



21.039

**Personenbeförderungsgesetz.
Änderung****Loi sur le transport de voyageurs.
Modification***Zweitrat – Deuxième Conseil*

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.11.21 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 08.03.22 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)

Wicki Hans (RL, NW), für die Kommission: Der regionale Personenverkehr (RPV) ist eine gemeinsame Aufgabe von Bund und Kantonen. Er stellt das Herzstück des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz dar. Dabei darf festgestellt werden, dass sich das Bestellverfahren in diesem Bereich im Laufe der letzten 25 Jahre enorm bewährt hat. Allerdings gibt es bei Systemen mit erheblicher Tragweite naturgemäss auch immer wieder Anlass für mögliche Vereinfachungen und Verbesserungen. Das ist auch hier der Fall.

Der Ursprung der nun vorliegenden Teilrevision liegt in der Motion 13.3663, die wir 2013 eingereicht haben. Diese forderte mehrjährige Finanzierungsperioden und eine Harmonisierung beim Bestellverfahren im regionalen Personenverkehr. Nicht zuletzt führten uns die rechtlichen Diskussionen um Subventionsfälle in den letzten Jahren die Dringlichkeit einer Revision vor Augen.

Das Ergebnis liegt nun vor. Wir dürfen das Geschäft als Zweitrat behandeln. Wie erwähnt handelt es sich nicht um eine Neuschöpfung, sondern um eine Weiterentwicklung auf Basis des Bestehenden. Dabei erfolgt eine punktuelle Anpassung, indem insbesondere zeitgemässe Grundlagen für die Rechnungslegung und das Controlling im RPV geschaffen werden.

Hinsichtlich des Eintretens gab es in der Kommission zwar insofern eine Diskussion, als einige Punkte, insbesondere betreffend den Umfang der Reform, thematisiert wurden, doch das Eintreten war schlussendlich unbestritten. Auf die umstrittenen Punkte werde ich dann im Rahmen der Detailberatung eingehen.

Engler Stefan (M-E, GR): Zur Offenlegung meiner Interessen: Ich bin Präsident des Verwaltungsrates der Rhätischen Bahn und damit einer konzessionierten Transportunternehmung.

Ich möchte auch gerne drei, vier Gedanken zu dieser Vorlage teilen, zumal diese Vorlage eine lange Vorgeschichte mit langen Evaluationen darüber hat, was überhaupt reformbedürftig ist und was nicht. Am Schluss ist doch relativ wenig aus diesen Überlegungen, die mit der Branche und zusammen mit anderen Stakeholdern gemacht worden sind, entstanden. Die Vorlage erreicht aber immerhin – das ist sehr positiv – die kontinuierliche Weiterentwicklung eines bereits heute auf guten Füßen stehenden ÖV-Systems Schweiz. Letztlich, glaube ich, geht es vor allem darum, zu beurteilen, ob sich die Kundinnen und Kunden etwas von den Neuerungen versprechen können bzw. ob die Neuerungen den öffentlichen Verkehr für Kundinnen und Kunden attraktiver machen. Aus Sicht des Kunden sind es die Tarife, sind es die Angebote und ist es der Komfort, die ausschlaggebend sind, ob er sich dafür entscheidet, regelmässig vom ÖV-System Schweiz Gebrauch zu machen oder nicht.

Ich habe es angesprochen: Anfänglich waren die Erwartungen im Vergleich zum jetzigen Ergebnis dieser Reform vielleicht etwas hochgesteckt. Ich glaube, dass es in drei Bereichen aber trotzdem klare Verbesserungen gegenüber dem heutigen Stand gibt.

Diese Vorlage verspricht nämlich erstens mit einer neuen, mehrjährigen Zielvereinbarung zwischen Bestellern und Transportunternehmungen zusätzlich zum vierjährigen Verpflichtungskredit und zur zweijährigen Angebotsvereinbarung eine stabilere kurz- und mittelfristige Planung und Finanzierung. Das kommt den Transportunternehmungen und der öffentlichen Hand zugute. Wir vergessen gerne die Kantone, wenn wir über den regionalen Personenverkehr sprechen. Es ist schweizweit gesehen ja so, dass die Hälfte der für den RPV aufgewendeten Mittel nicht vom Bund, sondern von den Kantonen stammt. Die Kantone haben auch den Lead im ganzen Bestellverfahren. Von dieser höheren Verlässlichkeit bezüglich Finanzierung, Angebots- und Investitionsplanung profitieren natürlich auch die Transportunternehmungen, die Kundschaft und die öffentliche Hand





im gleichen Masse. Eine bessere Abstimmung von Investitionen in die Infrastruktur, in die Beschaffung von Rollmaterial und in die Entwicklung des Angebots verschafft den Transportunternehmungen nämlich ein auf die Dauer hinaus höheres Mass an Planungs- und Investitionssicherheit.

Ein zweites positives Element dieser Vorlage erkenne ich darin, dass die Bedingungen des Bundes und der Kantone

AB 2022 S 107 / BO 2022 E 107

für die Festlegung des Angebots und der Abgeltung mit Artikel 31a neu an griffigen Kriterien festgebunden werden. Auch aus Kundensicht positiv zu bewerten ist der beabsichtigte, neu einzuführende Kennzahlenvergleich. Ein drittes Positivum möchte ich hervorstreichen: Mehr Verbindlichkeit und Rechtssicherheit für die Transportunternehmungen versprechen auch Bestimmungen zu Ausschreibungen, zur Rechnungslegung, zur Aufsicht und zur Rechnungsprüfung, vor allem die neu aufgenommenen Bestimmungen zu den Anforderungen der Rechnungslegung und der Anrechenbarkeit von Kosten und Erlösen. Die damit erreichte höhere Verbindlichkeit schafft mehr Rechtssicherheit für die Transportunternehmungen und soll sie vor nicht gewollten Grenzüberschreitungen schützen.

Ich möchte noch kurz auf drei Themen hinweisen, die, so meine ich, auf die Zukunft hinaus nicht geregelt sind und in einer nächsten Geländekammer Handlungsbedarf aufzeigen. Es sind Themen, auf die der vorliegende Entwurf keine hinreichende Antwort gibt.

Das erste Thema ist die historisch begründete Differenzierung zwischen RPV und konzessioniertem Fernverkehr. Sie werden in vielen Fällen kaum erklären können – ausser, jemand ist besonders interessiert –, weshalb jetzt eine Linie zum regionalen Personenverkehr zählt und eine andere Linie zum Fernverkehr und weshalb die Finanzierungsbedingungen völlig unterschiedlich sind.

Das zweite Thema, das auf die Zukunft hinaus im Blick zu haben ist, ist der unternehmerische Spielraum der Transportunternehmungen. Wenn Sie möchten, dass die Transportunternehmen einen Beitrag an die Innovation des Systems leisten, dann ist es zwingend nötig, diesen Unternehmungen auch den entsprechenden unternehmerischen Spielraum einzuräumen. Das hat mit der Art und Weise der Finanzierung zu tun. Es hat damit zu tun, dass in den abgeltungsberechtigten Sparten zwar nicht ein Gewinnerzielungsverbot herrscht, aber eine stark eingeschränkte Möglichkeit, erzielte Gewinne zu verwenden. Auch dieses Thema nehmen Einzelanträge heute eigentlich auf, indem sie hier in einem kleinen Umfang den unternehmerischen Spielraum schaffen möchten – letztlich auch zugunsten der Kundinnen und Kunden, wenn Unternehmungen diese Gewinne dafür aufwenden, die Eisenbahn noch attraktiver zu machen.

Ein drittes Thema, das etwas unter dem Radar läuft und von dieser Vorlage nicht berührt wird, ist die im geltenden Recht in Artikel 31 verankerte Art und Weise der Finanzierung von Investitionen im Verkehrsbereich. Das ist zwar heute nicht mehr gleich gravierend wie in der Vergangenheit, da der Bund den Transportunternehmungen mit Bürgschaften die Sicherheit gibt, dass z. B. Investitionen in das Rollmaterial besser abgesichert sind, damit auch die Finanzierungsbedingungen besser ausfallen, als wenn dieses im privaten Markt beschafft werden müsste. Die im geltenden Recht verankerten, bedingt rückzahlbaren Darlehen gibt es schon seit langer Zeit, und sie haben entsprechend auch dazu geführt, dass die Unternehmungen quasi eine Schuldenlawine vor sich herschieben. Hier sehe ich ein künftiges Problem für diese Transportunternehmungen, aber auch für eine Entflechtung der Eigentümerverantwortlichkeiten und für die Finanzierungsbedingungen des Bundes.

In der Sparte Infrastruktur ist es noch kritischer. Hier belastet und bedroht diese Art der Finanzhilfe in Form von bedingt rückzahlbaren Darlehen die Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs in einem noch viel grösseren Ausmass. Hier besteht, so meine ich, für die Zukunft Handlungsbedarf: Es ist zu überlegen, ob solche Finanzhilfen nicht à fonds perdu geleistet werden müssen anstatt als bedingt rückzahlbare Darlehen, weil diese dazu führen müssen, dass sich die Unternehmen immer mehr verschulden, und zwar so weit, bis plötzlich einmal die Eignerschaft infrage gestellt ist. Diese Unternehmungen können also so weit in die Verschuldung getrieben werden, dass ihnen mit der Umwandlung dieser Darlehen in Beteiligungen und Eigenkapital eigentlich die Eigentümerschaft aus den Händen genommen werden kann. Ich glaube, darauf wird man in den nächsten zehn Jahren ein Auge haben müssen.

Natürlich bin ich für Eintreten; es hat hier einige gute und deutliche Verbesserungen gegenüber dem Heute, und es gibt keinen Grund, diese nicht mitzunehmen.

Rechsteiner Paul (S, SG): Eintreten auf diese Vorlage ist hier ja unbestritten. Ich erinnere auch daran, dass unser Rat, ausgehend von der KVF unseres Rates, mit der Annahme einer Motion im Zusammenhang mit der Schaffung eines Bahninfrastrukturfonds in der Vorlage "Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur" überhaupt Auslöser dieser Vorlage war. Dort haben wir den Fernverkehr bzw. die Infrastruktur zusammen mit



den strategischen Entwicklungsprogrammen auf eine neue Grundlage gestellt. Wir haben festgestellt, dass der Regionalverkehr, wie er damals organisiert war und bis heute organisiert ist, organisatorisch noch nicht auf der Höhe der Zeit ist, dass es auch neue Instrumente braucht, um Berechenbarkeit und Langfristigkeit herbeizuführen.

Festzustellen ist, dass es nicht nur auf den Fernverkehr zurückzuführen ist, dass wir in der Schweiz einen so guten öffentlichen Verkehr haben, sondern insbesondere auf den Regionalverkehr, der in der Schweiz doch eine hohe Qualität hat. Wenn Sie ins nördliche Nachbarland, nach Deutschland, schauen, sehen Sie: Dort ist zwar beim ICE, bei den grossen Linien einiges geschehen, aber der Regionalverkehr liegt im Argen.

Das ist uns in der Schweiz nicht passiert, und deshalb ist es entscheidend, dass auch der Regionalverkehr funktioniert. Gesteuert wird das, auch wenn es am Schluss ein sehr dezentrales System ist, über unsere Bundesgesetze, über Subventionen des Bundes und der Kantone. Es ist entscheidend, dass hier Gesichtspunkte ins Zentrum gerückt werden, die eine Langfristigkeit, eine Berechenbarkeit und einen starken öffentlichen Verkehr auch in den Regionen gewährleisten.

Diese Vorlage, mein Vorredner hat es ausgeführt, ist gemessen am Ziel der Motion 13.3663 nun sehr bescheiden ausgefallen; vielleicht konnte sie nicht anders ausgestaltet werden. Sie verbessert vor allem die Governance, ein Ziel der seinerzeitigen Motion. Das Bestellverfahren mit den vierjährigen Planungsperioden ist bereits vorher realisiert worden. Vier Jahre sind auch noch nicht sehr langfristig gedacht, aber das ist immerhin weit besser als der frühere einjährige Prozess, der überhaupt keine vernünftige Steuerung erlaubt hat. Für längerfristig orientierte Investitionen, beispielsweise in Rollmaterial, war das frühere System dysfunktional. Hier sind die entsprechenden Verbesserungen bereits vorgenommen worden; das ist anzuerkennen.

Mit dieser Vorlage wird jetzt die Governance verbessert. Die Vorlage geht insgesamt in eine richtige Richtung. Ich möchte hier einfach unterstreichen, dass die Prinzipien, wie sie im Personenbeförderungsgesetz niedergelegt werden, das Mittel sind. Das Ziel bleibt ein starker, gut ausgebauter öffentlicher Verkehr in den Regionen, und an diesem Ziel müssen sich auch die Mittel messen. Es braucht in ein paar Jahren wieder eine Neuevaluation, wie das auch schon mein Vorredner ausgedrückt hat, wo man dann wieder schauen müssen, ob es funktioniert hat und was die Herausforderungen der Zukunft sind. In diesem Sinne handelt es sich um einen Zwischenschritt, einen positiven Zwischenschritt. Wir werden das, was in einigen Jahren erreicht worden sein wird, wieder an diesem Ziel messen müssen.

Insgesamt löst die Vorlage ein, was wir mit der Motion eingeleitet haben. Eintreten kann hier nur unbestritten sein. Insgesamt führt diese Vorlage zu mehr Rationalität im Regionalverkehr.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ich bin froh, dass Herr Ständerat Rechsteiner das jetzt noch einmal in aller Deutlichkeit gesagt hat: Der Regionalverkehr ist ein zentraler Bestandteil unseres öffentlichen Verkehrs. Ich denke, die positive Wahrnehmung und auch die Wertschätzung des öffentlichen Verkehrs und insbesondere der Bahn haben ganz stark mit dem regionalen Personenverkehr zu tun, weil dieser eben auch in den Regionen und bei der Bevölkerung verankert ist. Er stellt sicher, dass bei uns nicht nur ein paar grosse Linien fantastisch funktionieren, sondern dass man auch Verbindungen zum Fernverkehr hat und dass der öffentliche Verkehr

AB 2022 S 108 / BO 2022 E 108

nahe bei den Menschen und bei ihrem Zuhause ist. Das ist ganz zentral, und es ist wichtig, dass wir uns dessen immer wieder bewusst werden.

Es wurde jetzt von verschiedenen Vorrednern ausgeführt, worum es bei dieser Revision geht. Sie hat eine lange Geschichte, wir haben es gehört; im Jahr 2013 hatte Ihre Kommission die Motion 13.3663 lanciert. Was ist der Zweck dieser Vorlage? Der Zweck dieser Revision ist, dass wir zeitgemässe Grundlagen für den regionalen Personenverkehr schaffen, aber auch zeitgemässe Grundlagen für die Rechnungslegung. Es geht nämlich auf der einen Seite darum, den gestiegenen Anforderungen weiterhin Rechnung zu tragen, und andererseits auch darum – und ich denke, das ist eben auch ein wichtiges Element dieser Vorlage –, die Lehren aus der Vergangenheit zu ziehen.

