sont pour des raisons de loisir – c'était une parenthèse, que je referme maintenant. Le matériel roulant doit vraiment, s'il est ancien, être utilisé, valorisé et subventionné, mais pas stocké inutilement et engendrer ainsi des coûts qui sortiraient du cadre de l'objectif même de la subvention de la Confédération.

Roduit Benjamin (M-E, VS): En s'opposant à la carte journalière pour les classes, votre groupe ne va-t-il pas à l'encontre de l'initiative parlementaire 19.506 déposée par un de ses membres, Christoph Eymann, qui vise à corriger une injustice imposée par une instance fédérale – en l'occurrence le Tribunal fédéral – qui rend tout simplement impossible, d'un point de vue financier, l'organisation de sorties dans le cadre scolaire?

Borloz Frédéric (RL, VD): Merci pour cette question tout à fait pertinente. Je ne crois pas que le Tribunal fédéral rende impossible l'organisation des sorties scolaires. Il reporte la charge sur les parents, mais les communes et les cantons sont libres de travailler différemment. Par exemple, des aides destinées aux élèves commencent à être mises en place, depuis la décision du Tribunal fédéral, pour favoriser la découverte d'un bout de pays ou de son environnement plus immédiat. Peut-être que cette décision du Tribunal fédéral a permis de voir qu'il n'y a pas besoin d'aller au bout de l'Europe pour découvrir des choses extraordinaires – on en a plus près de chez nous et cela engendre des coûts moindres.

Trede Aline (G, BE): Ich werde jetzt in meinem Votum auch zu zwei Minderheiten sprechen, und nachher in der Detailberatung werde ich nicht mehr das Wort ergreifen.

Wir haben es von den Kommissionsprechern gehört: Wir haben tagtäglich 2,5 Millionen Menschen, die den öffentlichen Verkehr in der Schweiz nutzen. Das ist Service public par excellence. Wir sprechen zwar von Fortbewegungsmitteln, aber in der Schweiz tragen diese doch auch zur nationalen Identität bei. Viele sagen, unser Land habe sich dank oder gerade wegen des Bus- und Bahnnetzes so entwickelt. Wir sind sehr stolz auf unsere Präzisionszüge, auf die Pünktlichkeit. Bereits nach zwei Minuten Verspätung greifen alle zum Handy und melden zuhause, dass sie später kommen als geplant. Wir verschicken Postkarten mit den schönen, legendären Postautos drauf. Jedes Kind weiss, dass die Postkutsche der Anfang war. Das "Tü-ta-to" klingt heute eben doch immer noch in allen Ohren.

Zusätzlich zur Schiene und zu den Bussen sprechen wir aber heute auch von den Schiffen und den Seilbahnen; diese sind auch in diesem Personenförderungsgesetz enthalten. Es ist der Regionalverkehr, den wir heute besprechen. Die Leistungen werden vom Bund und von den Kantonen bestellt, die sie daher auch zum grossen



Teil finanzieren. Um den Kredit geht es heute nicht, diesen haben wir für den Zeitraum 2022–2025 bereits in der Herbstsession gesprochen.

Der Bundesrat hat seine Botschaft im Juni vorgelegt, und wir haben uns in der KVF seitdem damit beschäftigt. Grundsätzlich kann gesagt werden, dass das aktuelle System vereinfachte Verfahren vorsieht. Die Transparenz soll erhöht werden. Wir wollen eine höhere Effizienz des Systems und eine Stärkung des Service public. Es soll also eine Optimierung stattfinden, damit der öffentliche Verkehr wirklich auch für morgen und für die Zukunft bereit ist.

Das Bestellverfahren soll harmonisiert werden, und es muss auch vereinfacht werden. So soll auch die Planungssicherheit erhöht werden. Die Zielvereinbarungen mit den Verkehrsunternehmen, die mehrjährige Ziele beinhalten, sollen zu einer besseren Planung führen und es den Unternehmen auch ermöglichen, wirklich Optimierungen vorzunehmen und die Ziele dann hoffentlich auch zu erreichen.

Kollege Bregy hat es sehr ausführlich gesagt: Auch die Kontrolle der Subventionen ist ein zentraler Punkt dieser Revision. Wir haben alle in den Medien über die Missbräuche bei der Postauto AG und der BLS AG gelesen. Das war eine grosse Diskussion. Da besteht wirklich Handlungsbedarf. Die Anforderungen an Unternehmen, die Subventionen erhalten, werden daher verschärft. Das finden wir richtig. Die Frage nach möglichen Überschüssen wird in dieser Gesetzesrevision präzisiert. Schliesslich sollen mit diesem Gesetz auch die Innovationen, die ebenfalls in Zielvereinbarungen festgelegt werden können, gestärkt werden.

Wir werden grossmehrheitlich der bundesrätlichen Fassung folgen. Ich möchte einfach noch zu zwei Minderheiten Stellung nehmen, die vorhin auch schon angesprochen wurden. Es sind, glaube ich, Minderheiten, die halt zu diskutieren geben. Zum Teil sind in den Fraktionen seit der Kommissionsberatung andere Meinungen aufgetreten.

Das eine ist die Minderheit Wasserfallen Christian zu Artikel 17a: Wir werden uns heute bei dieser Minderheit enthalten und möchten, dass diese Bestimmung vom Ständerat noch einmal genauer angeschaut werden kann. Wir unterstützen den Ansatz, dass auch innovative Firmen für den Ticketvertrieb ins Rennen steigen können. Aber es ist für uns zu unklar, wie es genau aussehen würde, wenn dem Antrag der Minderheit heute zugestimmt würde. Für uns ist es klar, und deshalb möchten wir dem Ständerat diese Möglichkeit geben: Es darf nicht komplizierter werden, ein Ticket zu bekommen; die Koordination muss sichergestellt sein, und es darf auch nicht sein, dass es teurer wird. Es muss also klar festgehalten werden, wie das dann aussehen soll in Bezug auf die Koordination oder wenn etwas nicht funktioniert. Die Diskussion bezüglich Kartellgesetz würde dann im Ständerat auch noch einmal geführt werden.

Die zweite Minderheit ist die Minderheit I (Bregy) zu Artikel 15: Da geht es um die Tageskarte für die Schulen. Diese Bestimmung ist aufgrund von vier parlamentarischen Initiativen in die Revision eingeflossen. Das waren die parlamentarischen Initiativen Eymann, Roduit, Munz und Trede. Die Branche hat mittlerweile einen Tarif von 15 Franken pro Tageskarte festgehalten. Wir möchten den Preis tiefer ansetzen, weil es meistens an diesem scheitert. Wir möchten eine Tageskarte für 5 Franken. Die Minderheit I (Bregy) will, dass die Mindereinnahmen der Branche vom Bund übernommen werden.

Deshalb werden wir die Minderheit I (Bregy) unterstützen. Eintreten werden wir natürlich auch.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Viele von Ihnen haben es erwähnt, und ich bin froh, dass da eine grosse Einigkeit herrscht: Der regionale Personenverkehr ist das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs. Es besteht Übereinstimmung, dass er wichtig ist. Umso wichtiger ist eben, dass wir für den regionalen Personenverkehr zeitgemässe Grundlagen haben. Zeitgemässe Grundlagen für die Rechnungslegung sind notwendig, um mit den Anforderungen Schritt zu halten – und die Anforderungen sind hier ganz klar gestiegen –, aber auch um die Lehren aus der Vergangenheit zu ziehen.

Die Vorlage, die Sie heute beraten, will die Stärken des Regionalverkehrs erhalten. Sie will die Effizienz fördern, die Anreize richtig setzen, die Strukturen vereinfachen, Abläufe harmonisieren, die Transparenz und auch das Vertrauen stärken. Die Vorlage bringt Neuerungen. In der Botschaft wird aber auch auf Massnahmen verwiesen, die in den vergangenen Jahren bereits umgesetzt worden sind. Damit haben Sie mit dieser Vorlage einen Überblick über den aktuellen Stand

AB 2021 N 2197 / BO 2021 N 2197

im Bestellverfahren und über die Bestimmungen im Personenbeförderungsgesetz erhalten.