Wie gesagt, damals hatte Ihre Kommission verlangt, dass man die Finanzierung des regionalen Personenverkehrs sicherstelle und die Harmonisierung des Bestellverfahrens vorsehe. Und wie das in der Motion gefordert worden war, wurde diese Vorlage in Zusammenarbeit mit den Kantonen und natürlich auch unter Einbezug der Branche erarbeitet. Man hat im Rahmen dieses Projekts – es hat eine gewisse Zeit gedauert – verschiedene Varianten vertieft geprüft. Ich erinnere mich: Man hat auch die Frage der vollständigen Entflechtung zwischen Bund und Kantonen diskutiert, und man hat eine Teilentflechtung diskutiert. Ich erinnere mich daran, dass die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs einstimmig gesagt hat, sie wolle diese Modelle



nicht, weil die Nachteile gegenüber den Vorteilen des heutigen Systems überwiegen würden. Deshalb ist die Vorlage vielleicht keine Revolution geworden, aber ich denke, es ist eine Weiterentwicklung mit verschiedenen Elementen. Gleichzeitig haben wir auch noch Elemente aufgenommen, bei denen Lehren aus der Vergangenheit gezogen worden sind. Aber es ist so, die vorliegende Botschaft ist keine Abkehr vom bisherigen System, sondern eine punktuell verbesserte Grundlage für den bestellten Regionalverkehr. Der Kern der Vorlage, die Reform des regionalen Personenverkehrs, sieht vor, dass man mit den bestehenden Systemen gewisse Elemente weiterentwickelt. Forderungen und Wünsche von Kantonen und Transportunternehmen konnten aufgenommen werden, wie z. B. eine Präzisierung und Stärkung der Innovationsfinanzierung für die Unternehmen. Zudem werden Regelungen, Abläufe und Bestellinstrumente für den Regionalverkehr vereinfacht und vereinheitlicht. Zentrale Massnahmen, die dazu beitragen, sind zum einen obligatorische mehrjährige Zielvereinbarungen zwischen dem Besteller und dem Transportunternehmen, um eben, das wurde auch erwähnt, erhöhte Planungssicherheit und Verbindlichkeit zu schaffen. Zum andern wird ein nationales Benchmarking eingeführt – wir kommen noch darauf zu sprechen –, das mitunter mehr Transparenz und Effizienz bringen soll, ebenso wie eine digitale Bestellplattform für ein harmonisiertes Bestellverfahren. Vier Jahre nach dem Fall Postauto sind die Konsequenzen sowohl für die subventionsrechtliche Aufsicht als auch für die Steuerung der Subventionen im öffentlichen Verkehr weitgehend gezogen. Eine ganze Reihe von Massnahmen wurde bereits umgesetzt, darüber wurde Ihre Kommission jeweils auch informiert. Für andere Massnahmen hingegen ist ergänzend noch eine gesetzliche Verankerung notwendig, was mit der vorliegenden Änderung des Personenbeförderungsgesetzes nun geschieht. Neu wird im Gesetz festgelegt, dass im subventionierten Regionalverkehr, der ja von Bund und Kantonen bestellt wird, keine Gewinne einkalkuliert werden dürfen. Weiter wird präzisiert, wie die allfälligen Überschüsse zu verwenden sind. Wie bisher sind im RPV mindestens zwei Drittel des Überschusses der Spezialreserve für die Deckung von künftigen Fehlbeträgen zuzuweisen. Die heute bestehende Möglichkeit, Überschüsse oberhalb eines gewissen Schwellenwertes vollständig frei zu verwenden, soll entfallen. Ich weiss, es wurden immer wieder Diskussionen darüber geführt, wie viel unternehmerischer Spielraum noch bleiben soll. Doch muss man sagen, dass hier auch die Risiken begrenzt sind. Ich denke, es geht nicht ganz auf, Gewinne zu machen, ohne die entsprechenden Risiken zu tragen. Wir werden in der Detailberatung diese Frage auch noch einmal anschauen. Es ist aber schon eine der Lehren aus der Vergangenheit. Wir sind überzeugt, dass wir hier einfach Klarheit schaffen sollten – einfach Klarheit. Wenn dann am Schluss etwas passiert, sagt man: "Das ist ein Skandal! Da werden Subventionen bezahlt und noch Gewinne gemacht oder Gewinne sogar einkalkuliert!" Das hat ja auch zu dieser Aufregung geführt. Ich denke, wir sollten nicht vergessen, dass wir hier auch im Sinne des Vertrauens und der Akzeptanz dieses Finanzierungsmodells die entsprechenden Schlussfolgerungen ziehen sollten. Neu wird in diesem Gesetz unterschieden, ob eine ÖV-Linie nach einer Ausschreibung oder aufgrund einer Direktvergabe betrieben wird. Wenn ein Unternehmen eine Linie nach einer Ausschreibung betreibt, dann sind die finanziellen Spielräume grösser, weil ja das Unternehmen dann eben auch gewisse Risiken trägt. Ich habe vorhin erwähnt, dass diese Vorlage noch zwei weitere Elemente aus der Vernehmlassung zu den multimodalen Mobilitätsdienstleistungen enthält. Neu soll gesetzlich festgehalten werden, dass alle Unternehmen mit einer Personenbeförderungskonzession nach Artikel 6 PBG die Vertriebsinfrastruktur gemeinsam betreiben, wie das heute mit der sogenannten netzweiten ÖV-Anbindung (Nova) bereits der Fall ist. Mit der Aufnahme ins PBG sollen die Investitionen der Unternehmen und der Besteller in Nova geschützt werden. Für die Nutzung dieser Vertriebsinfrastruktur durch Dritte kann die ÖV-Branche dann auch eine angemessene Entschädigung verlangen. Es gibt noch ein paar weitere Elemente, auf die ich dann in der Detailberatung zurückkommen werde, Elemente, die Ihre Kommission hinzugefügt oder abgeändert hat. Das können wir dann besprechen. Noch einmal: Die Vorlage ist das Resultat einer sehr fruchtbaren, konstruktiven, guten und engen Zusammenarbeit mit den Kantonen und der Branche. Wir haben mit dieser Vorlage, so denke ich, gute Lösungen erarbeiten können, die jetzt auch breit abgestützt sind. Ich beantrage Ihnen deshalb, auf die Vorlage einzutreten; so viel zu Beginn.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition*

Bundesgesetz über die Personenbeförderung (Reform des regionalen Personenverkehrs und der Rech-



nungslegung)

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 Beschluss des Nationalrates

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

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 15

Antrag der Mehrheit

Abs. 6bis

Sie müssen für Kinder und Jugendliche, die während der obligatorischen Schulpflicht im Rahmen von Schul- oder Sportanlässen in begleiteten Gruppen reisen, einen ermässigten Tarif, namentlich für Tageskarten, aufstellen.

AB 2022 S 109 / BO 2022 E 109

Abs. 6ter, 6quater

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag der Minderheit

(Salzmann, Burkart, Dittli, Knecht)

Abs. 6bis, 6ter

Streichen

Antrag der Minderheit

(Salzmann, Engler, Français, Knecht)

Abs. 6quater

Streichen

Antrag Chassot

Abs. 6bis

Sie müssen für Kinder und Jugendliche, die während der obligatorischen Schulpflicht im Rahmen von Schul- oder Kultur- und Sportanlässen in begleiteten Gruppen reisen, einen ermässigten Tarif, namentlich für Tageskarten, aufstellen.

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 scolaires ou sportives durant la scolarité obligatoire.

Al. 6ter, 6quater

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition de la minorité

(Salzmann, Burkart, Dittli, Knecht)

Al. 6bis, 6ter

Biffer

*Proposition de la minorité*

(Salzmann, Engler, Français, Knecht)

Al. 6quater

Biffer

*Proposition Chassot**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 scolaires, culturelles ou sportives durant la scolarité obligatoire.

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, erste Vizepräsidentin): Wir führen eine gemeinsame Debatte über die drei Absätze, stimmen danach aber separat über die entsprechenden Anträge ab.

Wicki Hans (RL, NW), für die Kommission: Die Einfügung der Absätze 6bis, 6ter und 6quater durch den Nationalrat führte in der Kommission zu einer lebhaften Diskussion. Aus formaler Sicht ist dabei zu bemerken, dass von der Mehrheit gegenüber der Fassung des Nationalrates der Zusatz "während der obligatorischen Schulpflicht" eingefügt wurde. Damit besteht zwischen der deutschen und der französischen Fassung keine Diskrepanz mehr.

Die Mehrheit der Kommission empfiehlt Ihnen, diese drei Absätze anzunehmen, während die Minderheit die Verwerfung derselben beantragt.

Für die Mehrheit stand insbesondere im Fokus, dass die Möglichkeit von schweizweiten Reisen für schulpflichtige Kinder aus verschiedenen Gründen von Relevanz ist. Dazu gehört der nationale Zusammenhalt ebenso wie die Förderung der sportlichen Betätigung. Zugleich erweitern diese nicht nur die geografischen Kenntnisse, sondern fördern langfristig auch den Tourismus.

Nicht zuletzt bewegen sich die Ergänzungen des Nationalrates im Rahmen einer Forderung, die seinerzeit durch vier parlamentarische Initiativen eingebracht worden war. Diese forderten, dass Tageskarten für Schulreisen nur noch um die 5 Franken kosten sollten; dies wesentlich vor dem Hintergrund des bekannten Bundesgerichtsurteils vom 7. Dezember 2017, wonach der Beitrag der Schüler für eine Schulreise 16 Franken nicht überschreiten darf. Diese Vorstösse wurden von der nationalrätlichen Schwesterkommission aufgenommen. Für deren Umsetzung stellt das PBG das geeignete Gesetz dar, da es die rechtliche Grundlage für die Tarifgestaltung bildet.

Seitens der Minderheit werden dagegen mehrere Punkte moniert. So macht sie eine Diskriminierung geltend, da mit der Ergänzung primär der ÖV unterstützt werde, während beispielsweise private Carunternehmen davon nicht profitieren könnten. Zudem werde der Föderalismus untergraben, da die Organisation und vor allem die finanzielle Verantwortung von schulischen Anliegen in die Kompetenz der Kantone und Gemeinden falle. Hier wird dabei insbesondere Absatz 6quater kritisiert, da die Kosten damit dem Bund übertragen werden.

Gegen den ersten Punkt wird seitens der Mehrheit eingebracht, dass das Gesetz sich nun einmal auf die konzessionierten Transportunternehmen erstrecke, weshalb etwa private Carunternehmen gar nicht erfasst werden könnten. Zudem waren die vier genannten Vorstösse auf den ÖV ausgerichtet.

In Bezug auf den Einwand bezüglich des Föderalismus ist immerhin zu bemerken, dass die Kostentragungspflicht durch den Bund eine Entlastung darstellt. Insbesondere ist es aber auch eine Vereinfachung im Gesamtprozess, da damit eine Gesamtlösung geschaffen werden kann. Nicht zuletzt tragen bereits heute die Kantone und Gemeinden die Hauptlast der Kosten für Schulreisen und Schulausflüge. Der Beitrag des Bundes, der mit der Annahme von Absatz 6quater auf 20 Millionen Franken geschätzt wird, ist demgegenüber sehr moderat und ein positives Signal.

Dabei ist abschliessend zu beachten, dass insbesondere die Forderungen der Absätze 6bis und 6ter ohnehin aufgrund der Umsetzung der erwähnten Vorstösse ins Gesetz kommen werden. Somit wären sie dann immerhin schon im Gesetz enthalten.

Angesichts der angeführten Überlegungen beantragt Ihnen daher die Mehrheit der Kommission, den Ergänzungen des Nationalrates zuzustimmen.

Salzmann Werner (V, BE): Ich bitte Sie, bei Artikel 15 den Minderheitsanträgen zu den Absätzen 6bis, 6ter und 6quater zuzustimmen. Erlauben Sie mir, Frau Vizepräsidentin, dass ich gleich alle Minderheitsanträge begründe, weil sie eindeutig zusammenhängen.



Die Aufnahme von Vergünstigungen der Tageskarte für Schulreisen oder Reisen zu Sportanlässen mit dem öffentlichen Verkehr war ursprünglich nicht Teil der Revision des Personenbeförderungsgesetzes, sondern wurde nachträglich eingefügt, um das Anliegen mehrerer parlamentarischer Initiativen raschestmöglich umzusetzen. Leider wird nun mit der Aufnahme des Anliegens eine grosse Ungerechtigkeit geschaffen. Sie haben sicher alle die Schreiben von diversen betroffenen privaten Car- und Reiseunternehmen erhalten. Ich möchte einige Punkte daraus zitieren, die ich absolut gleich sehe:

"Der Transport von Schülerinnen und Schulklassen gehört seit jeher zu den wichtigsten Betätigungsfeldern der privaten Reisebranche. Zudem sind die Fahrzeuge privater Unternehmen mindestens auf dem gleichen Stand bezüglich Modernität und Umweltfreundlichkeit wie Fahrzeuge öffentlicher Unternehmen. Reisebusse sind zudem sehr flexibel und fahren Schülerinnen und Schüler überall hin, auch dort, wo keine Haltestellen der Bahn und Linienbusse zur Verfügung stehen." Vergessen Sie nicht, dass gerade die Reisebranche von der Pandemie sehr stark betroffen war und ihr jetzt mit dieser Massnahme weitere Ertragsausfälle entstehen würden.

Mit den nun in Artikel 15 genannten Unternehmen sind ja nur jene gemeint, die sich im Bereich des sogenannten bestellten Verkehrs befinden. Das heisst also, dass privatwirtschaftliche Unternehmen ohne bestellten Verkehr von dieser Verbilligung, welche der Bund refinanzieren würde, ausgeschlossen wären. Damit würden wir eine eklatante Ungleichheit im

AB 2022 S 110 / BO 2022 E 110

Markt schaffen. Denn private Carunternehmen beispielsweise, 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.

Wir würden also etwas konstruieren, was zu einer Marktverzerrung zugunsten des bestellten öffentlichen Verkehrs führen würde. Wir haben ja in der Vergangenheit gesehen, dass die Abgrenzungs- und die Subventionierungspraxis bei öffentlichen Verkehrsunternehmen äusserst schwierig sind – man erinnere sich an die Subventionsskandale Postauto und BLS. Hier würde ein neues Schlupfloch geöffnet; sogenannte Quersubventionierungen wären nicht einfach zu entdecken. Die Frau Bundesrätin hat vorhin selber auf diese Skandale hingewiesen.

Darüber hinaus ist die Finanzierung von Schulreisen Sache der Gemeinden und Kantone. Würde der Bund nun indirekt Schulreisen und Tagesausflüge in der obligatorischen Schule subventionieren, würde man den Föderalismus ein weiteres Mal verletzen und die Gemeinde- und Kantonsautonomie untergraben.

Ich bitte Sie deshalb im Namen der Gerechtigkeit und der Wahrung der staatlichen Hoheit in unserem Land, die Minderheitsanträge in allen drei Punkten zu unterstützen.

Chassot Isabelle (M-E, FR): La promotion des transports publics pour les déplacements organisés de groupes de jeunes représente aujourd'hui un enjeu majeur. Nous savons, en effet, que leur coût est un des obstacles mentionnés par les écoles qui en font usage. Cela a été relevé en particulier au moment de la mise en place d'une stratégie de la Confédération et des cantons pour la promotion des échanges scolaires, avec la mise en place de la nouvelle fondation Movetia. C'est encore davantage le cas depuis l'arrêt du Tribunal fédéral de 2017.

Je soutiens donc la proposition de la majorité de la commission à l'article 15 alinéa 6bis. Cela étant, cette disposition nécessite, à mon sens, un complément pour couvrir les activités des enfants et des adolescents qui doivent pouvoir bénéficier d'un rabais. Selon ma compréhension de la disposition, l'alinéa 6bis, dans la version proposée par la majorité, couvre deux cas de figure différents. Elle a déjà fait l'objet d'une clarification par rapport à la version du Conseil national, en limitant ses effets à la scolarité obligatoire. Elle couvre en premier lieu les activités scolaires, les "Schulanlässe", par quoi on doit comprendre toutes les activités organisées par les écoles dans le temps scolaire au bénéfice de groupes d'élèves, telles que des courses d'école, des échanges scolaires durant l'année scolaire, des camps de sport ou de musique, des visites culturelles ou sportives organisées par les écoles. Or, la disposition mentionne également les activités sportives, les "Sportanlässe" effectuées parallèlement aux activités scolaires. On doit donc comprendre par activités sportives les activités extrascolaires ne dépendant pas des écoles, organisées hors du temps de classe, par exemple durant le week-end ou les vacances scolaires, étant entendu qu'il s'agit là aussi d'enfants ou de jeunes en âge de scolarité obligatoire.

On peut mentionner, à titre d'exemple, les camps organisés par des clubs sportifs ou des participations à des manifestations sportives. Il est juste que cela aussi soit pris en charge.

Mais c'est ici qu'un complément me paraît nécessaire afin de prendre également en considération les activités



culturelles – "Kulturanlässe". Pourquoi, en effet, traiter différemment par exemple des camps de musique organisés par des fanfares ou des harmonies, des camps "Jeunesse et Musique" et des échanges linguistiques organisés durant les vacances scolaires? L'objectif de cette disposition est de favoriser la mobilité de groupes de jeunes dans notre pays. Il s'agit dès lors de prendre en compte également les activités culturelles qui ont cet objectif.

Je vous remercie dès lors de prendre en compte ma proposition.

Burkart Thierry (RL, AG): Ich erlaube mir zu Beginn, meine Interessenbindung offenzulegen: Ich bin, wie Sie wissen, Zentralpräsident der Astag, des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes, zu dem auch die Reisebusbranche gehört. Diese wäre von dieser Bestimmung, wenn wir der Mehrheit folgen würden, natürlich sehr stark betroffen.

Gegenüber dem Grundsatz, dass man Klassenfahrten für Schul- und Sportanlässe vom Bund subventionieren lässt, kann man ja, wenn man bei der Beachtung des staatspolitischen Prinzips der Subsidiarität beide Augen zudrückt, noch positiv eingestellt sein. Wir müssen aber schon wissen, was wir hier tun: Wir nehmen hier nämlich eine Regelung vor, die den öffentlichen Verkehr subventioniert, während sie dem privaten Verkehr diesen Vorteil nicht zugutekommen lässt. Wenn wir der Mehrheit folgen, handelt es sich damit um eine Marktverdrängung zulasten der Reisebusbranche. Das ist nicht fair. Beim besten Willen, den man bei dieser Bestimmung hier hat, muss man doch trotzdem darauf achten, dass man fair reguliert.

Gerade in der aktuellen Zeit hat diese Bestimmung eine besondere Bedeutung. Weshalb? Die Reisebusbranche ist eine derjenigen Branchen, die von Corona am stärksten betroffen waren und nach wie vor sind. Die Reisebusbranche war bereits vor dem Lockdown vor zwei Jahren enorm betroffen, während der Lockdowns, nach den Lockdowns. Auch heute noch ist sie sehr stark betroffen. Sie erhielt aber kaum oder nur wenig Unterstützung, während der öffentliche Verkehr zweimal grosszügige Subventionierungsrunden durch den Bund erfahren hat.

Klassenfahrten sind für die Reisebusbranche im Übrigen eine der Haupteinnahmequellen. Das heisst, kaum ist die Pandemie vorüber, käme jetzt mit dieser Bestimmung, wenn wir sie so erlassen würden, der nächste Nackenschlag. Die Reisebusbranche hatte während der Pandemie nämlich keine Möglichkeit, andere Geschäftsfelder zu erschliessen. Nun, da sich die Covid-Lage endlich zu entspannen scheint, wird die Branche erneut in eine Notsituation gedrängt. Sie wird aufgrund staatlicher Subventionen in einem elementar wichtigen Marktsegment konkurrenziert – noch stärker konkurrenziert. Sie wäre damit nicht mehr marktfähig.

Dieser Ausschluss privater Anbieter entbehrt aber jeglicher logischen Grundlage. Fahrzeuge privater Unternehmen sind bezüglich Modernität und Umweltfreundlichkeit mindestens auf dem gleichen Stand wie Fahrzeuge öffentlicher Anbieter. Zudem sind Reisedeckungs flexibel und können sich genau auf die Bedürfnisse der Schulklassen einstellen, unabhängig von Bahnhöfen und Haltestationen. Sie tragen also auch zur nationalen Kohäsion bei. Sie werden nur aufgrund dessen benachteiligt, dass sie nicht in der öffentlichen Hand sind.

Wenn wir der Mehrheit folgen, ist das – erlauben Sie mir diese drastische Formulierung – eine vorsätzliche gesetzgeberische "Tötung" einer KMU-Branche aus rein ideologischen Gründen. Ich meine, wir würden damit gegen die Prinzipien der Subsidiarität verstossen, aber auch gegen das Prinzip der Gleichbehandlung.

Ich bitte Sie daher um Zustimmung zu den Minderheitsanträgen Salzmann bei Artikel 15 Absätze 6bis und 6ter.

Reichmuth Othmar (M-E, SZ): Ich melde mich zu Wort als ehemaliger ÖV-Direktor, der schon etwas euphorischer gestartet ist, als wir dieses Bestellverfahren eigentlich reformieren wollten. Jetzt liegt die Vorlage hier, und es ist grundsätzlich eine Weiterentwicklung dieses sehr, sehr erfolgreichen ÖV-Systems in der Schweiz. Es ist eine Weiterentwicklung, gegen die ich überhaupt nichts einzuwenden habe. Ich habe aber festgestellt, dass wir jetzt eigentlich zwei Details in dieser Vorlage haben, die wir, so meine ich, nicht umsetzen sollten. Das eine ist die Vergünstigung für spezielle Gruppen, das zweite betrifft das historische Rollmaterial, dessen Kosten da hineingepackt werden sollen; wir werden dann bei Artikel 28 darüber beraten.

Ich meine, das sind zwei grundlegende Sachen, die wir nicht in dieses Grundkonzept des ÖV, das hauptsächlich die Grundlage zur Regelung der Bestellung, der Zusammenarbeit zwischen Bund und Kantonen bildet, mit hineinpacken sollten. Wir haben es gerade gesehen: Wir haben jetzt die Schulen und Sport drin, jetzt kommt die Kultur, vielleicht

AB 2022 S 111 / BO 2022 E 111

vergessen wir sogar noch, etwas als solches zu regeln. Ich glaube, wir sollten das nicht in diesem Gesetz, nicht auf dieser Stufe tun, so sympathisch mir die Anliegen grundsätzlich auch sind. Ich meine, dass es nicht Sache des Bundes ist, zumal es der Bund dann nach Ansinnen von Absatz 6quater auch gleich noch finanzieren





sollte. Diese Anliegen, die durchaus ihre Berechtigung haben, die ich nachvollziehen kann, sind ganz klar in der Obliegenheit der Kantone oder der Gemeinden. Es ist ihnen gegeben, dass sie die entsprechenden Vergünstigungen anbieten und sie nicht auf den konzessionierten ÖV beschränken, sondern auch der Branche grundsätzlich gewähren.

Insofern bitte ich Sie, hier nicht auf Stufe Bundesgesetz einzugreifen und diese Vergünstigungen zu machen und entsprechend die Minderheit zu unterstützen.

Noser Ruedi (RL, ZH): Ich bitte Sie auch, die Minderheit zu unterstützen. Ich möchte die bereits erwähnten Argumente nicht noch einmal wiederholen. Ich möchte mich jedoch zum Einzelantrag Chassot äussern, denn Frau Chassot bezweckt mit diesem Antrag ja eigentlich nur, dass die Abgrenzung sehr schwierig wird.

Ich möchte das betreffende Reglement dann sehen. Jetzt sollen wir die Kultur ergänzen. Ich finde das super. Das heisst, dass ein ermässigte Tarif gilt, wenn die Flötenlehrerin im Rahmen der obligatorischen Schule einen Ausflug macht. Gilt der ermässigte Tarif aber auch, wenn sie aus Initiative oder aus Engagement für die Kinder am Abend mit ihnen in ein Konzert geht, das ausserhalb der obligatorischen Schule stattfindet? Haben Sie sich einmal überlegt, was das für ein Reglement geben wird? Die Abgrenzung ist absolut schwierig. Ganz viele Dinge sind im obligatorischen Bereich, und ganz viele Dinge sind im freiwilligen Bereich. Wollen Sie alles, was freiwillig ist, von der Bestimmung ausnehmen? Wenn Sie das wollen, dann werden Sie ein Reglement schreiben, das zu einem unheimlichen Papiertiger werden wird.

Ich bin zudem gar nicht sicher, dass Sie dem öffentlichen Verkehr einen Gefallen erweisen. Haben Sie sich einmal vorgestellt, wie es an einem wunderschönen Herbsttag zu- und hergehen wird, wenn alle Schulreisen und alles andere über den öffentlichen Verkehr abgewickelt werden und die Carunternehmen keine Arbeit mehr haben? Sie werden die Leute, die den öffentlichen Verkehr während des ganzen Jahres benutzen, komplett aus den Zügen vertreiben. Denn wenn die SBB etwas bewiesen haben, dann dies: dass sie auf die Nachfrage, die dynamisch ist, nicht eingehen können. Denken Sie nur einmal an das Veloproblem am Gotthard. Das haben sie innerhalb der letzten zehn Jahre nicht lösen können. Wenn wir solche Bestimmungen aufnehmen, können Sie davon ausgehen, dass das Problem der Kapazitätsanpassung in den nächsten zehn Jahren auch nicht gelöst werden kann. Das erstaunt mich nicht, denn der Fahrplan basiert auf einem Takt, hinter dem wiederum eine Rechnung mit konstantem Personenaufkommen steckt – und darum gibt es auch die Carunternehmen.

Wenn Sie wirklich, wirklich der Ansicht sind, dass Sie den Schulklassen einen Gefallen tun sollten, dann müssen Sie hier keine Objektfinanzierung, sondern eine Subjektfinanzierung fordern. Dann können Sie von mir aus den Schulen Gutscheine zur Verfügung stellen, aber sicher nicht das, was hier gefordert wird. Ich bin felsenfest der Ansicht, dass man das den privaten Transportunternehmen nach der Pandemie nicht antun darf. Darum bitte ich Sie, der Minderheit zu folgen.

Bauer Philippe (RL, NE): Je ne suis pas et n'ai jamais été administrateur dans une entreprise de transports publics ou dans une entreprise de transports privés, mais il m'apparaît que le problème qui se pose en l'espèce n'est pas du tout un problème de transports. Ce n'est pas un problème de transports publics, ce n'est pas un problème d'utilisation des transports publics, mais c'est bel et bien un problème de libéralisme, ce libéralisme économique dont nous sommes si fiers et dont nous avons plaisir à nous gargariser très régulièrement.

Dans le cas d'espèce, la proposition que fait la majorité vise en définitive à fausser les règles de la concurrence dans un domaine où il y a déjà peu de concurrence, où l'on a déjà affaire à des entreprises qui sont largement soutenues par les pouvoirs publics et à des entreprises qui ne le sont pas. Vous vous souvenez des débats que nous avons eus à Bernexpo au sujet de l'aide accordée aux entreprises de transport publiques et à l'absence d'aide apportée aux entreprises de transports privées.

Je crois que, aujourd'hui, nous devons en rester à ce que l'on appelle parfois une saine et loyale concurrence entre les entreprises, et que nous ne devons pas, par le biais de la création d'un tarif préférentiel, par le biais de cartes journalières pour les écoles – dont l'octroi est certes limité dans le cadre d'activités sportives ou culturelles, et je peux parfaitement comprendre la proposition de Mme Chassot –, en définitive créer une quasi obligation, pour les écoles, d'utiliser les entreprises de transport publiques au détriment des entreprises de transport privées.

Je crois qu'en la matière il est normal, dans une société libérale comme nous la voulons, que l'enseignant ou l'école qui souhaite organiser un déplacement puisse faire jouer la concurrence et qu'il ne soit pas contraint, lui aussi, de financer par le biais de son déplacement les entreprises de transport publiques au détriment des autres entreprises. C'est pour cette raison que, sous l'angle uniquement de ce libéralisme économique dont nous sommes si fiers, je vous demande de suivre la proposition de la minorité.



Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Der Bundesrat hatte Ihnen hier keine gesetzliche Regelung für vergünstigte Tageskarten vorgeschlagen. Tatsächlich gibt es im Gesetz bis jetzt keine Vorgaben für die Ausgestaltung der Tarife nach Personengruppen. Die Tarifhoheit liegt bekanntlich bei den Transportunternehmen, und diese werden von der Alliance Swiss Pass koordiniert. Wenn es um Schulen geht, liegt die Kompetenz für die Finanzierung allfälliger vergünstigter Fahrausweise irgendwelcher Art bei den Kantonen und Gemeinden.

In der Zwischenzeit haben Sie – nicht Sie alle hier im Rat, sondern Ihre Kommissionen, das heisst die KVF-N und die KVF-S – aber bereits Entscheide gefällt. Es gibt vier gleichlautende parlamentarische Initiativen, die genau das verlangt haben, das heisst, dass es vergünstigte Tageskarten gibt bzw. erneut gibt und dass das im Gesetz festzuhalten sei. Den vier parlamentarischen Initiativen wurde in der KVF-N Folge gegeben, von der KVF-S wurden sie ebenfalls unterstützt. Nun wird ein entsprechendes Gesetz bzw. eine entsprechende gesetzliche Grundlage aufgrund dieser von Ihnen angenommenen parlamentarischen Initiativen erarbeitet.

Dieser Vorentscheid wurde gefällt, wenn auch, wie gesagt, nicht im Plenum; aber die Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen beider Räte haben diesen vier gleichlautenden parlamentarischen Initiativen Folge gegeben, und man ist zum Schluss gekommen: Wenn dieses Begehren bereits in beiden Räten ist, kann man es, anstatt diesbezüglich ein separates gesetzliches Verfahren laufen zu lassen, auch gleich mit in die Vorlage hineinnehmen.

In der Zwischenzeit ist aber noch etwas Weiteres passiert: Wahrscheinlich aufgrund der parlamentarischen Initiativen, also des Willens des Parlamentes, aber auch der Bevölkerung hat die Alliance Swiss Pass bereits reagiert und die besagte Tageskarte per 1. Januar 2022 wiedereingeführt – sprich eine ganzjährige Spezialtageskarte für 15 Franken und für die hier beschriebene Situation. Das sind begleitete Schul- oder Sportanlässe, aber auch Kulturanlässe, über deren Aufnahme ich besonders froh bin. Von daher kann man sagen, dass die Alliance Swiss Pass dem Anliegen im Grunde bereits entgegengekommen ist.

Als man diese zusätzlichen Bestimmungen im Nationalrat trotzdem aufnehmen wollte, war die Überlegung, dies im Gesetz festhalten zu wollen. Dann gab es auch Stimmen, die fanden, dass 15 Franken zu teuer wären und dass es 5-Franken-Tageskarten geben sollte. Der Betrag steht aber nicht im Gesetz.

AB 2022 S 112 / BO 2022 E 112

Das ist jetzt das Umfeld, in dem Sie Ihren Entscheid fällen. Die beiden Kommissionen haben das so gewollt und dem so stattgegeben. Die Alliance Swiss Pass, die Branche hat selbst aber auch schon reagiert, indem sie eben diese Spezialtageskarte wieder eingeführt hat. Vor diesem Hintergrund kann ich Folgendes sagen: Die Kommissionen wollten das; wenn Sie das nach wie vor ins Gesetz schreiben wollen, dann tun Sie es lieber jetzt, als dieses Gesetz dann wieder mit einer Spezialgesetzgebung zu ändern!

Der Bundesrat ist aber dezidiert der Meinung, dass hier mit Absatz 6quater nicht nur in die Tarifhoheit der Transportunternehmen eingegriffen wird, sondern dass zusätzlich auch die Kompetenz bei der Finanzierung von bestellten Angeboten im ÖV geändert wird. Das bekämpfen wir, denn es geht hier ja darum – wir haben es vorhin gesagt –, dass es ein gemeinsam bestellter Verkehr ist. Da kann man nicht noch etwas bestellen und sagen, das müsse der Bund dann alleine bezahlen. Es ist so, dass hier auch der Fernverkehr oder ÖV-Linien ohne Erschliessungsfunktion mit einbezogen werden. Da stehen wir mit der Finanzierung wirklich völlig quer drin und haben in diesem Gesetz ein ganzes System, ich sage mal, über den Haufen geworfen. Das ist vielleicht etwas heftig ausgedrückt, aber Absatz 6quater steht wirklich quer in diesem Gesetz, und deshalb hat sich der Bundesrat dagegen ausgesprochen.