Das Projekt "Reform des regionalen Personenverkehrs" geht zurück auf eine Motion aus dem Jahr 2013. Diese Motion der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen verlangte, dass die Finanzierung und die Harmonisierung des Bestellverfahrens im regionalen Personenverkehr sichergestellt werden. Im Rahmen dieses Projekts hat man verschiedene Varianten vertieft geprüft. Die Vorlage wurde, wie gefordert, in



Zusammenarbeit mit den Kantonen und auch unter Einbezug der Branchenvertreter erarbeitet. Sie geniesst heute eine breite Unterstützung, und deshalb haben wir Ihnen diese Vorlage auch so unterbreitet.

Während der gemeinsamen Erarbeitung und auch in der Vernehmlassung hat sich gezeigt, dass sich das Bestellverfahren beim regionalen Personenverkehr, wie wir es seit 25 Jahren kennen, bewährt hat. Es ist eine Verbundaufgabe zwischen Bund und Kantonen. Sie ist zwar aufwendig, das stimmt. Sie ermöglicht es aber eben auch, den Aufbau und die Weiterentwicklung von dichten und massgeschneiderten Angeboten des öffentlichen Verkehrs in allen Kantonen und vor allem auch die regionale Verbundenheit des öffentlichen Verkehrs zu gewährleisten. Die Botschaft bringt daher keine Abkehr vom bisherigen System, vielmehr verbessert sie punktuell das heute bestehende System und damit auch die Grundlagen für den bestellten Regionalverkehr. Die Änderungen im Personenbeförderungsgesetz beschränken sich aber nicht nur auf die Reform im regionalen Personenverkehr, sie nehmen auch zwei Elemente aus anderen Themenbereichen und einer weiteren Vernehmlassungsvorlage auf. Aus der Reform des regionalen Personenverkehrs wurde damit eine breitere Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes.

Ein wichtiges Element dieser Vorlage sind die gesetzlichen Anpassungen im Bereich Rechnungslegung und Controlling. Die Anpassungen im Gesetz erfolgen als Ergänzung der im Nachgang zu den bekannten Subventionsfällen bereits ergriffenen Massnahmen.

Die Vorlage enthält zudem Elemente aus der 2019 durchgeführten Vernehmlassung zur multimodalen Mobilität. Das sind Bestimmungen zur gemeinsamen Vertriebsinfrastruktur der Branche und zum Datenschutz.

Bereits gehört haben Sie, dass der Verpflichtungskredit zur Finanzierung der Abgeltungen des regionalen Personenverkehrs für die kommenden vier Jahre nicht zu dieser Vorlage gehört. Diese Abgeltungen haben Sie ja bereits separat beraten.

Den Kern der Vorlage bildet folglich die Reform des regionalen Personenverkehrs. Wie gesagt, wir bleiben beim bestehenden System der gemeinsamen Bestellung des regionalen Personenverkehrs durch Bund und Kantone. Der regionale Personenverkehr wird aber auch weiterentwickelt. So haben wir Anliegen von Kantonen und Transportunternehmen wie die Präzisierung und Stärkung der Innovationsfinanzierung aufgenommen. Regelungen, Abläufe und Bestellinstrumente für den regionalen Personenverkehr werden vereinfacht und vereinheitlicht. Dafür ist zentral, dass wir neu eine obligatorische mehrjährige Zielvereinbarung zwischen Bestellern und Transportunternehmen schaffen, um eine erhöhte Planungssicherheit und -verbindlichkeit zu haben. Zentral ist auch, dass wir ein nationales Benchmarking für mehr Transparenz und Effizienz sowie eine digitale Bestellplattform für ein harmonisiertes Bestellverfahren einführen.

Drei Jahre nach dem Fall Postauto sind die Konsequenzen für die subventionsrechtliche Aufsicht und die Steuerung der Subventionen im öffentlichen Verkehr weitgehend gezogen. Eine Reihe von Massnahmen ist umgesetzt. Für andere braucht es ergänzend eine gesetzliche Verankerung. Diese wird jetzt gerade in diesem Gesetz vorgenommen. Neu wird nämlich im Gesetz festgelegt, dass im subventionierten regionalen Personenverkehr keine Gewinne einkalkuliert werden dürfen. Es wird also ein sogenanntes Gewinnverbot geben. Weiter wird präzisiert, wie die allfälligen Überschüsse zu verwenden sind. Wie bisher sind mindestens zwei Drittel der Überschüsse der Spezialreserve zur Deckung von künftigen Fehlbeträgen zuzuweisen. Die heute bestehende Möglichkeit, Überschüsse oberhalb eines gewissen Schwellenwerts vollständig frei zu verwenden, entfällt mit dieser Vorlage.

Neu wird auch unterschieden, ob eine Linie des öffentlichen Verkehrs nach einer Ausschreibung oder aufgrund einer Direktvergabe betrieben wird. Betreibt ein Unternehmen eine Linie nach einer Ausschreibung, dann sind die finanziellen Spielräume nachher grösser, weil das Unternehmen ja auch grössere Risiken trägt.

Wie ich vorhin erwähnt habe, enthält die Vorlage auch zwei Elemente aus der Vernehmlassungsvorlage zur multimodalen Mobilität. Es sind dies die gesetzliche Statuierung der von der Branche des öffentlichen Verkehrs gemeinsam genutzten Infrastruktur für den Vertrieb von Angeboten des öffentlichen Verkehrs – die sogenannte Netzweite ÖV-Anbindung (Nova) – und die Anpassung der Datenschutzbestimmungen. Diese Bestimmungen sind unbestritten, auch in Ihrer Kommission. Ich denke, es sind wichtige Elemente, die dieses Gesetz insgesamt auch bereichern. Deshalb haben wir sie in die Vorlage aufgenommen.

Sie haben es gehört: Ihre vorberatende Kommission ist auf die Vorlage eingetreten. Die Vorlage ist das Resultat einer sehr guten, konstruktiven Zusammenarbeit mit den Kantonen und auch mit der Branche. Sie ist breit abgestützt, und ich bitte Sie, auf diese Vorlage einzutreten.

Ich werde zu einzelnen Differenzen nachher in der Detailberatung noch separat Stellung nehmen.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

L'entrée en matière est décidée sans opposition



Bundesgesetz über die Personenbeförderung (Reform des regionalen Personenverkehrs und der Rechnungslegung)

Loi sur le transport de voyageurs (Réforme du transport régional et de la présentation des comptes)

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress; Ziff. I Einleitung; Ersatz von Ausdrücken; Art. 9 Abs. 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule; ch. I introduction; remplacement d'expressions; art. 9 al. 4

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 15

Antrag der Mehrheit

Abs. 6bis

Die Unternehmen haben für Kinder und Jugendliche, die im Rahmen von Schul- oder Sportanlässen begleitet reisen, einen preislich ermässigten Tarif, namentlich für Tageskarten, aufzustellen.

Abs. 6ter

Die Transportunternehmen dürfen für Gruppen nach Absatz 6bis besondere Beförderungsbestimmungen wie beispielsweise eine Reservationspflicht vorsehen und Gruppen vom Transport auf einzelnen sehr stark frequentierten Verbindungen einschränken oder ausschliessen.

Antrag der Minderheit I

(Bregy, Candinas, Giezendanner, Kutter, Quadri, Romano, Rutz Gregor, Tuena, Umbricht Pieren, Wobmann)

Abs. 6quater

Der Bundesrat kann die Maximalbeiträge der Tageskarten gemäss 6bis festlegen. Die den Unternehmen dadurch entstehenden Mindererträge sind durch den Bund auszugleichen.

AB 2021 N 2198 / BO 2021 N 2198

Antrag der Minderheit II

(Wasserfallen Christian, Borloz, Fluri, Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Tuena, Umbricht Pieren, Wobmann)

Abs. 6bis-6quater

Streichen

Art. 15

Proposition de la majorité

Al. 6bis

Elles doivent fixer un tarif comportant un rabais, notamment sur le prix des cartes journalières, à l'intention des enfants et adolescents accompagnés qui se déplacent dans le cadre d'activités organisées durant la scolarité obligatoire.