Zu den Absätzen 6bis und 6ter: Wenn Sie die Anträge der beiden Kommissionen akzeptieren, dann nehmen Sie diese Bestimmungen, wie gesagt, lieber bereits hier an – und sicher inklusive des Einzelantrages Chassot. Es gibt im Leben nebst dem Sport auch noch die Kultur, dessen muss man sich immer bewusst sein. Wenn Sie der Meinung sind, Sie wollten die Vorentscheide der beiden Kommissionen nicht mittragen, dann wäre das auch ein Signal an die Kommissionen, bei der Erarbeitung der parlamentarischen Initiativen vielleicht nicht zu viel Aufwand zu betreiben, weil ganz offensichtlich zumindest Ihr Rat das nicht möchte – falls Sie diesen Entscheid heute so fällen würden.

Abs. 6bis – Al. 6bis

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 21.039/4988)

Für den Antrag Chassot ... 27 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 7 Stimmen

(6 Enthaltungen)



*Zweite Abstimmung – Deuxième vote*

(namentlich – nominatif; 21.039/4989)

Für den Antrag Chassot ... 22 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 19 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Engler Stefan (M-E, GR): Wir haben mit dem Entscheid von vorhin ja immerhin eine Differenz zum Nationalrat geschaffen, weil die Version gemäss Antrag Chassot anders lautet als die vom Nationalrat beschlossene Fassung. Das bedeutet, dass man sich des Themas nochmals wird annehmen müssen.

An sich bedaure ich es sehr, dass die Branche nicht in der Lage war, dieses Thema selbst abschliessend zu regeln. Es ist ja die Branche, welche die Tarife im öffentlichen Verkehr festlegt – ganz generell. Mit Absatz 6quater setzt der Bund nun aber eigentlich einen Fuss in die Tür zur Tarifsystematik im öffentlichen Verkehr und soll das dann auch noch entsprechend selbst bezahlen müssen. Aus diesem Grund gehöre ich hier zur Minderheit Salzmann, weil ich nicht möchte, dass der Bund in die Tarifhoheit eingreift. Es wurde verschiedentlich gesagt: Es ist eine Aufgabe, die die Kantone im gleichen Mass betrifft wie auch den Bund. Wenn schon, dann sollen aber auch die Transportunternehmen, genauso wie die Kantone und der Bund, dazu beitragen – im Rahmen der Abgeltungsregeln, wie wir sie kennen.

Nochmals: Beim öffentlichen Verkehr an und für sich geht es im Jahr um 2 Milliarden Franken, welche die öffentliche Hand beisteuert, dies je zur Hälfte durch die Kantone und den Bund. Hier sprechen wir von einer Position von 20 Millionen Franken. Dass die Transportunternehmen bzw. die Branche nicht in der Lage waren, diese 20 Millionen Franken innerhalb der 2 Milliarden Franken selbst aufzuwiegen, hat mich von Anfang an befremdet. Ich bitte Sie hier, anhand der Argumente, die zum Teil schon die Kollegen Reichmuth und Salzmann geäußert haben, der Minderheit zu folgen und dem Bund nicht die Möglichkeit zu geben, ins Tarifsysteem einzugreifen.

Rabattsysteme kennt die Branche ja heute schon. Je nachdem, wann Sie fahren, können Sie heute für Fr. 7.50 von Chur nach Zürich fahren; zu anderen Zeiten kostet dies 45 Franken. Das ist also nichts völlig Neues.

Ich war Präsident der Kommission, als man über diese Vorstösse entschieden hat, und da war die Erwartung ganz klar die, dass die Branche das Problem lösen solle. Ich hatte also keine Erwartung, dass das in ein Gesetz geschrieben werden solle. Vielmehr ist es Aufgabe der Branche, hier sachgerecht und pragmatisch etwas zu erarbeiten.

Juillard Charles (M-E, JU): Nous nous trouvons dans une situation un petit peu particulière, mais qui est assez symptomatique de ce qui se passe malheureusement trop souvent aux Chambres fédérales et qui est souvent dénoncée par les cantons. C'est-à-dire que nous prenons des décisions, puis nous en faisons porter la responsabilité, notamment financière, à d'autres, en particulier aux cantons. Ce dossier illustre bien cette situation que, dans une vie antérieure, je m'attelais à dénoncer systématiquement, à savoir que, sans qu'on leur demande leur avis, les cantons doivent passer à la caisse pour financer des mesures que le Parlement fédéral a décidées. Dans cette loi, c'est clairement de cela dont il s'agit.

Si j'ai soutenu les propositions qui ont été faites en faveur de ces rabais, je crois qu'il faut être aussi logique dans cette décision, à savoir que si nous décidons que les entreprises doivent offrir des rabais, c'est à la Confédération de prendre en charge la différence de coûts. Comme Parlement fédéral, nous représentons la Confédération et nous ne pouvons pas simplement prendre une décision qui devra être supportée, même si ce n'est qu'en partie, par les cantons.

C'est la raison pour laquelle je vous invite à accepter la proposition de la majorité de la commission.

Fässler Daniel (M-E, AI): Ich befürworte, dass auch eine Abstimmung zu Absatz 6ter durchgeführt wird. Ich kann Ihnen das kurz begründen.

Ich habe bei Absatz 6bis zwar die Mehrheit bzw. den Einzelantrag Chassot unterstützt, möchte aber nicht, dass die Transportunternehmen, die jetzt einen preislich ermässigten Tarif für schulische Gruppen anbieten müssen, über ihre Beförderungsbestimmungen wieder einen Ausweg finden können. Ich finde es richtig, dass eine Reservationspflicht eingeführt werden kann, erachte es aber als nicht richtig, dass die Transportunternehmen den Transport einschränken oder ausschliessen können. Damit würden wir letztlich eine Umkehr dessen machen, was wir eigentlich wollen. Wenn eine Gruppe eine Reservation vornimmt, dann muss das Transportunternehmen auch in der Lage sein, diese Gruppe zu befördern.

Das ist meine Haltung. Deshalb bin ich froh, wenn wir hier eine Abstimmung durchführen können. Ich werde hier dem Antrag der Minderheit Salzmann zustimmen.



Wicki Hans (RL, NW), für die Kommission: Herr Fässler hat bereits sehr klar und deutlich aufgezeigt, wo in dieser Geschichte der Hund begraben liegt. Wir haben bei Absatz 6bis entschieden, dass schulische Ausflüge für Kultur und Sport grundsätzlich möglich sein sollen und tariflich vergünstigt werden. In diesem Absatz hier schliessen wir aber eine gewisse Gruppe aus. Eine Gruppe ist ausgeschlossen, wenn sie einen Ort besuchen will, zu welchem der Transport über eine Linie erfolgt, die hochfrequentiert ist. Da frage ich mich dann schon, wieso diese Gruppe vom Angebot ausgeschlossen werden soll, das andere Gruppen hingegen nutzen können. Genau das ist hier der Kern des Problems.

AB 2022 S 113 / BO 2022 E 113

Der Antrag der Mehrheit der Kommission ist klar, aber ich denke, dass der Antrag der Minderheit sicherlich auch prüfungswert wäre.

Abs. 6ter – Al. 6ter

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.039/4992)

Für den Antrag der Minderheit ... 22 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 19 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Abs. 6quater – Al. 6quater

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.039/4991)

Für den Antrag der Minderheit ... 28 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 14 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, erste Vizepräsidentin): Da der Antrag der Minderheit, Absatz 6quater zu streichen, angenommen wurde, entfällt die Abstimmung über die Ausgabenbremse.

Art. 17 Abs. 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 17 al. 4

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 17a

Antrag der Mehrheit

Abs. 1–3

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 4

... Auf den Verkauf, den Vertrieb und die Vermittlung von Fahrausweisen des öffentlichen Verkehrs findet das Kartellgesetz vom 6. Oktober 1995 keine Anwendung.

Antrag der Minderheit

(Dittli, Burkart, Français, Knecht, Salzmann)

Abs. 4

Sie regeln die diskriminierungsfreien Bedingungen für die Nutzung der Vertriebsinfrastruktur durch Dritte.

**Art. 17a***Proposition de la majorité*

Al. 1–3

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 4

... ne s'applique pas à la vente, à la distribution ni au courtage des titres de transports publics.

Proposition de la minorité

(Dittli, Burkart, Français, Knecht, Salzmann)

Al. 4

Elles règlent les conditions non discriminatoires d'utilisation de la plate-forme par des tiers.

Wicki Hans (RL, NW), für die Kommission: Bei Artikel 17a Absatz 4 bewegen wir uns in einem sehr komplexen Themenbereich, sowohl aufgrund des Inhalts wie auch aus rechtlicher Sicht. Entsprechend gab es dazu in der Kommission ausführliche Diskussionen. Dabei waren die beiden folgenden Grundfragen ausschlaggebend: Zunächst stand die Frage im Raum, wieweit das Kartellgesetz in dieser Materie überhaupt einen Einfluss hat. Dabei ist zu beachten, dass schon das Kartellgesetz in Artikel 3 Bereiche definiert, die nicht in seinen Anwendungsbereich fallen. Dies betrifft insbesondere Fälle, in denen Vorschriften bestehen, welche "auf einem Markt für bestimmte Waren oder Leistungen Wettbewerb nicht zulassen". Dabei sind explizit Vorschriften vorgesehen, die "einzelne Unternehmen zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben mit besonderen Rechten ausstatten". Dies ist bei konzessionierten Transportunternehmen grundsätzlich der Fall.

Strittig war allerdings zunächst die Frage, wie weit diese Bestimmung hier reicht, d. h., ob der Vertrieb gemäss Artikel 17a des vorliegenden Gesetzes auch darunterfällt und wie sich das Gesetz zum Personenbeförderungsregal verhält. Eine eindeutige Antwort darauf kann nicht gegeben werden. Naheliegend ist immerhin, dass der unmittelbare Verkauf von ÖV-Tickets durch die betreffenden Unternehmen darunter subsumiert werden kann. Diese dürften also bereits jetzt nicht unter das Kartellgesetz fallen. Allerdings ist festzuhalten, dass kombinierte Angebote, also beispielsweise Tickets inklusive Hotelübernachtung, wiederum unter das Kartellgesetz fallen dürften.

In diesem Kontext kam auch die Frage auf, ob der Anwendungsbereich des Kartellgesetzes überhaupt durch ein anderes Gesetz eingeschränkt werden kann. Gemäss den Rückmeldungen aus der Verwaltung ist dies nicht ohne Weiteres möglich. Diese Beurteilung führte allerdings in der Kommission ebenfalls zu kritischen Rückfragen und Diskussionen.

Als zweite Grundfrage kam die inhaltliche Komponente der Diskussion zum Tragen. Es wurde konkret gefragt, ob beim Ticketverkauf durch Dritte überhaupt ein freier Wettbewerb geschaffen werden soll. Hier wurde zum einen die Befürchtung geäussert, dass Dritte damit eine Rosinenpickerei betreiben und den aufwendigen Service public dem ÖV überlassen könnten. Zum andern stand die Sorge im Raum, wonach Dritte mit starker Marktmacht dem ÖV ihre Bedingungen faktisch aufzwingen könnten. Das könnte etwa bei grossen Plattformen der Fall sein, die eine Vormachtstellung einnehmen würden.

Sollte das Kartellgesetz daher auf diese Verkäufe, insbesondere durch Dritte, anwendbar sein, könnte dies negative Konsequenzen haben. Die Mehrheit unserer Kommission fordert daher den expliziten Ausschluss des Verkaufs, des Vertriebs und der Vermittlung von Fahrausweisen vom Geltungsbereich des Kartellgesetzes. Für darüber hinausgehende Angebote, etwa kombinierte Ticketangebote, dürfte, wie eben erwähnt, das Kartellgesetz weiterhin massgeblich sein.

Die Minderheit dagegen lehnt einen expliziten Ausschluss der Anwendung des Kartellgesetzes auf die genannten Bereiche ab. Sie macht dafür insbesondere geltend, dass dies dem Wettbewerb im Mobilitätsmarkt empfindlich schaden würde. Bereits durch die jetzige Regelung bestehe eine Marktabschottung; diese zu verstärken, sei weder innovationsfördernd noch zukunftsfruchtig. Besonders kritisiert wurde dabei der Umstand, dass die ÖV-Unternehmen selbst im Jahr 2019 eine Nullprovision beim Vertrieb von Tickets beschlossen hätten. Diese stelle mit Blick auf die angestrebte Öffnung faktisch eine Farce dar und sei eine klare Wettbewerbsverzerrung.

Aus Sicht der Mehrheit hingegen stellt dies gerade den falschen Ansatz dar. Der regionale Personenverkehr basiert nicht auf dem Wettbewerbsmodell, sondern auf der Kooperation. Das heisst, es wird gesetzlich bewusst ein Kartell vorgesehen. Entsprechend wäre die Anwendung des Kartellgesetzes in diesem Bereich sachwidrig. Die Mehrheit der Kommission beantragt Ihnen deshalb, ihrer Fassung zuzustimmen und damit den Antrag der Minderheit abzulehnen.



Dittli Josef (RL, UR): Mit Artikel 17a hat der Bundesrat eine Regelung für die gemeinsame Vertriebsinfrastruktur der konzessionierten Unternehmen eingeführt. Der Nationalrat fügte zudem einen neuen Absatz 4 ein, der lautet: "Sie regeln die diskriminierungsfreien Bedingungen für die Nutzung der Vertriebsinfrastruktur durch Dritte. Auf den Vertrieb findet das Kartellgesetz vom 6. Oktober 1995 keine Anwendung." Mit dem ersten Satz hat die Minderheit keine Probleme. Wir wollen keine Diskriminierung. Mit dem zweiten Satz hingegen

AB 2022 S 114 / BO 2022 E 114

nehmen sich die konzessionierten Unternehmen vom Kartellrecht aus. Das ist nicht opportun. Der Vertrieb im öffentlichen Verkehr darf nicht vom Geltungsbereich des Kartellgesetzes ausgenommen werden, weil dies dem Wettbewerb im Mobilitätsmarkt empfindlich schaden würde. Mehr Marktabschottung der ÖV-Unternehmen ist weder innovationsfördernd noch zukunftsfruchtig. Unbestritten ist, dass die unmittelbare Tätigkeit im bestellten konzessionierten Verkehr vom Kartellgesetz ausgenommen ist. Dieser Ausschluss des Wettbewerbs wird über dieses Spezialgesetz vorgenommen. Es kann aber nicht jegliche Tätigkeit eines konzessionierten Unternehmens unter diesen Schutz des Personenbeförderungsgesetzes fallen, sondern eigentlich nur der unmittelbare Verkauf von ÖV-Fahrausweisen eines Tarifs, an welchem die verkaufende Unternehmung selbst beteiligt ist.

Was man hier noch wissen muss: Die ÖV-Branche hat per Anfang 2020 die Vertriebsprovisionen abgeschafft, welche sich die Transportunternehmen bis dahin für den Verkauf überregionaler Tickets untereinander bezahlt hatten. Damit wurde aber faktisch dem diesbezüglichen Wettbewerb im ÖV-Betrieb auf nationaler Ebene der Stecker gezogen. Denn heute lassen sich die ÖV-Unternehmen den Vertrieb aufgrund der Null-Prozent-Provision über die Abgeltung von der öffentlichen Hand finanzieren. Dritte, die ÖV-Tickets verkaufen möchten, müssen sich komplett über andere Quellen finanzieren.

Das ist eine klare Wettbewerbsverzerrung und geht zu weit. Ein Beispiel aus der Realität: Wir alle kennen die App "Fairtiq". Diese App überlebt die 2020 beschlossene Null-Prozent-Strategie nur, weil ihre Macher inzwischen auch zum technischen Provider des Angebots "Easy Ride" der SBB wurden. Ohne den SBB-Vertrag hätte sich "Fairtiq" mit grosser Wahrscheinlichkeit aus dem Schweizer Geschäft zurückziehen müssen. Das zeigt, dass eine Innovation wie "Fairtiq" im heutigen Null-Prozent-Provisionsumfeld unmöglich wäre.

Mit der Formulierung des Bundesrates werden gleich lange Spiesse für alle sichergestellt. Damit ist auch gesagt, dass der Bundesrat diesen Absatz 4 ja nicht wollte.

Ich bitte Sie, in diesem Sinne nicht dem Mehrheitsantrag zu folgen, auch nicht dem Beschluss des Nationalrates, sondern der Minderheit zu folgen und hier für Klarheit zu sorgen, indem man den zweiten Satz in Absatz 4 streicht.

Michel Matthias (RL, ZG): Ich bitte Sie, bei Artikel 17a Absatz 4 der Minderheit zu folgen. Meine Argumentation stützt sich auf meine langjährige Erfahrung als Direktor des öffentlichen Verkehrs des Kantons Zug und Präsident der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs. Ich appelliere auch an die Kohärenz unseres Rates; ich komme darauf zurück.

In meinen zwölf Jahren als Verantwortlicher des öffentlichen Verkehrs und als Regierungsrat habe ich bei der Bestellung des schon vorgenannten Regionalverkehrs mit den SBB eigentlich gute Erfahrungen gemacht und die SBB auch als Infrastrukturerstellerin und -betreiberin als seriöse und gute Partnerin erlebt. Ebenso habe ich aber erlebt, dass eine zu starke Monopolstellung der SBB ungesund sein kann. Ein Wettbewerb ausserhalb des konzessionierten Bereichs tut gut, und dieser spielt eben hier im Bereich des Vertriebs und Marketings von Fahrausweisen. Nur dank dieses Wettbewerbs konnten kleinere, innovative Unternehmen Produkte entwickeln, die sich heute im Markt durchgesetzt haben. Der Minderheitensprecher hat das Beispiel "Fairtiq" erwähnt.

Worum geht es nun bei diesem letzten Satz des Artikels zum Ausschluss des Kartellgesetzes? Was war die Motivation der Antragsteller, diesen Ausschluss zu fordern? Ich habe in den Dokumenten nachgeschaut. Es scheint, dass man die These aufstellt, dass ein Kartellgesetz, welches ja den Wettbewerb schützen soll, in einem regulierten Markt wie dem öffentlichen Verkehr unnötig, sachfremd, ja störend sei. Das ist aber eine absolute, total undifferenzierte und, ich meine auch, falsche Betrachtungsweise. Es ist anerkannt und steht auch im Kartellgesetz, dass das Kartellgesetz eben nur dort Einschränkungen erfahren kann, wo einzelne Unternehmen zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben mit besonderen Rechten ausgestattet werden; also nur hier im Bereich des konzessionierten Personenverkehrs als solchem und, es wurde erwähnt, im Bereich des direkten Verkaufs der Tickets, nicht aber beim sonstigen Betrieb.

Der nun vom Nationalrat beschlossene und von unserer Mehrheit beantragte Satz geht über die Grenzen, welche das Kartellgesetz zieht, hinaus und schränkt den Wettbewerb übermässig ein. Dieses Kartellgesetz gilt nun einmal auch für öffentliche Unternehmen. Wenn man das nicht beachtet, dann werden solche öffentlichen



oder staatsnahen Unternehmen eben zu wettbewerbsverzerrenden Monopolbetrieben. Hier komme ich zur Kohärenz unseres Rates. Es ist erst sechs Monate her; am 30. September 2021 hat unser Rat mit klarem Mehr, mit 27 zu 13 Stimmen, zwei Motionen gutgeheissen: die Motionen Caroni 20.3531 und Rieder 20.3532 betreffend den fairen Wettbewerb gegenüber Staatsunternehmen. Mit diesen Motionen wird der Bundesrat beauftragt, die nötigen Gesetzesänderungen vorzuschlagen, um Wettbewerbsverzerrungen durch Staatsunternehmen einzudämmen. Die Begründung ist klar: Solche staatsnahen oder staatseigenen Betriebe können sich wegen ihrer Finanzierung durch den Staat Wettbewerbsvorteile verschaffen. Anlässlich der Beratung dieser beiden Motionen und der klaren Zustimmung dazu haben sich x Votanten – ich habe die Votanten Engler, Bischof und Würth von der Mitte-Fraktion herausgepickt – explizit für diese Motionen ausgesprochen, unter anderem auch für eine klare, wenn nicht verschärfte Geltung des Kartellgesetzes gegenüber solchen staatsnahen Unternehmungen. Heute kommt nun der Tatbeweis. Den Bundesrat einfach zu beauftragen, hier für Wettbewerb zu sorgen, ist das eine. Aber jetzt selbst zu handeln, wenn wir einen Artikel vor uns haben, der diesen Wettbewerb einschränkt, ist das andere. Wenn wir also kohärent bleiben, dann sollten wir heute auch mit Drei-Drittel-Mehrheit dem Antrag der Minderheit zustimmen. Es gibt noch eine weitere Frage der Kohärenz. Wir werden heute bei Artikel 31 Absatz 2 beschliessen – das ist unbestritten –, dass der Bundesrat und die Kantone die Transportunternehmen zur Förderung von Innovationen mit Finanzhilfen belohnen können. Wir werden das beschliessen. Umgekehrt wird heute durch die Einschränkung der Anwendung des Kartellgesetzes eben diese Innovation, nämlich durch einen lebhaften Wettbewerb im Bereich des Ticketings, wieder ausgeschlossen. Ich bitte hier auch um etwas Kohärenz und damit darum, hier die Geltung des Kartellgesetzes eben nicht auszuschliessen. Unter diesen Aspekten bitte ich Sie wirklich, der Minderheit zu folgen. Ich glaube, man tut dem ÖV auch keinen Dienst, wenn man die Anwendung des Kartellgesetzes ausschliesst. Durch vielfältige Vertriebsmöglichkeiten – auch durch Dritte – im Wettbewerb können viel mehr Personen mit ÖV-Angeboten erreicht werden. Ich glaube, dieser Aspekt spricht auch dafür, der Minderheit zu folgen.

Gapany Johanna (RL, FR): Effectivement, cet article 17a a toute son importance et j'espère vous voir soutenir également la minorité.

Toutes celles et ceux qui se sont battus ou qui se sont engagés en faveur de la mobilité multimodale savent combien la technique et l'information aux voyageurs sont importantes, d'une part pour faciliter le choix et, d'autre part, évidemment, pour encourager à utiliser les transports en commun. Cela ne veut pas seulement dire proposer une voiture de location par le biais de l'application des CFF aux quelque moins de 15 pour cent des citoyennes et des citoyens de ce pays qui se déplacent par le rail, mais cela veut dire aussi rendre facilement accessible l'information pour toutes et tous, quel que soit le moyen de transport quotidien. C'est d'autant plus le cas dans des régions périphériques, qui ne sont pas toujours bien desservies par les transports publics: la desserte est bonne vers les grandes villes, mais ce n'est pas toujours le cas dans les campagnes. Souvent, les habitants les quittent en voiture et, s'ils vont vers des centres fréquentés, on a tout intérêt à faire le maximum pour qu'ils

AB 2022 S 115 / BO 2022 E 115

puissent, en cours de route, pratiquer la mobilité multimodale, c'est-à-dire emprunter un train, un bus ou un métro.

Cet article 17a, présente l'une des solutions pour rassembler les informations de tous les moyens de transport sur une même plateforme, qui sert ensuite à la distribution des données. Cet article 17a, c'est aussi l'espoir de voir enfin notre pays se moderniser en matière de transport et de quitter un mode de pensée en silo, pour offrir des solutions pratiques et simples aux citoyennes et citoyens de notre pays.

Mais on voit bien que tous ne le voient pas de la même manière, et on se retrouve aujourd'hui avec une précision à l'alinéa 4 de cet article selon lequel la loi sur les cartels du 6 octobre 1995 ne s'applique pas à la distribution; cela, c'est la version du Conseil national, qui va déjà très loin. La majorité de notre commission va encore plus loin en enterrant définitivement tout espoir d'efficacité pour cette plateforme, puisque, selon la proposition de la majorité, la loi sur les cartels ne s'applique pas à la vente, à la distribution, ni au courtage des titres de transports publics.

En voyant cet article et l'exclusion de la loi sur les cartels, je ne peux pas m'empêcher de faire le lien avec mon interpellation de 2020, une interpellation qui ne concernait pas cette même loi, mais ce même thème.

Mon intention, en 2020, était de savoir où en était le développement des moyens pour encourager la mobilité multimodale. En fait, cette interpellation visait le développement des offres de mobilité multimodale, et, à ce moment, la réponse du Conseil fédéral m'avait semblé pleine de bon sens en tout cas. Je la cite: "la



loi sur les cartels s'applique à la distribution des services de transports publics et donc aussi à l'accès aux infrastructures de cette distribution, et la Comco surveille cet accès au titre du droit des cartels. En d'autres termes, la distribution doit en principe être ouverte aux tiers sur une base non discriminatoire." C'était bien parti avec cette réponse du Conseil fédéral. C'est dommage, parce qu'avec la précision qui est apportée à l'alinéa 4 de l'article 17a, on va à l'encontre de cette déclaration et on se ferme au développement des offres de mobilité multimodale.

Alors, si j'ai bien suivi le développement de ce projet de la loi pour le développement des offres de mobilité multimodale – je laisserai peut-être Mme la conseillère fédérale préciser où il en est –, pour ce que je sais, il avait été mis en consultation en 2018. Le dossier est ensuite resté en suspens. Au début 2022, un nouveau projet de loi a été mis en consultation. Ce dernier prend visiblement plus en compte les désirs des entreprises de transports publics qui appartiennent à l'Etat.

Comme les travaux sont en cours et que les feux sont au vert pour créer une plateforme efficace, notre rôle, à mon sens, n'est pas d'enterrer maintenant le développement des offres de mobilité multimodale, mais plutôt de poursuivre le travail au niveau de cette autre loi pour le développement des offres de mobilité multimodale, et dans le cadre de la loi qu'on traite aujourd'hui, de garantir des conditions non discriminatoires pour l'usage de cette plateforme.

C'est ce que propose la minorité de cette commission.

Il y a un autre argument que j'entends assez souvent quand on parle de numérisation, comme dans le cadre de cette plateforme, c'est la protection des données. C'est juste. On doit se poser ces questions. Encore une fois, il y a un projet de loi sur la multimodalité qui est en préparation depuis près de trois ans. C'est à ce niveau qu'il faut prendre les précautions nécessaires et non dans le cadre du débat que nous menons aujourd'hui.

La politique décide, c'est vrai; la politique dessine aussi l'avenir. Au travers de cette loi, de cet article, c'est une vision de la mobilité multimodale qui doit transparaître. Hier, on était soit automobiliste, soit cycliste, soit piéton, soit motard. De plus en plus – et déjà aujourd'hui –, tout le monde est à la fois piéton, automobiliste et usager des transports en commun. J'espère que cela sera encore davantage le cas à l'avenir. Pour consolider encore ce modèle de mobilité multimodale, qui est autant pertinent d'un point de vue environnemental qu'économique, on doit sortir de cette politique en silo.

Les premiers gagnants seront les transports publics. Nous parlerons la semaine prochaine des finances compliquées de ces derniers, notamment en lien avec la crise. Crise ou non, nous avons un vrai problème de fréquentation des transports publics dans ce pays. Pour rappel, le rail représente 15 pour cent du trafic de personnes, la voiture plus de 75 pour cent de la demande. Si nous voulons réellement offrir une alternative pour que les automobilistes posent leur voiture et qu'ils prennent le tram, le bus, le rail, pour se rendre au centre-ville, il faut pouvoir les cibler à travers des prestataires privés. En définitive, peu importe qui vend le billet, tant que les tarifs et les conditions sont identiques pour toutes et tous.

Avant de terminer, j'ai deux questions à votre attention, Madame la conseillère fédérale. Tout d'abord, combien d'entreprises privées ont-elles pu bénéficier d'un accès non discriminatoire à la plateforme de vente des billets de transports publics? Si vous avez la réponse, elle peut éventuellement être transmise plus tard. Secondement, quel est l'impact de la proposition de la majorité de la commission sur le développement de la loi pour la multimodalité qui a, à nouveau, été mise en consultation en janvier de cette année?

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Die Mehrheit Ihrer Kommission versucht, hier eine Klärung oder Rechtssicherheit herbeizuführen. Sie haben es gesehen: Der Nationalrat hat diesen Absatz 4 zusätzlich hinzugefügt. Der Bundesrat ist jedoch der Meinung, dass er nicht notwendig ist respektive dass er nicht zur Rechtssicherheit beiträgt und sicher auch nicht das erreicht, was Ihre Kommission möchte. Im Gegenteil: Indem man suggeriert, dass mit einem Artikel im PBG neben dem Verkauf auch die Vermittlung von ÖV-Tickets einfach vom Kartellgesetz ausgeschlossen werden kann, schafft man keine Rechtssicherheit.

Sie müssen einfach wissen, dass sich die Wettbewerbsbehörden mit der Fragestellung, ob respektive inwiefern der Vertrieb von ÖV-Tickets unter das Personenbeförderungsregal fällt und damit allenfalls vom Kartellgesetz ausgenommen ist, bislang nur summarisch auseinandergesetzt haben. Rechtssicherheit könnte hier nur durch eine Sektorenregulierung erreicht werden, und eine solche braucht eine fundierte Abklärung. Sie können diese Klärung nicht herbeiführen, indem Sie hier einfach in einem Artikel festlegen, dass das Kartellgesetz bei diesem und jenem ausgeschlossen sei.

Ich bitte Sie, hier Ihre Kommissionsminderheit zu unterstützen. Wir sind wirklich der Meinung, dass Sie so keine Rechtssicherheit schaffen und dass damit am Schluss gar niemandem gedient ist. Ich habe schon mitbekommen, dass man hier auf der einen Seite auch anderen Anbietern Zugang zum Verkauf, zur Vermittlung und zum Vertrieb von ÖV-Tickets – vielleicht auch in Kombination mit anderen Angeboten – verschaffen will.



Auf der anderen Seite gibt es die Befürchtung, dass hier vielleicht auf dem Buckel oder zulasten der ÖV-Unternehmen Geschäfte gemacht werden könnten. Hier jetzt aber einfach hineinzuschreiben, für diese und jene Handlungen finde das Kartellgesetz keine Anwendung, schafft keine Rechtssicherheit.

Der Geltungsbereich des PBG – das wissen wir heute – ist auf den konzessionierten Verkehr begrenzt. Die Reichweite dieser Gesetzesbestimmung ist klar auf diesen Bereich begrenzt. Auf diesen konzessionierten Bereich beschränkt sich damit auch die Aufsichtskompetenz des BAV. Diese hängt nämlich mit dem zusammen, was Sie hier regeln. Sobald ÖV-Angebote in Kombination mit weiteren Angeboten – z. B. von Taxis, Hotels oder Skidestinationen – vertrieben oder vermittelt werden, geschieht dies ausserhalb des Geltungsbereichs des PBG. Ich glaube, das ist nicht bestritten. Es liegt dann auch nicht mehr in der Aufsichtskompetenz des BAV, zu schauen, ob z. B. die Kombination mit einem Taxiangebot in diesem Bereich noch rechtens ist.

Ich bitte Sie hier wirklich, Ihre Kommissionsminderheit zu unterstützen. Ich denke, so ist klar gesagt, dass die Unternehmen, die eben diese gemeinsame Vertriebsinfrastruktur haben, den diskriminierungsfreien Zugang respektive die diskriminierungsfreien Bedingungen für die Nutzung der Vertriebsinfrastruktur regeln. In Absatz 3 ist ja auch festgehalten, dass die Unternehmen für die Nutzung dieser Vertriebsinfrastruktur durch Dritte ein angemessenes Entgelt verlangen können. Auch das ist hier also eigentlich bereits geregelt.