Al. 6ter

Pour le transport des groupes visés à l'alinéa 6bis, elles peuvent prévoir des dispositions particulières comme la réservation obligatoire, ou limiter, voire exclure, ce type de transport sur certaines lignes très fréquentées.

Proposition de la minorité I

(Bregy, Candinas, Giezendanner, Kutter, Quadri, Romano, Rutz Gregor, Tuena, Umbricht Pieren, Wobmann)

Al. 6quater

Le Conseil fédéral peut fixer un montant maximum pour les cartes journalières visées à l'alinéa 6bis. La Confédération prend en charge le manque à gagner qui en résulte pour les entreprises.



Proposition de la minorité II

(Wasserfallen Christian, Borloz, Fluri, Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Tuena, Umbricht Pieren, Wobmann)

Al. 6bis-6quater

Biffer

Bregy Philipp Matthias (M-E, VS): Wir sprechen hier über den Antrag der Minderheit I zu Artikel 15 Absatz 6quater, der sich auch auf die Absätze 6bis und 6ter bezieht. Um was geht es? Es geht um die Frage, ob für Kinder und Jugendliche, die im Rahmen von Sport- und Schulanlässen begleitet reisen, ermässigte Tageskarten angeboten werden sollen. Ausgangspunkt für diese Bestimmungen sind verschiedene parlamentarische Initiativen, von denen eine von unserem Fraktionskollegen Benjamin Roduit stammt.

Was will die Mehrheit Ihrer Kommission? Sie will zum einen, dass zu diesem Zweck Tageskarten zu einem ermässigten Preis angeboten werden. Zum andern will sie, dass eine Reservationspflicht damit verbunden sein kann. Das heisst, wir würden die Unternehmen verpflichten, verbilligte Tageskarten anzubieten, wobei das Angebot mit der Einhaltung von Regeln verknüpft werden darf.

Die Mitte-Fraktion unterstützt dieses Ansinnen. Sie sieht darin zwei grosse Vorteile: Zum einen werden die Familien entlastet, zum andern interessante Möglichkeiten gerade für periphere und touristische Regionen geschaffen.

Was aber will ich nun mit meinem Minderheitsantrag erreichen? Diese Minderheit will einzig eine Klärung der Frage, wer für die Kosten aufkommen soll. Für die Mitte-Fraktion ist klar, dass der Bund, wenn er bestellt, auch zu bezahlen hat. Mit "bezahlen" ist im konkreten Fall gemeint, dass die Differenz zum eigentlichen Preis der Tageskarten beglichen werden soll.

Warum ist das so wichtig? Der regionale Personenverkehr ist eine Verbundaufgabe: Kantone und Bund haben je nach Bereich Aufgaben zu erfüllen. Wenn demnach einer der beiden Bereiche etwas verlangt oder bestellt, dann hat er es auch zu bezahlen.

Im Sinne einer Klärung der Situation bitte ich Sie zum einen, der Idee einer Verbilligung von Tageskarten zuzustimmen, und zum andern, dem Bund, wenn er bestellt, auch die Pflicht zur Übernahme der Kosten aufzuerlegen.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Ich spreche gleich zu meinen beiden Minderheiten, wie das vorgesehen ist. Bei meiner Minderheit II geht es um die Frage der Tageskartenverbilligung für Jugendliche, Schulklassen und Sportanlässe. Der Antrag der Mehrheit wurde nachträglich eingereicht. Er war, wie Sie hier sehen, ursprünglich nicht Bestandteil dieser Vorlage.

Mit den Transportunternehmen, die hier erwähnt werden, sind nur jene gemeint, die sich im Bereich des sogenannten bestellten Verkehrs befinden. Das heisst also, dass die privatwirtschaftlichen Unternehmen ohne bestellten Verkehr von dieser Verbilligung ausgeschlossen wären, die der Bund ja dann, wenn Sie den Minderheitsantrag I (Bregy) annehmen würden, refinanzieren würde. Damit würden wir eine Ungleichheit im Markt schaffen. Denn private Carunternehmen zum Beispiel, die eben nicht im Bereich des öffentlichen bestellten Verkehrs tätig sind, würden dann keine Zuschüsse für verbilligte Tageskarten erhalten. Es sind eben hier nur jene Verkehre inkludiert, die Bund und Kantone bestellen.

Konkret ergäbe das dann zum Beispiel auch eine Abgrenzungsschwierigkeit bei der Postauto AG. Postauto Schweiz würde im Linienverkehr für diese Angebote entschädigt, was dann, wenn es ein rein privater Anlass ist – für den man ja ebenfalls ein Postauto mieten kann –, nicht der Fall wäre. Es ist nicht klar, wie man dann die Quersubventionierungen zwischen der einen und der anderen Verkehrskategorie entsprechend eliminieren würde.

Gut gemeint ist manchmal eben nicht gut. Hier würde etwas gemacht, was einfach eine Marktverzerrung zugunsten des bestellten öffentlichen Verkehrs bringen würde. Wir haben ja in der Vergangenheit gesehen, dass die Abgrenzungen und die Subventionierungspraxis gerade bei der Postauto AG und anderen öffentlichen Verkehrsunternehmen äusserst schwierig sind. Hier würden wir einige Schlupflöcher öffnen. Quersubventionierungen wären nicht einfach zu entdecken. Deshalb raten wir Ihnen aktiv davon ab, hier wieder so ein Schlupfloch zu schaffen.

Kommen wir zu meiner Minderheit zu Artikel 17a Absatz 4. Hier geht es um die sogenannte gesetzliche Regulierung und Grundlage für die Plattform Nova, für die gemeinsame Vertriebsinfrastruktur im Bereich dieser Angebote des öffentlichen Verkehrs.

Auch hier ist unverständlich, warum man jetzt plötzlich darauf kommen soll, dass ausgerechnet bei dieser Infrastruktur das Kartellrecht nicht gelten soll. Das ist mir schleierhaft geblieben, es konnte nicht begründet



werden. Es ist aber ein Präzedenzfall, wenn ausgerechnet in diesem Bereich – auf dieser Plattform werden sich eben auch private Akteure bewegen – das Kartellrecht nicht gelten soll. Wie Sie in Artikel 17a Absatz 3 lesen, geht man ja schon davon aus, dass auch Dritte diese Betriebsinfrastruktur nutzen und entsprechend ein angemessenes Entgelt zu entrichten haben. Das heisst, es geht hier nicht einfach nur um die öffentlichen Verkehrsunternehmen oder die öffentlich-rechtlichen bzw. staatsnahen Betriebe, sondern hier geht es eben explizit auch um private Angebote. Deshalb ist es schon nur aus diesem Grund nicht opportun, diese ganze Regulierung nicht dem Kartellgesetz zu unterstellen.

Das sagt eben direkt aus, dass in Bezug auf die Tarifierung dieser Vertriebskanäle ein Entgelt entrichtet werden muss. Warum die Branche genau hier ein sogenannt staatliches Kartell schaffen will – indem der Gesetzgeber sagen würde, dass der Vertrieb dann entsprechend nicht dem Kartellrecht unterstellt werden wird –, kann eben nicht begründet werden.

Ich mache Ihnen ein Beispiel. Es gilt ja, nicht nur die Frage der Ticketpreise und des Ticketvertriebs zu lösen, sondern es geht auch darum: Bei privaten Akteuren gibt es z. B. kombinierte Angebote; man kann sich z. B. ein Ticket des öffentlichen Verkehrs und eine entsprechende Hotelübernachtung kaufen. Bei diesen Angeboten herrscht ja ein Wettbewerb. Warum man jetzt hier als Bundesgesetzgeber diesen Wettbewerb einfach ausschalten und eine Monokultur züchten will, steht letztlich in den Sternen. Bei den Reiseangeboten bieten z. B. der TCS und andere private Firmen verschiedene Angebote an, bei denen der Mobilitätsmarkt entsprechend spielt. Wenn das Parlament den Mobilitätsmarkt jetzt plötzlich abschotten und ihn dann eigentlich nur noch für eine kleine Kategorie aufrechterhalten will, dann werden letztlich die

AB 2021 N 2199 / BO 2021 N 2199

Innovation und auch solche Angebote im Keim erstickt. Genau das wäre nicht sinnvoll.