AB 2022 S 116 / BO 2022 E 116

In diesem Sinne bitte ich Sie, wie gesagt, Ihre Kommissionsminderheit zu unterstützen.

Frau Ständerätin Gapany hat noch die Frage gestellt, wo das Projekt steht. Die Vernehmlassung für die nationale Mobilitätsdateninfrastruktur ist bereits eröffnet. Dieses Gesetz ist unterwegs. Wir haben das aufgestellt. Die Antwort auf Ihre zweite Frage nach der Anzahl Unternehmen liefere ich Ihnen gerne nach. Das kann ich jetzt gerade nicht beantworten, aber Sie bekommen darauf noch eine Antwort.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.039/4993)

Für den Antrag der Minderheit ... 28 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 12 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

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

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

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

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté**Art. 28**

Antrag der Mehrheit

Abs. 1, 2–4

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 1ter

Streichen

Antrag der Minderheit

(Engler, Häberli-Koller, Juillard, Mazzone, Rechsteiner Paul, Zopfi)

Abs. 1ter

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Art. 28***Proposition de la majorité**Al. 1, 2–4*

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 1ter

Biffer

Proposition de la minorité

(Engler, Häberli-Koller, Juillard, Mazzone, Rechsteiner Paul, Zopfi)

Al. 1ter

Adhérer à la décision du Conseil national

Wicki Hans (RL, NW), für die Kommission: Bei dieser Differenz bei Artikel 28 Absatz 1ter geht es jetzt um die Frage, ob die Kosten für den Betrieb und den Erhalt von historischem Rollmaterial auch in die ungedeckten Kosten gemäss Planrechnung aufgenommen werden dürfen. Dies ist aktuell nur möglich, wenn die historischen Fahrzeuge im Fahrplanbetrieb eingesetzt werden. Die Minderheit möchte hier dem Nationalrat folgen und den aktuell möglichen Förderrahmen ausweiten, weil damit auch der historische Fahrzeugpark ausserhalb des Fahrplanbetriebs für die Nachwelt erhalten werden könnte.

Die Mehrheit unserer Kommission empfiehlt Ihnen hingegen, dem Bundesrat zu folgen und diesen Zusatz abzulehnen, denn damit würde zwischen den Unternehmungen, die historisches Rollmaterial unterhalten, eine Ungleichbehandlung geschaffen: Angesichts der Tragweite des Personenbeförderungsgesetzes könnten nur diejenigen Unternehmen unterstützt werden, die auch im bestellten Regionalverkehr tätig sind. Andere Unternehmungen hingegen, die sich beispielsweise ausschliesslich der Erhaltung von solchem Rollmaterial widmen, müssten dann die Finanzierung eigenständig regeln. Der Erhalt des historischen Rollmaterials ist sicher ein hehres Ziel und stösst auf viel Sympathie, doch dafür ist das vorliegende Gesetz nur bedingt geeignet.

Die Mehrheit unserer Kommission empfiehlt Ihnen deshalb, diesen Zusatz des Nationalrates abzulehnen.

Engler Stefan (M-E, GR): Es geht hier um eine weniger komplizierte Geschichte als die vorhin diskutierte, nämlich um die Frage, wie viel uns unser historisches Erbe der Eisenbahn wert ist. Eine Kommissionsminderheit stellt sich auf den Standpunkt, dass uns diese Geschichte viel wert sein soll und sein muss, und unterstützt deshalb die nationalrätliche Fassung von Artikel 28 Absatz 1ter.

Die Geschichte der Eisenbahn in der Schweiz reicht nun schon 175 Jahre zurück. Wir werden das dieses Jahr an verschiedenen Orten auch gebühlich feiern. Dementsprechend gibt es auch ein immer grösser werdendes historisches Erbe an Eisenbahninfrastruktur, für dessen Erhalt den konzessionierten Unternehmen aber das Geld fehlt. Die dafür notwendigen Aufwendungen können bei einer engen Auslegung nicht unter dem Begriff des regionalen Personenverkehrs angerechnet werden. Ich habe es einleitend gesagt: Es ist der fehlende unternehmerische Spielraum, der es den Unternehmen nicht erlaubt, für diese Aufgabe – den Erhalt des historischen Erbes – aus eigenen Mitteln und Möglichkeiten aufzukommen.

Deshalb ist es nötig, mit einer Änderung von Artikel 28 des Personenbeförderungsgesetzes zu ermöglichen, dass die Kosten für den Erhalt und den Betrieb von historischen Fahrzeugen in die Rechnung aufgenommen werden dürfen, und zwar nicht nur für jene Fahrzeuge, die im fahrplanmässigen Einsatz stehen. Dort gehe ich davon aus, dass das heute anerkannt ist, obwohl das in den entsprechenden Regulierungen über die Anrechenbarkeit auch nicht ganz klar festgehalten ist. Ich gehe davon aus, dass man das, was heute gilt, nicht noch zurückschraubt und dass das weiterhin gilt. Mit dieser neuen Bestimmung wollte der Nationalrat aber bewusst weiter gehen, nämlich dahin, dass die Kosten für den Erhalt und den Betrieb von historischen Fahrzeugen auch angerechnet werden können, wenn diese beispielsweise für Spezialfahrten eingesetzt werden, die nicht Teil des Fahrplanangebotes sind.

Mit dieser Regelung und Änderung schafft man in diesem Bereich Klarheit und Transparenz. Man trägt auch dazu bei, dass das kulturhistorische Erbe der Eisenbahnen erhalten wird. Wenn das nicht auf diesem Weg möglich sein soll, müssen Sie mir sagen: Auf welchem anderen Weg dann?

Wer ein Herz dafür hat, dass die Geschichte der Eisenbahn weiterlebt, wird hier der Minderheit folgen müssen. Oder aber er nimmt in Kauf und riskiert, dass vieles oder noch mehr verschrottet wird, als das bereits heute der Fall ist. Ich glaube, das wäre für das Ansehen des öffentlichen Verkehrs nicht gut. Ich bin überzeugt, dass gerade historische Zugkompositionen massgeblich dazu beitragen, die Sympathie für den öffentlichen Verkehr zu steigern; damit spricht man Kundinnen und Kunden in besonderem Masse an. Wenn Sie das nicht glauben, lade ich Sie gerne einmal zu uns nach Graubünden zu einer Parade mit unserem historischen



Rollmaterial ein.

Ich bitte Sie also hier, der Minderheit zu folgen und so auch dem Erbe der Eisenbahn Rechnung zu tragen. Damit ermöglichen Sie es, dass auch unsere Nachfahren in Zukunft noch mit diesen Lokomotiven und Zügen fahren und diese nicht nur in irgendwelchen Museen besichtigen können.

Dittli Josef (RL, UR): Es ist ein bisschen die Frage, was mit Steuergeldern finanziert werden soll: Soll nur der bestellte öffentliche Verkehr oder eben auch das, was über den bestellten öffentlichen Verkehr, also das Fahrplanangebot, hinausgeht, finanziert werden, wie es die Minderheit entsprechend für das historische Rollmaterial will?

Mir ist im Nachgang zur Kommissionssitzung – ich bin auch Mitglied der Kommission – noch etwas aufgefallen, und ich

AB 2022 S 117 / BO 2022 E 117

wäre froh, Frau Bundesrätin, wenn Sie nachher noch dazu Stellung nehmen könnten: Wenn ich ins PBG hinschaue, dann sehe ich dort in Artikel 1 Absatz 2, dass der Geltungsbereich die Personenbeförderung "auf Eisenbahnen, auf der Strasse und auf dem Wasser sowie mit Seilbahnen" umfasst. Der Geltungsbereich ist also auch auf Schiffe, Seilbahnen und Busse ausgeweitet. Wenn ich nun aber Artikel 28 Absatz 1ter gemäss Beschluss des Nationalrates lese, dann sehe ich, dass dort explizit "betreffend das historische Rollmaterial" steht.

Wenn ich jetzt also den Geltungsbereich und die Formulierung hier anschau, dann komme ich zur Auffassung, dass auch historische Schiffe, zum Beispiel Dampfschiffe auf dem Vierwaldstättersee, die meistens fahrplanmässig, aber auch ausserhalb des Fahrplans fahren, unter Absatz 1ter fallen würden. Es ist also die Frage, was mit "historischem Rollmaterial" gemeint ist: Sind das nur historische Züge oder auch historische Schiffe, alte Postautos usw.? In diesem Sinne wäre ich froh um eine Bestätigung meiner Auffassung oder eine Klärung dieser Frage, möchte aber keine Kommissionssitzung daraus machen. Ich habe Herrn Füglistaler schon darüber orientiert, dass ich die Frage stellen werde, damit Sie, Frau Bundesrätin, nicht völlig überrascht sind.

Fässler Daniel (M-E, AI): Auch ich bin wie einige Kollegen ehemaliger ÖV-Direktor und ehemaliges Mitglied der KÖV. Dieses Thema hatten wir in der KÖV nicht besprochen. In diesem Sinne war es offensichtlich auch nicht Bestandteil der Reform des regionalen Personenverkehrs. Ich begrüsse es trotzdem, dass wir heute über dieses Thema reden können. Als ÖV-Direktor hatte ich nie das Vergnügen, mit den SBB zu verhandeln, weil wir in unserem Kanton keine SBB-Strecke haben. Aber ich hatte das grosse Vergnügen, bei den Appenzeller Bahnen Bestellungen zu machen. Die Appenzeller Bahnen haben wie viele andere Meterspurbahnen auch historische Fahrzeuge in ihrem Angebot. Diese historischen Fahrzeuge werden sowohl im Fahrplanverkehr als auch im Extrafahrtenverkehr eingesetzt.

Es sind meines Erachtens relativ geringe Kosten, über die wir hier reden, und es sind Kosten, die in der Vergangenheit zumindest teilweise im Rahmen der Vereinbarung über den regionalen Personenverkehr auch abgegolten wurden. Ob sie überall auch ausgewiesen wurden, kann ich nicht feststellen.

Ich habe mich darüber informieren lassen, was das konkret für die Appenzeller Bahnen heisst. Die Appenzeller Bahnen haben beispielsweise 200 Mannstunden für die Arbeiten von Werkstattpersonal zur Wartung und zur Instandhaltung solcher historischen Fahrzeuge eingesetzt. Es sind historische Fahrzeuge, die übrigens vor allem dann eingesetzt werden, wenn Gruppen reisen, also Gruppen, die wir vorhin bei Artikel 15 mit vergünstigten Tarifen ausgestattet haben. Der Einsatz des Werkstattpersonals für solche historischen Fahrzeuge hat auch mit Sicherheit zu tun. Es geht um sicherheitsrelevante Arbeiten, und für mich ist es eigentlich selbstverständlich, dass solche Arbeiten ebenfalls über die Planrechnung angemeldet werden können sollten. Diese Änderung, die wir hier beschliessen, wenn wir der Minderheit folgen, würde Klarheit schaffen. Die Besteller sollen sich in einem vernünftigen Umfang an den relativ geringen ungedeckten Kosten des historischen Rollmaterials beteiligen.

Ich ersuche Sie in diesem Sinne einer Fortsetzung der Beratung zu diesem Geschäft, auch hier der Minderheit zu folgen und sich damit dem Nationalrat anzuschliessen.

Reichmuth Othmar (M-E, SZ): Ich habe mich mit meinem vorherigen Votum schon kritisch zu diesem Punkt geäussert. Es ist etwas schwierig, wenn man grundsätzlich Sympathie für das Anliegen oder für diese alten Fahrzeuge bzw. Lokomotiven hat, aber ich spanne den Bogen von Kollege Dittli jetzt weiter.

Auch wenn es hier vielleicht noch nicht so gemeint ist: Wenn wir hier Ja sagen, kommt bestimmt der nächste Antrag. Wir haben sehr schöne Dampfschiffe auf dem Vierwaldstättersee – da würde ich kaum mehr Nein sagen können. Wir haben auch noch Seilbahnen, die als historisch erklärt werden können. Ich glaube, wir



tun gut daran, wenn wir diese Büchse nicht öffnen. Diese Fahrzeuge fahren nun einmal nicht gemäss einem Fahrplan. Und wir regeln hier das Fahrplanverfahren, das Bestellverfahren. Solange diese Fahrzeuge im Fahrplanverfahren mit involviert sind, Bestandteil sind und gebraucht werden, werden sie ja finanziert, und wenn sie ausgemustert sind, sind sie halt ausgemustert. Ja, es ist mühsam, es gibt aber wunderbare Fanclubs – ich erlaube mir, dem so zu sagen –, die sich darum kümmern. Natürlich ist die Finanzierung viel komplizierter und aufreibender, als wenn man es als solches einfach, ich sage mal, dem Staat anhängen kann.

Ich glaube, wir tun gut daran, wenn wir hier Nein sagen, dem Antrag der Kommissionsmehrheit zustimmen und das Anliegen nicht unter diesem Titel, was ja schlussendlich wirklich sachfremd ist, abhandeln, so sympathisch es grundsätzlich ist.

Ich bitte Sie, hier der Mehrheit der Kommission zu folgen.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ich nehme gerne für mich in Anspruch, ein Herz für historisches Rollmaterial zu haben. Sie, Herr Ständerat Engler, haben auch noch dazu beigetragen, als Sie uns letztes Jahr als Präsident der KVF mit der schönen Lokomotive "Krokodil" von Davos nach Filisur gebracht haben. Das ist unvergessen, und ich kann das auch allen sehr gerne empfehlen. Doch trotz dieser wunderbaren Erinnerung und der schönen Emotion, die damit verbunden ist, müssen wir hier, glaube ich, schon etwas rational bleiben. Wir befinden uns hier im Bereich des Gesetzes, bei dem es um den bestellten Verkehr geht. Wie gesagt, hier bezahlen Bund und Kantone das, was im Regionalverkehr gemeinsam bestellt wird. Wenn im Rahmen dieses bestellten Verkehrs historisches Rollmaterial eingesetzt wird und dieses fahrplanmässig verkehrt, dann wird das abgegolten. Wenn Sie nun aber beginnen, auch Einsätze von Rollmaterial zu finanzieren, die nicht bestellt sind, dann stellt sich die Frage, wer am Schluss noch sagt, was man finanzieren will.

Der Kommissionssprecher hat schon darauf hingewiesen, vergessen Sie das nicht: Wenn Sie heute dem Antrag der Kommissionsminderheit zustimmen, werden Sie morgen schon die ersten Briefe erhalten. Diejenigen, die historisches Rollmaterial mit viel Freiwilligenarbeit wunderbar instand halten und auch dafür sorgen, dass dieses wertvolle Kulturgut erhalten bleibt, werden nichts bekommen, wenn sie nicht bei einem Unternehmen sind, das zufälligerweise auch noch im bestellten Regionalverkehr tätig ist. Das ist diese Ungleichbehandlung, die Ihr Kommissionssprecher erwähnt hat. Ich bitte Sie, sich auch das gut zu überlegen. Es wären diejenigen im Vorteil, die historisches Rollmaterial bei einem Unternehmen haben, das auch noch im bestellten Verkehr tätig ist. Wenn sie aber nicht dort tätig sind, dann erhalten sie – auch wenn Sie heute dem Antrag der Kommissionsminderheit zustimmen – weiterhin keine solche Unterstützung.

Die Frage von Herrn Ständerat Dittli kann ich gerne beantworten. Es stimmt: Das Kursschiff auf dem Vierwaldstättersee würde auch zu Absatz 1ter dazugehören. Dieses würde sozusagen über den See "rollen". (*Heiterkeit*) Dazu kommt es eben, wenn Sie Bestimmungen einfügen, die vorher nicht vom Bundesrat geprüft worden sind; dann entstehen solche kleinen Inkonsistenzen. Aber solches kann man verkraften. Die Betonung liegt natürlich nicht darauf, dass das Schiff rollen würde; vielmehr ist die Bedingung, dass es kursmässig unterwegs ist, weil es sich dann eben um bestellten Verkehr handelt. Hier haben Bund und Kantone ja gesagt, dass man das finanzieren wolle, wenn es sich um einen Teil des Regionalverkehrs handle. Das Gleiche gilt für die Seilbahnen. Wenn es sich aber um nicht bestellten Verkehr handelt, dann fällt das eben nicht unter dieses Gesetz, und zwar unabhängig davon, ob das Verkehrsmittel historisch ist oder nicht.

Ich weiss, hier müssen Sie jetzt wahrscheinlich ein bisschen Emotionen und Verstand trennen, das ist manchmal nicht so einfach. Aber ich bitte Sie: Wenn Sie hier diese Türe öffnen, dann schaffen Sie einfach wirklich die nächste Abgrenzungsschwierigkeit. Ich glaube, es will hier ja niemand sagen, man könne jetzt historisches Rollmaterial auch noch im Rahmen eines solchen Gesetzes generell abgelten.

AB 2022 S 118 / BO 2022 E 118

Deshalb bitte ich Sie, hier Ihre Kommissionsmehrheit zu unterstützen, sich trotzdem an diesem Rollmaterial zu freuen und auch allen zu danken, die dafür sorgen, dass weiterhin die Möglichkeit besteht, ausserfahrplanmässig solche schönen Fahrten zu machen.



Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.039/4994)

Für den Antrag der Minderheit ... 24 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 15 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 29 Abs. 1 Bst. c, 2; 30a; 31 Abs. 2; 31a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 29 al. 1 let. c, 2; 30a; 31 al. 2; 31a

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 31abis

Antrag der Kommission

Abs. 1, 3

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

... der bestellten Angebote durch. Unterschiedliche Produktionsbedingungen, insbesondere die Topografie, saisonale Nachfrageschwankungen sowie das Abwarten auf verspätete Anschlüsse zur Gewährung einer durchgehenden Transportkette, sind angemessen zu berücksichtigen.

Art. 31abis

Proposition de la commission

Al. 1, 3

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2

L'OFT établit une comparaison systématique des offres de prestations commandées en se fondant sur ces indices. Il tient dûment compte des différentes conditions de production, en particulier de la topographie, des variations saisonnières de la demande et de l'attente de correspondances retardées destinée à garantir la continuité des chaînes de transport.

Wicki Hans (RL, NW), für die Kommission: Hier hat die Kommission bei der Bestimmung zum Vergleich, die vom Bundesrat vorgeschlagen wird, eine Ergänzung hinzugefügt. Beim Vergleich sollen die Produktionsbedingungen, insbesondere die Topografie und auch saisonale Schwankungen, berücksichtigt werden. Das ist die einzige Änderung gegenüber der Fassung des Bundesrates.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Wir können das unterstützen. Das ist die Differenzierung, die wir ohnehin vorgesehen haben. Jetzt schreiben Sie sie einfach noch ins Gesetz.

Angenommen – Adopté

Art. 31ater

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté



Art. 31a quater

Antrag der Kommission

Abs. 1

... Planrechnungen der Unternehmen spätestens sechs Monate vor Fahrplanwechsel von den Bestellern ...

Abs. 2, 3

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 31a quater

Proposition de la commission

Al. 1

... des entreprises, au plus tard six mois avant le changement d'horaire. Le cas échéant ...

Al. 2, 3

Adhérer à la décision du Conseil national

Wicki Hans (RL, NW), für die Kommission: Hier hat die Kommission eine Präzisierung zur Angebotsvereinbarung zwischen Bund und Kantonen vorgenommen. Gemäss Ihrer Kommission müssen diese Vereinbarungen nicht nur im Voraus, sondern spätestens sechs Monate vor Fahrplanwechsel schriftlich vorliegen. Das ist die hier vorgenommene Änderung.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ich mache mir keine Illusionen, ich werde jetzt deshalb hier auch nicht eine Abstimmung verlangen. Aber ich muss Ihnen einfach sagen: Diese genaue Zeitangabe von sechs Monaten ist weder notwendig noch zweckmässig, denn zu diesem Zeitpunkt fehlen bisweilen auch die definitiven, eingereichten und geprüften Offerten der Transportunternehmen. Die Formulierung setzt damit die Transportunternehmen eigentlich stärker unter Druck als die Besteller. Ich würde dann gerne – Sie schaffen hier ja eine Differenz – im Nationalrat noch einmal schauen, was Sie mit diesen sechs Monaten wirklich bewirken. Ich bin nicht ganz sicher, ob Sie den Transportunternehmen am Schluss einen Dienst erweisen. Wir schauen das im Erstrat noch einmal an.

Angenommen – Adopté

Art. 31b; 31bbis; 31c; 32a Abs. 3; 32b; 32c Titel, Abs. 2 Einleitung, Bst. b, c

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 31b; 31bbis; 31c; 32a al. 3; 32b; 32c titre, al. 2 introduction, let. b, c

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 32g

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

... Offerte insbesondere die Qualität, das Angebotskonzept, die Erlöse, die Kosten, den Innovationsgehalt, die Umweltverträglichkeit und die Plausibilität des Angebots.

Antrag der Minderheit

(Salzmann, Burkart, Dittli, Français, Knecht)

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit I

(Zopfi, Engler, Häberli-Koller, Rechsteiner Paul)

Abs. 2

... Offerte insbesondere die Qualität, das Angebotskonzept, die Kosten, den Innovationsgehalt, die Umweltver-



träglichkeit und die Plausibilität des Angebots.

Antrag der Minderheit II

(Salzmann, Knecht, Wicki)

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

AB 2022 S 119 / BO 2022 E 119

Art. 32g

Proposition de la majorité

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2

... ils prennent en particulier en compte la qualité, la conception de l'offre, les recettes, les frais, le caractère novateur, l'impact environnemental et la plausibilité de l'offre.

Proposition de la minorité

(Salzmann, Burkart, Dittli, Français, Knecht)

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité I

(Zopfi, Engler, Häberli-Koller, Rechsteiner Paul)

Al. 2

... ils prennent en particulier en compte la qualité, la conception de l'offre, les frais, le caractère novateur, l'impact environnemental et la plausibilité de l'offre.

Proposition de la minorité II

(Salzmann, Knecht, Wicki)

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Wicki Hans (RL, NW), für die Kommission: Beim ersten Absatz gibt es eine Mehrheit und eine Minderheit, wie es die Frau Vizepräsidentin bereits gesagt hat. Es geht um das Attribut der Offerte, mit dem festgelegt wird, welche Offerte für das ausgeschriebene Angebot den Zuschlag erhält.

Die Mehrheit unserer Kommission empfiehlt Ihnen, dem Nationalrat zu folgen und den Begriff "vorteilhafteste Offerte" zu verwenden. Die Minderheit möchte hingegen dem Bundesrat folgen und den Begriff "wirtschaftlich günstigste Offerte" übernehmen. Ihres Erachtens ist nicht klar definiert, was "vorteilhafteste Offerte" bedeutet. Letztendlich müsse es die günstigste Offerte sein, ansonsten sei sie nicht nachhaltig.

Für die Mehrheit der Kommission ist der Begriff "vorteilhafteste Offerte" hingegen besser geeignet, nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass dieser Terminus auch im Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen verwendet wird. Dort wurde dieser Begriff bewusst gewählt, um nicht ausschliesslich vom rein preisorientiert günstigsten Angebot zu sprechen. Die Definition wird damit breiter und ermöglicht es, Elemente wie Qualität oder Innovation besser aufzunehmen. Zudem würde es zu einem Begriffswirrwarr führen, wenn wir hier plötzlich andere Begrifflichkeiten als im Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen verwenden würden.

Die Mehrheit der Kommission empfiehlt Ihnen deshalb, dem Nationalrat zu folgen.

Salzmann Werner (V, BE): Erlauben Sie mir auch hier, gleich für die beiden Absätze 1 und 2 zu sprechen, weil sie inhaltlich die gleiche Sache betreffen, nämlich die beschriebene Sache mit dem "wirtschaftlich günstigsten Angebot" oder der "vorteilhaftesten Offerte".

Heute und auch gemäss Entwurf des Bundesrates wählen die Besteller das jeweils günstigste Angebot unter Berücksichtigung von Qualität, Angebotskonzept, Erlösen und Umweltverträglichkeit. Neu soll nun gemäss Mehrheit in Artikel 32g Absatz 1 der schwammige Begriff der "vorteilhaftesten Offerte" verwendet werden.



Auch bei Artikel 32g Absatz 2 wurde zwar in der Version der Mehrheit der breit gefasste und schwer definierbare Begriff der "Nachhaltigkeit" wieder mit "Umweltverträglichkeit" ersetzt. Aber leider blieb der schwammige Ausdruck "die vorteilhafteste Offerte" erhalten anstelle der vom Bundesrat vorgeschlagenen Formulierung "das wirtschaftlich günstigste Angebot".

Im Rahmen der Beratung in Ihrer Kommission habe ich natürlich die Frage gestellt, was die "vorteilhafteste Offerte" bedeute. Die Verwaltung antwortete mit dem Verweis auf das Beschaffungsgesetz, wie der Kommissionsprecher ausgeführt hat. Dort hatte man diesen Begriff gewählt, um nicht von rein preisorientierten günstigsten Angeboten zu sprechen. Die Definition von "vorteilhaftest" sei breiter und ermögliche mehr Spielraum, auch bezüglich Qualität und Innovation.

Lesen Sie die Version der Mehrheit und jene der Minderheit I (Zopfi) zu Absatz 2. Jetzt haben wir in Absatz 1 den Begriff "vorteilhafteste", aber gleichzeitig spricht man auch wieder von Qualität und Innovation. Wenn die Definition der Verwaltung tatsächlich korrekt ist, gibt es also in der Version der Mehrheit und der Minderheit I ein Begriffswirrwarr. Das möchte ich nicht, ich möchte das klar formuliert haben.

Deshalb bitte ich Sie, bei Artikel 32g Absatz 1 der Minderheit Salzmann und bei Absatz 2 der Minderheit II (Salzmann) zuzustimmen und somit der klar formulierten Bundesratsversion.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Bei Artikel 32g Absatz 1 bitte ich Sie, die Kommissionsmehrheit zu unterstützen.

Es wurde gesagt, dass das Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen (BöB) seit dem 1. Januar 2021 in Kraft ist. Im Grunde haben Sie diese Terminologie dort festgelegt. Ich denke, es macht wirklich Sinn, dass Sie hier nicht auf eine frühere Terminologie aus dem BöB zurückgreifen. Denn sonst ist nicht mehr klar, ob Sie nun von den Grundsätzen des BöB und der jetzt in Kraft stehenden neuen Terminologie ausgehen oder ob Sie auf eine frühere Terminologie zurückgehen. Es würde sich auch die Frage stellen, warum Sie das machen. Deshalb ist es kohärent, wenn Sie bei Absatz 1 Ihre Kommissionsmehrheit unterstützen.

Die Frage, warum der Bundesrat eine andere Terminologie verwendet hatte, ist einfach zu beantworten: weil damals das BöB noch nicht in Kraft war. In der Zwischenzeit hat sich die Rechtslage und damit auch die Terminologie geändert.

Ich bitte Sie, Ihre Kommissionsmehrheit zu unterstützen.

Abs. 1 – Al. 1

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.039/4995)

Für den Antrag der Mehrheit ... 27 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 10 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Wicki Hans (RL, NW), für die Kommission: Bei Absatz 2 stehen dem Antrag der Mehrheit gleich zwei Minderheitsanträge gegenüber. Die Kernfrage dazu lautet, welche Kriterien für die Bestimmung der "vorteilhaftesten" respektive "wirtschaftlich günstigsten" Offerte explizit aufgeführt werden sollen. Dabei ist zu beachten, dass in allen drei Fassungen durch das "insbesondere" angezeigt wird, dass die Aufzählung eben nicht abschliessend ist.

Ein zentraler Diskussionspunkt in der Kommission war dazu die Frage, ob die Erlöse explizit als Kriterium aufgeführt werden sollen, was von der Minderheit I (Zopfi) abgelehnt wird. Ihres Erachtens ist die Prognostizierung von Erlösen bei der Erstellung einer Offerte äusserst problematisch, denn es könnten Fantasieerlöse eingebaut werden, welche nicht oder kaum überprüft werden können. Wenn in der Praxis bestimmte Nebenerlöse berücksichtigt werden sollten, sei dies aufgrund der nicht abschliessenden Aufzählung ohnehin möglich.

Die Mehrheit und die Minderheit II (Salzmann) sehen die Erwähnung der Erlöse allerdings ausdrücklich vor, mit Verweis darauf, dass bei Offerten immer wieder Annahmen getroffen werden müssen. Zudem wurde auch seitens der Verwaltung festgehalten, dass zur Festlegung der Abgeltung die Erlöse benötigt würden. Im Regelfall werde dabei seitens der Besteller ohnehin mit den bisherigen Anbietern verhandelt, und das sei schwerge- wichtig kostenbasiert. In der Praxis dürfte somit auch die Problematik, dass ein Anbieter überrassene Erlöse offerieren könnte, gering sein, insbesondere mit Sicht auf die langfristige Vergabe. Eine Streichung des Begriffs "Erlös", wie sie die Minderheit I beantragt, könnte daher mehr Rechtsfälle zur Folge haben.

Der Unterschied des Minderheitsantrages II zu den Anträgen der Mehrheit und der Minderheit I besteht wiederum darin, dass dem Entwurf des Bundesrates der Vorzug gegeben wird. Dies beinhaltet einerseits die Verwendung des Begriffs



AB 2022 S 120 / BO 2022 E 120

"wirtschaftlich günstigste Offerte", andererseits wäre darin der Aspekt der Plausibilität des Angebots nicht enthalten.

Aus den angeführten Gründen empfehle ich Ihnen, dem Antrag der Mehrheit zu folgen.

Zopfi Mathias (G, GL): Zuerst möchte ich Ihnen im Sinne der Offenlegung meiner Interessen bekannt geben, dass ich Verwaltungsratspräsident der Autobetrieb Sernftal AG und Verwaltungsrat der Bus Ostschweiz AG bin, also von zwei Busunternehmen, die im regionalen Personenverkehr tätig sind und an Ausschreibungen teilnehmen.

Die Minderheit I beantragt Ihnen, Artikel 32g Absatz 2 gegenüber der Fassung der Mehrheit in einem Punkt abzuändern: Das Kriterium der Erlöse, der Kommissionssprecher hat es bereits gesagt, soll nicht mehr zwingend berücksichtigt werden müssen. Es kann also, aber muss nicht berücksichtigt werden. Das mag zuerst nach weniger Wettbewerb tönen, aber diese Auffassung ist falsch, und es verhält sich sogar umgekehrt.

Sie finden in Absatz 2 viele verschiedene Kriterien, nach welchen eine Offerte zu bewerten ist. Das Kriterium der Erlöse ist aber, und das will ich Ihnen jetzt darlegen, ein eigentliches Kuriosum. Es bedeutet, dass ein Unternehmen bereits in seiner Offerte angeben muss, wie hohe Einnahmen es nachher generieren wird. Das ist schlicht nicht möglich. Es wäre etwa so seriös, wie wenn ein Baumeister einen anderen in einer Ausschreibung für einen Hotelneubau ausstechen würde, weil er eine künftige höhere Auslastung verspricht, wenn er das Gebäude baut, obwohl beide genau das gleiche, identische Gebäude nach Plan bauen.