Wenn Sie als Konsumentinnen und Konsumenten im öffentlichen Verkehr z. B. Kombiangebote möchten – oder etwas anderes, der Möglichkeiten sind viele –, dann müssen Sie meiner Minderheit zustimmen und Absatz 4 streichen. Alles andere wird dazu führen, dass ein abgeschotteter Markt entsteht. Es entsteht aber nicht nur ein abgeschotteter Markt. Es kann heute auch nicht abschliessend geklärt werden, wo die Kartellregelung dann effektiv noch gelten würde und wo nicht. Es gäbe dann eine Kombination zwischen Bereichen, die vom Kartellrecht ausgenommen sind, und anderen Bereichen, in denen der freie Markt spielt. Es entsteht also insgesamt eine Rechtsunsicherheit. Uns wurde auch schon mitgeteilt, dass man zur Klärung dieser Rechtsunsicherheit dann einen langwierigen Rechtsweg mit Gerichtsprozess beschreiten müsste. Das ist deshalb unsinnig. Das gibt nur eine Diskriminierung. Hier für diese Plattform ein staatliches Monopol zu schaffen, ist unnötig.

Ich bitte Sie, hier bei der bundesrätlichen Variante zu bleiben, die eigentlich intelligent und richtig ist, indem man eben auch Dritte auf dieser Plattform will, weil sie nur so lernt. Diese Dritten können dann ein angemessenes Entgelt entrichten.

Ich bitte Sie, diesen unnötigen Absatz 4 zu streichen.

Roduit Benjamin (M-E, VS): Cher collègue, pouvez-vous confirmer les chiffres donnés en commission, à savoir que les cartes journalières coûteraient 20 millions de francs, sur un subventionnement annuel de 2 milliards, et ne feraient donc pas concurrence aux transports privés qui ne sont concernés que de manière marginale?

Wasserfallen Christian (RL, BE): Oui, vous avez raison, mais cela reste une réglementation qui crée un déséquilibre sur le marché, au détriment des entreprises privées qui ont aussi des services à offrir et qui ne pourraient pas bénéficier d'argent public. Cela créerait un déséquilibre sur le marché, ce qui n'aurait aucun sens.

Schaffner Barbara (GL, ZH): Gerne gehe ich in der Detailberatung noch auf zwei Punkte näher ein. Zuerst einmal möchte ich Sie an Ihre Schulzeit erinnern. Was bleibt Ihnen da im Gedächtnis haften? Die Tage und Wochen, die Sie im Schulzimmer verbracht haben, oder die speziellen Momente, das Aussergewöhnliche, der Ausflug mit der Klasse in den Zoo, der Museumsbesuch oder eine Wanderung in den Bergen? Es wäre schade, wenn solche speziellen Momente in der Schulkarriere unserer Kinder verhindert würden, weil die Kosten für den Ausflug zu hoch sind. Gerade gestern haben wir ja von unserer neuen Nationalratspräsidentin gehört, dass gemeinsame Erlebnisse aus der Schulzeit bis zu einer gemeinsamen Feier im Nationalratssaal führen können.

Für die Grünliberalen ist wichtig, dass wir hier mit einem relativ kleinen finanziellen Beitrag zwei Anliegen gleichzeitig erfüllen können. Durch die Ausflüge erfahren und erleben unsere Kinder erstens eine Schweiz, die sich vielleicht sprachlich, kulturell oder in anderen Dingen von der Schweiz unterscheidet, die sie tagtäglich sehen und kennen. Dies fördert den Zusammenhalt der verschiedenen Regionen der Schweiz. Zweitens



lernen die Kinder den öffentlichen Verkehr kennen und nutzen. Für die Erfüllung dieser beiden Anliegen unterstützen es die Grünliberalen mit der Mehrheit der KVF, dass Unternehmen des öffentlichen Verkehrs verbilligte Angebote für Schul- und Sportanlässe anbieten sollen.

Ich sage noch ein paar Worte zum Minderheitsantrag I (Bregy). Dieser will ja, wie wir vorhin gehört haben, dass die Kosten von geschätzten 20 Millionen Franken, die durch die Verbilligung der Tickets des öffentlichen Verkehrs entstehen, separat vom Bund getragen werden. Die Grünliberalen lehnen diese separate Verrechnung in Anbetracht des kleinen Betrags innerhalb des 2-Milliarden-Topfs als viel zu kompliziert ab.

Ich komme nun noch zu Artikel 17a. Haben Sie schon einmal eine Suchmaschine für Flugverbindungen und Flugtickets verwendet? Innerhalb weniger Sekunden finden Sie damit alle Flugverbindungen, Preise, Reisezeiten, die Anzahl Zwischenlandungen und was Sie sonst noch gerne alles vergleichen würden. Danach werden Sie so weitergeleitet, dass Sie die gesamte Reise buchen können. Ähnliches fehlt für den internationalen Verkehr auf dem Boden komplett. Wenn es um Hauptverbindungen geht, finden Sie vielleicht die eine oder andere App – meistens einer nationalen Bahngesellschaft –, über die Sie einen Reisevorschlag erhalten. Ob Sie diesen Vorschlag dann überhaupt buchen können und dafür noch den besten Preis erhalten, ist damit aber noch lange nicht sichergestellt.

Ein anderes Beispiel aus der Schweiz: Am Wochenende wollte ich ins Klöntal fahren. Normalerweise würde ich die Verbindung auf der SBB-App herausuchen und dann losfahren. Diesmal hat es nicht geklappt. Die SBB sagten mir dazu: Hoppla, hier fährt nichts, am gewählten Datum steht keine Verbindung zur Verfügung. Dass ausserhalb der Saison kein Postauto mehr ins Klöntal fährt, musste ich selber herausfinden. Eine Lösung hatte ich mit dieser Information auch noch nicht. Viel lieber als diese nichtssagende Meldung wäre mir gewesen, ich hätte einen Lösungsvorschlag erhalten, wie ich trotzdem mindestens einen Teil des Weges mit dem öffentlichen Verkehr zurücklegen könnte und nicht auf das Auto ausweichen muss. Beispielsweise könnte mir die App vorschlagen, mit dem Zug nach Ziegelbrücke zu fahren und dort dann ein Mobility-Auto zu mieten. Sie könnte mir auch eine Variante vorschlagen, etwa erst in Glarus auf das Mobility-Auto umzusteigen; das wäre dann wohl etwas billiger, dafür würde es etwas länger dauern.

Auch innerhalb des Schweizer Kuchens des öffentlichen Verkehrs gibt es noch Raum für Innovation und mehr Kundenfreundlichkeit im Vertrieb. Das hat unter anderem die privat lancierte App Fairtiq bewiesen. Ihr System für Check-in-check-out-Tickets ist heute in der SBB-App hinterlegt. Die Entwickler sagen jedoch klar, dass die Entwicklung nur in einer Marktsituation und mit der Aussicht auf eine Provision auf den Ticketverkauf möglich war.

Die Grünliberalen wollen mehr solche innovativen Start-ups und bessere Vertriebslösungen für Tickets des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz, im internationalen Verkehr und im multimodalen Verkehr. Wir wollen mehr Markt dort, wo keine direkte Konkurrenz zu den subventionierten Angeboten der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs entsteht. Wir wollen einen verbesserten Zugang der Kundschaft zu den Angeboten des öffentlichen Verkehrs und zu multimodalen Verkehrsangeboten. Wir schwärmen nicht nur von der Privatwirtschaft und deren Innovationskraft wie die Sprecher der SVP- und der Mitte-Fraktion, sondern wir schaffen auch die Voraussetzungen dafür.

Deshalb unterstützen wir in Artikel 17a den Minderheitsantrag Wasserfallen Christian. Tun Sie es uns gleich!

Bregy Philipp Matthias (M-E, VS): Ich habe in der Eintretensdebatte schon viele Ausführungen gemacht. Ich werde mich nur noch auf das beschränken, was noch nicht gesagt wurde.

Wir haben bei Artikel 15 Absätze 6bis, 6ter und 6quater einen Minderheitsantrag II (Wasserfallen Christian). Dieser will klarerweise, dass man diese ermässigten Tageskarten für Schulen und Sport nicht schafft. Ich habe es beim Eintreten gesagt: Es ist für viele Familien eine Erleichterung, es ist eine Stärkung der Schule, aber es ist auch ein Mittel, das hilft, den Zusammenhalt der Schweiz zu stärken, wenn man die Schweiz bei Schulreisen erkunden kann. Aus diesem Grund lehnen wir den Minderheitsantrag II klar ab, unterstützen bei Absatz 6quater aber den Minderheitsantrag I (Bregy).

Ein weiterer und wahrscheinlich der diskutabelste Minderheitsantrag in diesem Dossier ist jener zu Artikel 17a Absatz 4. Es geht dabei um die Anwendung des Kartellgesetzes. Dieser Artikel umfasst aber, und das dürfen wir nicht vergessen, zwei Elemente: erstens eine diskriminierungsfreie Nutzung der Vertriebsinfrastruktur, zweitens den Ausschluss der Anwendung des Kartellgesetzes. "Kartellgesetz" tönt im Prinzip ganz gut. Wir sind alle der Meinung, dass Kartelle der falsche Weg sind. In einem stark regulierten Markt wie dem öffentlichen Verkehr würde aber die Eins-zu-eins-Anwendung des Kartellrechts, das für privatwirtschaftliche Strukturen

AB 2021 N 2200 / BO 2021 N 2200

geschaffen wurde, zu Problemen führen. Sie würde schliesslich eine Änderung der Marktordnung bewirken,





die vom Bundesrat und vom Parlament bisher so nicht gewollt worden ist.

Ich habe es gesagt: Das Kartellrecht hat den Schutz des freien Wettbewerbs zum Ziel. Diese Konzeption passt aber nicht zu einem regulierten, integrierten und stark vom Service public getriebenen öffentlichen Verkehr. Bei der Vergabe von gewissen Mandaten spielen andere Gründe als nur die Finanzen eine Rolle; ich komme dann bei der Minderheit Giezendanner zu Artikel 32g noch kurz darauf zurück.

Auch die Mitte-Fraktion steht dem Kartellrecht positiv gegenüber, aber nicht in diesem Bereich, weil es hier konzeptionell einfach nicht passt. Zudem, und das möchte ich Ihnen noch ans Herz legen: Wenn Sie diesen Absatz einfach streichen, dann streichen Sie auch den diskriminierungsfreien Zugang zu den Vertriebsinfrastrukturen. Das wäre ein wesentlicher Nachteil in diesem Gesetz.

Zur Minderheit Giezendanner bei Artikel 28 und zum historischen Rollmaterial, welches bei den ungedeckten Kosten mitberechnet werden soll, möchte ich nicht allzu viel sagen. Es ist aber weder konservativ noch bahnrömantisch, wenn man das unterstützt. Denn ich kann Ihnen sagen, wer davon vor allem profitiert: Es sind touristische Bahnen und damit ein wichtiger Zweig in der schweizerischen Verkehrslandschaft.

Zu guter Letzt haben wir die Minderheit Giezendanner bei Artikel 32g. Wir haben auch hier zwei Elemente. Bis jetzt spricht man von der wirtschaftlich günstigsten Offerte, und man möchte neu von der vorteilhaftesten sprechen. Der Begriff "vorteilhafteste" beinhaltet, dass man hier auch andere Elemente als rein pekuniäre Kriterien berücksichtigen kann. Das ermöglicht eine strategische Ausrichtung im regionalen Personenverkehr. Ergänzt wird es durch den Umstand, dass man nicht mehr eine blosse Umweltverträglichkeit, sondern die Nachhaltigkeit fordert, also den Begriff öffnet, und hier zudem die Innovationsfähigkeit und die Plausibilität hineinbringt. Beides ist entscheidend. Wenn Sie im regionalen Personenverkehr ein Projekt haben, welches innovationsfähig ist, dann verdient es auch Unterstützung – auch wenn es vielleicht nicht das günstigste ist. Wenn Sie ein Projekt haben, das eben wegen der Grundkonzeption plausibel ist, dann hilft das dem Gedanken, dass man mit öffentlichen Geldern, Steuergeldern vorsichtig umzugehen hat.

In diesem Sinne bitten wir Sie, jeweils der Mehrheit zu folgen, mit Ausnahme von Artikel 15 Absatz 6quater, wo wir Sie bitten, die Minderheit I zu unterstützen.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Ich möchte noch kurz eine Frage in Bezug auf die Tageskartenermässigungen stellen: Es reden alle immer vom Kostendeckungsgrad und von der Kostenwahrheit beim Mobility-Pricing usw. Hier schafft man jetzt schon wieder eine Ausnahme, die der Kostenwahrheit und dem Kostendeckungsgrad entgegensteht. Die Kantone hätten ja auch die Möglichkeit, entsprechend etwas zu bezahlen. Warum muss ausgerechnet der Bund dazu beitragen, die Kostenwahrheit zu verringern?

Bregy Philipp Matthias (M-E, VS): Herr Kollege Wasserfallen, Sie kennen meine Position zu Mobility-Pricing. Ich bin dagegen. Warum sollen wir diese Bestimmung beschliessen? Weil es für Schulen und Sportanlässe wichtig ist, dass wir diese verbilligten Tageskarten schaffen. Warum soll der Bund bezahlen? Ganz einfach: Wer bestellt, soll bezahlen. Das ist die Grundregelung, die meine Minderheit beantragt.

Graf-Litscher Edith (S, TG): Ich habe mich zu den meisten Einzelanträgen bzw. Minderheiten bereits geäußert, möchte aber jetzt noch auf den wichtigen Bereich der vergünstigten Tageskarten für Schulreisen oder Sportanlässe eingehen. Wir alle wissen, wie zentral es ist, seinen Horizont mit einer Reise in eine andere Landesgegend, in eine andere Sprachregion erweitern zu können. Genau das war ja auch das Ziel der vier parlamentarischen Initiativen, die wir in der KVF-N aufgenommen haben. Eine davon stammt von Fraktionskollegin Martina Munz. Zentral ist es, dass wir hier eine Lösung suchen, damit die bereits stark belasteten Schulbudgets entlastet werden, damit nicht die Eltern einmal mehr zur Kasse gebeten werden und damit Schulreisen, Klassenlager, Exkursionen wie auch Besuche hier im Bundeshaus zu einem günstigen Preis ermöglicht werden.

Wir wissen alle, der Transport ist nicht gratis. Deshalb müssen wir jetzt gemeinsam eine Lösung suchen. In der Kommission haben wir eine Bestimmung in die Gesetzesrevision aufgenommen, die es ermöglicht, die günstigeren Tageskarten zur Verfügung zu stellen. Jetzt geht es noch darum, wie die – gemäss der Branche – rund 20 Millionen Franken aufgeteilt werden können. Die Branchenvereinigung Alliance Swiss Pass ist uns entgegengekommen, hat einen Lösungsansatz aufgezeigt und würde auf den 1. Januar 2022 allenfalls eine Tageskarte zum Preis von 15 Franken anbieten.

Wir sind in der SP-Fraktion klar der Ansicht, dass das nicht reicht und dass das ursprüngliche Ziel der parlamentarischen Initiativen, nämlich im Bereich des Generalabonnements eine Tageskarte für 5 Franken anzubieten, effektiv dazu beitragen würde, dass mehr Schulreisen und -ausflüge gemacht werden könnten.

Damit nun aber eine Lösung im Sinne der ursprünglichen parlamentarischen Initiativen, nämlich eben diese Tageskarte in der Grössenordnung von 5 Franken pro Person, möglich ist, ist eine Ausgleichszahlung notwen-



dig, damit die Mindereinnahmen der Transportunternehmen abgegolten werden können. Deshalb unterstützt die SP-Fraktion die Minderheit Bregy bei Artikel 15, welche eine solche Lösung ermöglicht. Ich bitte Sie, dieser Minderheit ebenfalls zu folgen.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ich nehme zu den Differenzen in drei Artikeln Stellung. Ich werde mir dann erlauben, mich allenfalls noch in der Beratung im Ständerat zu den Ergänzungen zu äussern, die Ihre Kommission zusätzlich vorgenommen hat. Ich werde also vonseiten des Bundesrates heute keine Abstimmungen dazu verlangen.

Ich beginne mit Artikel 15 zur Tarifpflicht. Da hat Ihre Kommission neu aufgenommen, dass die Unternehmen für Kinder und Jugendliche preislich ermässigte Tageskarten anbieten sollen. Ganz grundsätzlich, muss ich Ihnen sagen, haben wir mit diesem Gesetz vorgesehen, dass Bund und Kantone Leistungen bestellen, dass sie aber nicht in die Tarifoheit eingreifen. Das ist eigentlich genau das, was Bund und Kantone eben nicht machen. Insofern, muss man sagen, ist ein solcher Eingriff in die Tarifoheit nicht unproblematisch. Nun ist es aber so, dass Sie von der Alliance Swiss Pass, die für die Tarife zuständig ist, eine Information bekommen haben; Sie wissen ja, die Tarife werden nicht von den SBB, nicht von einem Transportunternehmen, sondern gemeinsam festgelegt. Alliance Swiss Pass hat bereits entschieden, dass sie ein solches Angebot einer Spezialtageskarte für 15 Franken neu ganzjährig anbieten wird. In diesem Sinne hat allein die Aufnahme dieses Absatzes dazu geführt, dass bereits eine Reaktion erfolgt ist. Das ist erfreulich, jetzt können Sie das aufnehmen. Aber ganz grundsätzlich, denke ich, ist es nicht unproblematisch, wenn Sie hier in die Tarifoheit eingreifen.

Nun gibt es dazu auch noch die Minderheit I (Bregy), die sagt, dass der Bund diese Mindererträge ausgleichen soll. Da muss ich Sie bitten, davon abzusehen. Einige Argumente wurden von den Vertretern der Mehrheit bereits genannt. Die Finanzierung der Schulen und ihrer Ausflüge liegt in der Kompetenz der Kantone und Gemeinden. Das ist hier eigentlich die wesentliche Aussage. Es geht nicht darum, wer bei wem was bestellt. Herr Nationalrat Wasserfallen hat vorhin zu Recht gesagt: Sie können einen Schulausflug auch bei einem privaten Carunternehmen buchen. Dann sollen eben, je nachdem, ob der Kanton oder die Gemeinde zuständig ist, diese dafür sorgen und die Kosten für den Schulausflug tragen. Da haben wir keine Differenz. Wir erinnern uns alle sehr gerne und ausgiebig an solche Dinge; ich erinnere mich an eine Drei-Seen-Schiffahrt, die fast nicht mehr aufgehört hat – aber es war auch wunderschön. Das soll so bleiben.

Letztlich geht es darum, dass Sie nicht auf einmal den Bund zur Übernahme von Kosten verpflichten. Die Begleichung dieser Kosten liegt nämlich in der Kompetenz der Kantone und Gemeinden. Ihnen geht es ja um Ausflüge der Schulen. Sie vermischen verschiedene Dinge miteinander. Das hat auch nichts mit dem Bestellprinzip zu tun. Dieses besteht

AB 2021 N 2201 / BO 2021 N 2201

darin, dass Sie im Rahmen des Personenbeförderungsgesetzes Linien oder Fahrplanleistungen bestellen. Sie sollen aber nicht in die Tarifoheit eingreifen und gleichzeitig verschiedene Zuständigkeiten vermischen. Es geht nun nicht darum, dass man die Schulausflüge niemandem gönnen möchte, aber bleiben Sie doch bei den Zuständigkeiten. Meines Erachtens ist es in den Kantonen und Gemeinden auch völlig unbestritten, dass diese Ausflüge und ihre Kosten oder allfällige Erleichterungen auch von diesen bezahlt oder mitfinanziert werden.

In diesem Sinne bitte ich Sie, den Minderheitsantrag Bregy abzulehnen.

Ich äussere mich nun zu Artikel 17a, bei dem es um die gemeinsame Vertriebsinfrastruktur geht, d. h. um die gesetzliche Festlegung, dass alle Unternehmen mit einer Personenbeförderungskonzession die Vertriebsinfrastruktur gemeinsam betreiben. Das ist bereits heute der Fall. Ihre Kommission beantragt Ihnen, in einem zusätzlichen Absatz zu ergänzen, dass die Nutzung dieser Vertriebsinfrastruktur diskriminierungsfrei zu ermöglichen sei, dass aber das Kartellgesetz auf den Vertrieb keine Anwendung finden solle.

Diese Ergänzung allein, das muss ich Ihnen sagen, ist nicht dazu geeignet, die Rechtssicherheit zu erhöhen. Im Gegenteil, sie schafft neue Rechtsunsicherheit. Es ist nämlich wichtig zu wissen, dass der Ausschluss des Geltungsbereichs des Kartellgesetzes nicht alle Vertriebstätigkeiten eines konzessionierten Transportunternehmens umfassen kann, sondern nur den Vertrieb der eigenen Angebote, d. h. den Vertrieb von Billetts, die auf den von diesen Unternehmen des öffentlichen Verkehrs selbst betriebenen Linien gültig sind. Der Ausschluss von kombinierten Dienstleistungen wie der gemeinsame Verkauf von Tickets des öffentlichen Verkehrs und von Taxifahrten oder Hotelübernachtungen kann über eine Bestimmung im Personenbeförderungsgesetz gar nicht erreicht werden. Das wäre auch nicht sinnvoll, weil damit einzig die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs die Möglichkeit hätten, ausserhalb des Kartellgesetzes solche kombinierten Angebote verkaufen zu können. Das würde dann zu einem Wettbewerbsvorteil führen, den sie eigentlich gar nicht rechtfertigen kön-



nen. Deshalb könnte hier nur eine umfassende Sektorenregulierung Rechtssicherheit schaffen. Die Wettbewerbsbehörden haben sich mit der Fragestellung, ob bzw. inwiefern der Vertrieb von Tickets unter das Personenbeförderungsgesetz fällt und allenfalls vom Kartellgesetz ausgenommen ist, bislang nur summarisch auseinandergesetzt. Man muss und wird das komplexe Thema sicher vertieft bearbeiten, aber mit einer Aufnahme dieser Bestimmung, wie das Ihre Kommissionsmehrheit vorsieht, wird eben nicht Rechtssicherheit, sondern Rechtsunsicherheit geschaffen. Das ist für das Fortschreiten dieser Vertriebsinfrastruktur nicht förderlich.

Ich bitte Sie deshalb, bei Artikel 17a Absatz 4 die Minderheit Wasserfallen Christian zu unterstützen.

Ich komme zu Artikel 28 Absatz 1ter. Hier geht es um das historische Rollmaterial. Ja, wir lieben es alle, in solchem historischen Rollmaterial mit einem Verein einen Ausflug zu machen. Ich habe das auch schon erlebt, das ist etwas sehr Schönes. Eine direkte Finanzierung des Erhalts von nicht mehr im bestellten Verkehr im Einsatz stehenden Rollmaterial widerspricht dieser Vorlage aber grundsätzlich. Es geht hier um den bestellten Verkehr, und das historische Rollmaterial ist eben gerade nicht bestellt. Wenn historisches Rollmaterial aber fahrplanmässig eingesetzt wird – das ist klar, ich möchte das sehr deutlich sagen –, kann es entschädigt werden. Dann ist es eben bestellt, dann wird es auch entschädigt. Nicht bestellten Verkehr in diesem Gesetz jetzt aber trotzdem wieder zu entschädigen, widerspricht dem Grundgedanken des Gesetzes, das besagt, dass der Bund zusammen mit den Kantonen Rollmaterial finanziert, wenn er es selber bestellt hat.

In diesem Sinne bitte ich Sie hier bei Artikel 28 Absatz 1ter, die Minderheit Giezendanner zu unterstützen. Wir haben gesehen, dass historisches Rollmaterial häufig sehr breit unterstützt wird, auch in der Bevölkerung, von der Zivilgesellschaft. Das ist etwas sehr Schönes, etwas sehr Erfreuliches. Aber es wäre keine gute Idee, beim bestellten Regionalverkehr eine Ungleichbehandlung bezüglich des historischen Rollmaterials einzuführen.

Ich bitte Sie hier, wie gesagt, die Minderheit Giezendanner zu unterstützen.

Pasquier-Eichenberger Isabelle (G, GE), pour la commission: Je vais revenir sur les quatre articles visés par des propositions de minorité.

L'article 15 alinéas 6bis et 6ter concerne les tarifs et spécialement la question des cartes journalières. Par 14 voix contre 10, la commission a intégré au projet de révision une disposition qui oblige les entreprises de transport à créer des cartes journalières à tarif réduit pour les élèves et à facturer les coûts à celles-ci. La commission met ainsi en oeuvre quatre initiatives parlementaires auxquelles les deux Commissions des transports et des télécommunications avaient donné suite.

Les coûts supplémentaires de 20 millions de francs, qui ont été évoqués à de nombreuses reprises, ne devront pas être pris en charge par la Confédération seule, mais selon les modalités de répartition des coûts existantes. La minorité I (Bregy) prévoit que le Conseil fédéral puisse fixer un montant maximal pour ces cartes journalières et que la Confédération prenne en charge le manque à gagner qui en résulte pour les entreprises.

La minorité II (Wasserfallen Christian) s'oppose à tout tarif préférentiel visant à encourager les sorties de classe au moyen des transports publics, considérant qu'il n'y a pas lieu d'encourager la pratique des transports publics.

De l'avis de la commission pourtant, il y a deux éléments essentiels qui sont dans l'intérêt du fonctionnement de la Confédération. Tout d'abord, encourager les jeunes à découvrir nos transports publics et à expérimenter par eux-mêmes leur efficacité présente un intérêt qui nous semble évident. Deuxièmement, c'est aussi les inciter à découvrir davantage la Suisse. Nos élèves apprennent une autre langue mais bien souvent, ils n'ont pas l'occasion de visiter d'autres régions linguistiques. Ici on ne parle pas seulement, contrairement à ce qui a été dit, de les encourager à aller dans le canton d'à côté. Souvent, les tarifs extrêmement avantageux de l'aviation incitent nos élèves à voler vers des destinations éloignées plutôt qu'à se rendre dans une autre région linguistique de la Suisse, alors que cette dernière option participerait à la cohésion nationale.

Concernant l'article 17a lié à la plateforme numérique commune de distribution, la commission propose, par 14 voix contre 7 et 4 abstentions, que des garanties d'accès non discriminatoires soient assurées et que la loi sur les cartels ne s'applique pas à cette distribution. Elle considère en effet que l'Office fédéral des transports est en charge des contrôles et qu'il n'y a donc pas lieu que la loi sur les cartels ne s'applique pas à la distribution et à la revente des billets.

Une minorité Wasserfallen Christian ne soutient pas cette position et propose d'en rester à la version du Conseil fédéral. Pour les billets de train, en effet, déjà aujourd'hui la loi sur les cartels ne s'applique pas. Mais le fait d'élargir cela à la distribution globale créerait, selon l'administration, une insécurité juridique qui ne serait pas souhaitable.

Concernant l'article 28 relatif à l'indemnisation des coûts non couverts des prestations de transport commandées, la majorité de la commission propose que les coûts qui concernent le matériel roulant historique puissent



désormais également être pris en compte dans les comptes planifiés du crédit d'engagement. Une minorité Wasserfallen Christian s'y oppose, considérant que ce n'est pas du transport commandé. Concernant l'article 32g relatif à la décision d'adjudication pour la mise au concours des procédures de commande, outre des critères purement économiques, la majorité de la commission souhaite inscrire également des éléments qualitatifs dans la loi. En effet, la majorité souhaite que l'offre la plus avantageuse soit analysée en fonction de critères tels que la conception de l'offre de prestations, les recettes, les frais, la durabilité, le caractère novateur et la plausibilité de l'offre. Une minorité Giezendanner souhaite suivre le projet du Conseil fédéral qui met en avant l'offre la plus avantageuse du point de vue économique.

AB 2021 N 2202 / BO 2021 N 2202

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Es besteht ein Zusammenhang zwischen den Anträgen der Minderheit I (Bregy) und der Minderheit II (Wasserfallen Christian). Ausgangspunkt dieser neuen Bestimmung von Absatz 6bis waren vier parlamentarische Initiativen, die vom Bund verlangten, dass Tageskarten für Schulklassen zum Preis von 5 Franken angeboten werden sollen.

Die Minderheit II (Wasserfallen Christian) findet, dass das nicht Aufgabe des Bundes sei, sosehr diese Sache zu unterstützen und im Sinne der Förderung von Schulreisen und Exkursionen usw. sei, wie das auch heute mehrfach zu hören war. Vielmehr sei das eine Aufgabe der Kantone und Gemeinden, die generell für die Volksschulen zuständig seien. In vielen Gemeinden würden denn auch entsprechende Sozialtarife angeboten, womit dafür gesorgt werde, dass auch die Kinder von finanziell weniger gut gestellten Eltern an allen Lagern zu gleichen Bedingungen teilnehmen könnten.

Die Kommission hat sich allerdings im Sinne der vier genannten parlamentarischen Initiativen für die Formulierung und für diese Ermässigung entschieden. Wichtig ist nun zu erwähnen, dass die Ermässigungen nur im bestellten Bereich erfolgen werden, sollte diese Bestimmung eine Mehrheit finden. Damit kommen wir zum Konflikt mit dem Antrag der Minderheit I (Bregy). Diese Minderheit verlangt, dass der Bundesrat Maximalbeiträge festlegen soll, was aber dem Grundsatz widerspricht, dass es sich beim Bereich des bestellten regionalen Personenverkehrs um eine Verbundaufgabe handelt. Wenn Sie hier also dem Bundesrat die Aufgabe geben, Maximalbeiträge festzulegen, widersprechen Sie dem Grundsatz dieser Verbundaufgabe. Deswegen ist die Kommission mit 12 zu 11 Stimmen der Auffassung, dass der Antrag der Minderheit I (Bregy) abzulehnen sei. Mit 14 zu 10 Stimmen hat sie sich im Grundsatz für die Ermässigung dieser Schul- und Sportanlassreisen entschieden.

Die Kommissionsmehrheit hat sich in Artikel 17a für die Formulierung in Absatz 4 entschieden; ein entsprechender Antrag wurde in der Kommission mit 14 zu 7 Stimmen bei 4 Enthaltungen angenommen. Sie ist der Auffassung, dass der Vertrieb und die Tarifgestaltung im öffentlichen Verkehr schon genügend reguliert seien. Wir bewegen uns hier nicht in der Marktwirtschaft, wo das Kartellrecht grundsätzlich anzuwenden ist. Daher hat sich die Mehrheit dazu entschlossen, hier das Kartellrecht explizit auszunehmen.

Wenn Sie die Minderheit Wasserfallen Christian unterstützen, streichen Sie gleichzeitig auch den ersten Satz, nämlich die Regelung der diskriminierungsfreien Bedingungen für die Nutzung der Vertriebsinfrastruktur durch Dritte. Unter anderem deswegen ist die Mehrheit Ihrer Kommission der Auffassung, dass Absatz 4 ins Gesetz gehört.

Zum historischen Rollmaterial: Hier gilt es vorweg festzuhalten, Herr Giezendanner und andere, dass historisches Rollmaterial nicht einfach altes Rollmaterial ist. Altes Rollmaterial ist noch lange nicht historisch, sondern es ist nicht mehr zeitgemäss und wird vom Publikum nicht mehr gewünscht. Historisch bedeutet schön und alt und nicht alt und verlottert – das ist der grosse Unterschied. Daher werden diese historischen Wagen und Lokomotiven usw. auch so liebevoll gepflegt.

Im Prinzip ist diese Bestimmung auf eine Verschärfung der Praxis durch den Bund zurückzuführen. Bisher wurde dieses historische Rollmaterial mitunterstützt. Neu soll es nur noch unterstützt werden, wenn es im bestellten fahrplanmässigen Verkehr mitrollt. Die Mehrheit der Kommission findet aber, dass es die Bewahrung des historischen Rollmaterials wert ist, hier – vielleicht mit einem kleinen Sündenfall – über den bestellten Bereich hinauszugehen und das historische Rollmaterial generell zu unterstützen.

Zu Artikel 32g: Wie der Bundesrat findet es auch die Mehrheit Ihrer Kommission sinnvoll, dass die Besteller die vorteilhafteste Offerte berücksichtigen, wobei auch den Elementen Nachhaltigkeit, Innovationsgehalt und Plausibilität des Angebots Rechnung getragen wird. Unter anderem nehmen wir damit auch Begriffe aus dem Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen auf, was die Mehrheit Ihrer Kommission sinnvoll findet. Auch hier bitte ich Sie, sich der Mehrheit Ihrer Kommission anzuschliessen.



Präsidentin (Kälin Irène, Präsidentin): Bei Artikel 15 liegen zwei Minderheiten vor. Ich schlage Ihnen vor, zuerst die Minderheit I (Bregy) zu bereinigen und dann das Resultat dem Streichungsantrag der Minderheit II (Wasserfallen Christian) gegenüberzustellen.

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 21.039/24076)

Für den Antrag der Minderheit I ... 141 Stimmen

Dagegen ... 42 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 21.039/24077)

Für den Antrag der Mehrheit/Minderheit I ... 107 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 81 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Abs. 6quater – Al. 6quater

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.039/24078)

Für Annahme der Ausgabe ... 108 Stimmen

Dagegen ... 81 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 17 Abs. 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 17 al. 4

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 17a

Antrag der Mehrheit

Abs. 1–3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 4

Sie regeln die diskriminierungsfreien Bedingungen für die Nutzung der Vertriebsinfrastruktur durch Dritte. Auf den Vertrieb findet das Kartellgesetz vom 6. Oktober 1995 keine Anwendung.

Antrag der Minderheit

(Wasserfallen Christian, Borloz, Hurter Thomas, Rutz Gregor, Tuena)

Abs. 4

Streichen

Art. 17a

Proposition de la majorité

Al. 1–3

Adhérer au projet du Conseil fédéral



Al. 4

Elles règlent les conditions non discriminatoires d'utilisation de la plateforme par des tiers. La loi sur les cartels du 6 octobre 1995 ne s'applique pas à la distribution.

Proposition de la minorité

(Wasserfallen Christian, Borloz, Hurter Thomas, Rutz Gregor, Tuena)

Al. 4

Biffer

AB 2021 N 2203 / BO 2021 N 2203

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.039/24079)

Für den Antrag der Mehrheit ... 112 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 45 Stimmen

(31 Enthaltungen)

Art. 18 Abs. 1 Bst. a; 18a-18c

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 18 al. 1 let. a; 18a-18c

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 28

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 1ter

Zu den ungedeckten Kosten gemäss Planrechnung zählen auch Kosten betreffend das historische Rollmaterial.

Abs. 2–4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

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

Abs. 1ter

Streichen

Art. 28

Proposition de la majorité

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 1ter

Font également partie des coûts non couverts selon les comptes planifiés les coûts qui concernent le matériel roulant historique.

Al. 2–4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Giezendanner, Borloz, Hurter Thomas, Rutz Gregor, Tuena, Umbricht Pieren, Wasserfallen Christian, Wob-



mann)
Al. 1ter
Biffer

Abstimmung – Vote
(namentlich – nominatif; 21.039/24080)
Für den Antrag der Mehrheit ... 107 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 79 Stimmen
(2 Enthaltungen)

Art. 29 Abs. 1 Bst. c, 2; 30a; 31 Abs. 2; 31a; 31abis
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 29 al. 1 let. c, 2; 30a; 31 al. 2; 31a; 31abis
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 31ater
Abs. 1, 2 Einleitung, Bst. a-e
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
Abs. 2 Bst. f
Streichen
Abs. 3
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 31ater
Al. 1, 2 introduction, let. a-e
Adhérer au projet du Conseil fédéral
Al. 2 let. f
Biffer
Al. 3
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 31quater
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 31b
Antrag der Kommission
Abs. 1
Das Bestellverfahren wird alle zwei Jahre durchgeführt. Das BAV stimmt das Bestellverfahren mit der Leistungs- und Angebotsplanung ab.
Abs. 2
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates



Art. 31b

Proposition de la commission

Al. 1

La procédure de commande a lieu tous les deux ans. L'OFT synchronise la procédure de commande avec la planification de prestation et d'offre.

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 31bbis

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 31c Abs. 1

Antrag der Kommission

Die Besteller legen ihre Planung der Ausschreibungen im regionalen Personenverkehr auf der Strasse und auf der Schiene, in erster Linie die Gründe und den Zeitpunkt der Ausschreibung eines Verkehrsangebotes, in einer Ausschreibungsplanung, insbesondere gestützt auf ein Verkehrskonzept fest, das einen optimierten öffentlichen Verkehr vorsieht. Dabei berücksichtigen sie in ihren Überlegungen die lokalen und regionalen Erfordernisse und Bedürfnisse. Sie nehmen darin auch Linien auf, die sie gemeinsam ausschreiben, jedoch nicht gemeinsam bestellen.

Art. 31c al. 1

Proposition de la commission

Les commanditaires planifient leurs mises au concours afférentes au transport régional de voyageurs par route et par chemin de fer, en premier lieu en ce qui concerne la date et les motifs de la mise au concours, notamment en s'appuyant sur un concept de transport visant à optimiser les transports publics. Ce faisant, les commanditaires tiennent compte dans leurs réflexions des exigences et des besoins locaux et régionaux. Ils établissent un plan dans lequel ils inscrivent également les lignes qu'ils mettent au concours en commun sans les commander ensemble.

Angenommen – Adopté

Art. 32a Abs. 3; 32b; 32c Titel, Abs. 2 Einleitung, Bst. b, c

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

AB 2021 N 2204 / BO 2021 N 2204

Art. 32a al. 3; 32b; 32c titre, al. 2 introduction, let. b, c

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 32g

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

... dem Unternehmen mit der vorteilhaftesten Offerte.



Abs. 2

Sie berücksichtigen bei der Ermittlung der vorteilhaftesten Offerte neben dem Preis und der Qualität insbesondere das Angebotskonzept, die Erlöse, die Kosten, die Nachhaltigkeit, den Innovationsgehalt und die Plausibilität des Angebots.

Antrag der Minderheit

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

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 32g

Proposition de la majorité

Al. 1

... l'offre est la plus avantageuse.

Al. 2

Pour déterminer l'offre la plus avantageuse, ils prennent notamment en compte, outre le prix et la qualité, la conception de l'offre de prestations, les recettes, les frais, la durabilité, le caractère novateur et la plausibilité de l'offre.

Proposition de la minorité

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

Al. 1, 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.039/24081)

Für den Antrag der Mehrheit ... 135 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 53 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 32k; 32l Abs. 1; 33; 33a; Gliederungstitel vor Art. 35; Art. 35

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 32k; 32l al. 1; 33; 33a; titre précédant l'art. 35; art. 35

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 35a

Antrag der Kommission

Abs. 1

... die Kosten von Leistungen, die es von beherrschten Konzerngesellschaften bezieht, es sei denn, der Preis der Leistung sei in einem Verfahren nach dem Bundesgesetz vom 21. Juni 2019 über das öffentliche Beschaffungswesen bestimmt worden. ...

Abs. 2–4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 35a

Proposition de la commission

Al. 1

... des coûts des prestations qu'elle perçoit de sociétés sous son contrôle appartenant à un groupe, à moins que le prix de la prestation ait été défini dans une procédure régie par la loi fédérale du 21 juin 2019 sur les marchés publics. ...



Al. 2–4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 36; 37–39; 51 Abs. 1; Gliederungstitel vor Art. 54; Art. 54; Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 36; 37–39; 51 al. 1; titre précédant l'art. 54; art. 54; ch. II

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 21.039/24082)

Für Annahme des Entwurfes ... 135 Stimmen

Dagegen ... 53 Stimmen

(0 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