Sie müssen sich vor Augen halten, dass die Unternehmen im öffentlichen Verkehr an die Tarife gebunden sind, und sie sind auch an die ausgeschriebenen Linien gebunden. Sie sind im Rahmen von Ausschreibungen sogar häufig oder meist an Fahrzeuge gebunden. Der Spielraum, sich mit den Erlösen abzuheben, ist gering. Natürlich, das stimmt: Ein innovatives Betriebskonzept kann die Erlöse positiv beeinflussen. Aber dieses Vergabekriterium ist im fraglichen Absatz bereits gesondert, zusammen mit dem Angebotskonzept, enthalten. Was passiert jetzt, wenn Erlöse offeriert werden? Die Unternehmen sind natürlich gehalten – denn sie wollen die Ausschreibung gewinnen –, möglichst optimistisch zu sein, und es werden diejenigen mehr Punkte erreichen, die noch optimistischer sind als die anderen. Das führt letztlich dazu, dass sich die Unternehmen gegenseitig in optimistischen und zu optimistischen Erlösprognosen überbieten und eben das machen, was der Kommissionsberichtersteller schon gesagt hat: Fantasieerlöse offerieren, die dann in der Praxis gar nicht erreicht werden können, weil nun einmal alle mit Wasser kochen bzw. mit denselben Billettpreisen dieselben Linien betreiben. Zu hohe Erlösprognosen sind im Rahmen solcher Ausschreibungen ein bekanntes Ärgernis. Wir hätten hier Gelegenheit, dem Einhalt zu gebieten.

Klar, jetzt sagen Sie vielleicht – der Berichtersteller hat es schon ein bisschen angetönt –, es sei ja unternehmerisches Risiko, wenn eine Unternehmung zu hohe Erlöse offeriere und sie nicht erreiche. Das ist aber genau der Witz an der Sache: Die Erlöse sind jeweils für eine recht kurze Zeit bindend, eben nicht so lange wie die langfristige Vergabe. Wenn zum Beispiel für zehn Jahre ausgeschrieben wird, so ist es üblich, dass die Erlöse für vier oder manchmal nur zwei Jahre offeriert werden müssen. Danach können sie angepasst werden. Das heisst, dass ein Unternehmen, das Fantasieerlöse offeriert, einfach zwei Jahre Verlust in Kauf nimmt, weil es diese Erlöse nicht erwirtschaftet, dann aber für weitere acht Jahre einen Auftrag auf sicher hat. Die Abgeltung für die Besteller steigt, und es ist klar, wem das nützt: Es nützt Unternehmen, die grösser sind und in Monopolbereichen ein Polster erwirtschaften, mit dem sie so etwas aushalten können. Gerade innovative kleinere Unternehmungen werden so ein Risiko nicht tragen und eingehen können.

Ein zusätzlicher Aspekt spricht dagegen, die Erlöse zu berücksichtigen: Während die anderen Faktoren messbar sind, sind die Erlöse im allerbesten Fall plausibilisierbar. Der Kommissionsberichtersteller hat gesagt, in Offerten müssten immer wieder Annahmen getroffen werden. Das stimmt. Sie können aber prüfen, ob die offerierten Fahrzeuge 32 oder 28 Liter Diesel auf 100 Kilometer brauchen. Sie können prüfen, wie schnell Reaktionszeiten beim Reklamationsmanagement sind. Sie können auch berechnen, wie viele Leerkilometer ein Depotstandort verursacht oder wie Fahrgastlenkungssysteme funktionieren usw. Sie können alles verifizieren, nicht nur plausibilisieren. Erlöse für die Zukunft können Sie aber nicht bewerten. Das führt dazu, dass diese Punkte in Offerten eben genau das werden, wovor der Berichtersteller im gegenteiligen Sinn gewarnt hat: Sie werden Juristenfutter. Letztlich sind Gerichte in der aussichtslosen Lage, Erlösprognosen verifizieren zu müssen. Das kann einfach nicht gelingen. Mir kommt dazu das berühmte Zitat in den Sinn: "Prognosen sind schwierig, vor allem dann, wenn sie die Zukunft betreffen." Genau das ist hier die Problematik.

Was passiert, wenn wir die Erlöse bei Absatz 2 weglassen?

1. Wo es sinnvoll ist, kann man in Ausschreibungen Nebenerlöse, die ein Unternehmer erzielen kann, weiterhin



berücksichtigen, denn – der Berichterstatter hat es gesagt – der Begriff "insbesondere" in diesem Absatz spricht nicht dagegen, in Einzelfällen, wo es sinnvoll ist, die Erlöse zu berücksichtigen. Man kann immer mehr, aber man kann die Erlöse vor allem auch weglassen, weil sie nicht besonders berücksichtigt werden müssen.

2. Wir schaffen eine Differenz, sodass sich der Nationalrat nochmals dieser Sache annehmen kann. Ich bin recht sicher, dass er dann das Kriterium der Erlöse auch hinterfragen wird.

3. Sie stärken damit den Wettbewerb. Es kann nämlich dort eine Ausschreibung gewonnen werden, wo Unternehmen sich wirklich durch ihr Angebot, durch ihre Kosten voneinander unterscheiden können und nicht durch Fantasiezahlen.

Jetzt noch etwas zu dem, um was es nicht geht: Es geht mir nicht darum, hier das Bruttoprinzip einzuführen. Es geht nur um die Erlöse bei der Ausschreibung. Auch wenn ich vielleicht ein wenig extremistisch wirke – so weit will ich nicht gehen, ich möchte nicht das Bruttoprinzip einführen. Die Abgeltung soll weiterhin darin bestehen, dass Kosten minus Erlöse gerechnet werden. Es geht nur darum, in diesem Absatz die Ausschreibungskriterien zu definieren, damit mit Erlösen keine Ausschreibung gewonnen werden kann.

Ich bitte Sie, diese Differenz zu schaffen und den Wettbewerb dort zu stärken, wo Konzepte, Kosten usw. dahinterstecken, und nicht dort, wo die Fantasie die wildesten Blüten treiben kann.

Ich danke für die Unterstützung meines Minderheitsantrages.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ich äussere mich zuerst zur Minderheit II, die beantragt, dem Bundesratsentwurf zu folgen. Sie haben jetzt ja aus den vorhin genannten Gründen – ich komme nicht nochmals darauf zurück – bei Absatz 1 eigentlich anders entschieden, also gemäss Antrag der Mehrheit Ihrer Kommission. Deshalb würde ich Sie bitten, hier den Antrag der Minderheit II (Salzmann) aus den gleichen Gründen wie bei Absatz 1 abzulehnen.

Nun stellt sich bei Absatz 2 noch die Frage nach dem Unterschied zwischen der Formulierung Ihrer Kommissionsmehrheit und der Minderheit I (Zopfi). Herr Zopfi hat es ausgeführt. Er verwendet den Begriff "Erlöse", die bei der Offerte auch ausgewiesen werden sollen, nicht mehr. Ich denke, man kann heute schon sagen: Die Gewichtung, die dem Kriterium der Erlöse beigemessen wird, wird relativ tief sein.

Das ist schon ein Punkt, Herr Ständerat Zopfi: Erlöse bereits zu offerieren, ist eine schwierige Angelegenheit. Wir sind aber der Meinung, dass es mit dem Antrag der Mehrheit Ihrer Kommission trotzdem möglich ist, denn Sie haben ja auch gesagt, dass Sie kein Bruttoprinzip wollen. Irgendwo wird man die Erlöse trotzdem auch mit einberechnen müssen. Aber das ist sicher nicht das Kriterium, das die höchste Gewichtung bekommt. Übrigens muss man bei den Kosten ja auch gewisse Prognosen erstellen. Denken Sie an die Dieselpreise: Da muss man auch Prognosen machen, die dann allenfalls eintreffen oder nicht. Von daher ist das nicht so ein grosser Unterschied. Man wird bei den verschiedenen Kriterien Prognosen erstellen, die dann eintreffen oder nicht.

Wir sind der Meinung, dass Sie bei Absatz 2 mit dem Antrag der Kommissionsmehrheit eine Formulierung haben, die

AB 2022 S 121 / BO 2022 E 121

weitgehend dem bisherigen Recht entspricht und die sich vertreten lässt. Wenn Sie der Minderheit I (Zopfi) folgen, dann ist das keine Katastrophe, denn – er hat das ausgeführt, und das war schon wichtig – die Erlöse werden irgendwo mitgedacht und auch plausibilisiert werden müssen. Eine Differenz zum Nationalrat schaffen Sie in diesem Absatz heute sowieso. Von daher können Sie davon ausgehen, dass die Fragen noch einmal angeschaut werden.

Der Bundesrat würde Ihnen empfehlen, Ihre Kommissionsmehrheit zu unterstützen.

Abs. 2 – AI. 2

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 21.039/4996)

Für den Antrag der Minderheit I ... 20 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 16 Stimmen

(1 Enthaltung)



Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 21.039/4997)

Für den Antrag der Minderheit I ... 21 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 17 Stimmen

(1 Enthaltung)

Art. 32k

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 32l Abs. 1

Antrag der Kommission

... übergeben, wenn die Besteller oder der bisherige Betreiber dies verlangen ...

Art. 32l al. 1

Proposition de la commission

... si les commanditaires ou l'ancien exploitant l'exigent et que ...

Wicki Hans (RL, NW), für die Kommission: Hier hat die Kommission eine Präzisierung für den Fall eines Wechsels des Anbieters von ÖV-Leistungen gemacht. Sollte ein Unternehmen sein bisher betriebenes ÖV-Angebot an ein anderes Unternehmen verlieren, können Betriebsmittel zum Restbuchwert an das neue Unternehmen weitergegeben werden, und zwar nicht nur, wenn dies der Besteller verlangt, wie in der bundesrätlichen Version, sondern eben auch, wenn es der bisherige Betreiber verlangt, wie dies Ihre Kommission vorschlägt.

Angenommen – Adopté

Art. 33; 33a; Gliederungstitel vor Art. 35

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 33; 33a; titre précédant l'art. 35

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 35

Antrag der Kommission

Abs. 1, 2, 4

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 3

... Er erlässt insbesondere Buchungs-, Bilanzierungs- und Abschreibungsvorschriften sowie Bestimmungen über die Baurechnung, die Spartengliederung, die Betriebskosten- und Leistungsrechnung, die Planrechnung und die Auskunftspflicht gegenüber den Gemeinwesen ...

Art. 35

Proposition de la commission

Al. 1, 2, 4

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 3

... Il édicte en particulier d'autres dispositions sur la comptabilisation, l'inscription au bilan et les amortissements ainsi que ...



Wicki Hans (RL, NW), für die Kommission: Hier hat die Kommission den bundesrätlichen Grundsatz zu den Einzelheiten der Rechnungslegung präzisiert. Die Kommission ist der Ansicht, dass der Bundesrat solche Einzelheiten nicht nur erlassen können soll, sondern diese erlassen muss.

Angenommen – Adopté

Art. 35a

Antrag der Mehrheit

Abs. 1, 3, 4

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

Der Bundesrat erlässt weitere Bestimmungen über die Anrechenbarkeit von Kosten und Erlösen.

Antrag der Minderheit

(Wicki, Burkart, Salzmann)

Abs. 1

Bei der Ermittlung der ungedeckten Kosten darf das Unternehmen Leistungen zu Marktpreisen einrechnen. Dies gilt auch für die Kosten von Leistungen, die es von Nahestehenden oder von beherrschten Konzerngesellschaften bezieht.

Antrag Dittli

Abs. 1bis

Ausgenommen von den Bestimmungen in Absatz 1 sind diejenigen Unternehmungen, die höchstens zu 1/3 im Eigentum öffentlich-rechtlicher Körperschaften stehen. Diese Unternehmen dürften Leistungen zu Marktpreisen einrechnen. Dies gilt auch für die Kosten von Leistungen, die sie von Nahestehenden oder von beherrschten Konzerngesellschaften beziehen.

Art. 35a

Proposition de la majorité

Al. 1, 3, 4

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2

Le Conseil fédéral édicte des dispositions supplémentaires sur l'imputabilité des coûts et des recettes.

Proposition de la minorité

(Wicki, Burkart, Salzmann)

Al. 1

Lors de la détermination des coûts non couverts, l'entreprise prend en compte les prestations au prix du marché. Il en va de même des coûts des prestations qu'elle perçoit de proches ou de sociétés sous son contrôle appartenant à un groupe.

Proposition Dittli

Al. 1bis

Les dispositions de l'alinéa 1 ne s'appliquent pas aux entreprises dont un tiers au plus appartient à des corporations de droit public. Ces entreprises prennent en compte les prestations aux prix du marché. Il en va de même pour les coûts des prestations qu'elles perçoivent de proches ou de sociétés sous leur contrôle appartenant à un groupe.

Wicki Hans (RL, NW), für die Kommission: Hier haben wir nun je einen Antrag der Mehrheit und der Minderheit sowie den Einzelantrag Dittli. Es geht dabei um den Grundsatz im Bereich der ungedeckten Kosten.

AB 2022 S 122 / BO 2022 E 122

Gemäss dem Entwurf des Bundesrates dürfen die Unternehmen weder Eigenkapitalzinsen noch Gewinn- und Risikozuschläge einrechnen. Sie dürfen sogar selbst dann nicht Leistungen zu Marktpreisen einrechnen, wenn diese von nahestehenden Unternehmen, etwa Schwestergesellschaften, erbracht werden. Dies stellt insbesondere für private Unternehmen einen grossen Nachteil dar, denn nicht selten befinden sich diese in einer



Holdingsstruktur. Aufgrund des Verbots, Marktpreise einzurechnen, erfahren diese eine Ungleichbehandlung, denn Unternehmen ohne Schwestergesellschaft dürfen die Marktpreise einrechnen, da sie die Leistungen von Dritten einkaufen müssen. Unternehmen mit einer Konzernstruktur hingegen dürfen dies nicht und werden damit benachteiligt; dies schwächt zugleich ihre Wettbewerbsfähigkeit.

Aus Sicht der Minderheit gilt es, dies zu korrigieren. Ansonsten besteht die Gefahr, dass sich die privaten Anbieter mittel- bis langfristig komplett aus dem ÖV zurückziehen. Dies wäre auch mit Blick auf den Wettbewerb ein Nachteil. Zudem stellt es einen Verstoss gegen die Rechtsgleichheit dar, auch mit Blick darauf, dass Unternehmen mit hohem Fremdkapitalanteil zusätzlich bevorzugt würden. Entsprechend müssen Unternehmen mit hohem Eigenkapitalanteil die Möglichkeit haben, diesen auch verzinsen zu können.

Die Mehrheit der Kommission sieht diese Bedenken, lehnt aber die Regelung der Minderheit ab. Auf der einen Seite bewegen wir uns hier in einem Bereich, der primär von Direktvergaben geprägt ist. Zu kontrollieren, ob wirklich ein realer Marktpreis eingerechnet wurde, wäre sehr aufwendig, denn nur ein Teil der Zuschläge bewegt sich im Bereich von Offerten, die im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens eingingen. Entsprechend würde die Ausnahme gleichsam zur Regel erhoben.

Auf der anderen Seite besteht die Gefahr, dass die staatsnahen Betriebe, die im ÖV die Mehrheit bilden, auf den Zug aufspringen und sich ebenfalls Holdingsstrukturen geben würden. Das könnte aus Sicht der Mehrheit zu einer Verteuerung des Kilometerpreises im ÖV führen. Nicht beachtet wurde dabei, dass diese Konzernstruktur von einem Verwaltungsrat genehmigt werden müsste, und in diesem Verwaltungsrat hat der Eigner immer ein gewichtiges Wort. So könnten Bund und Kantone derartige Kostensteigerungsabsichten selbst verhindern.

Im Nachgang zur Diskussion in der Kommission wurde schliesslich zusätzlich der Antrag Dittli eingereicht. Dieser versteht sich offenbar als Kompromissantrag. Da er der Kommission naturgemäss noch nicht vorlag, kann ich als Sprecher derselben dazu auch nicht Stellung nehmen. Als Vertreter der Minderheit kann ich aber feststellen, dass er die für uns wesentlichsten Punkte enthält, und deshalb kann ich namens der Minderheit mitteilen, dass wir unseren Antrag zugunsten des Einzelantrages Dittli zurückziehen.

Dittli Josef (RL, UR): Ich erinnere mich noch gut an die Abstimmung zu diesem Artikel in der Kommissionssitzung. Das Ergebnis lautete 4 zu 3 Stimmen bei 6 Enthaltungen. Diese 6 Enthaltungen sind symptomatisch – ich gehörte auch zu ihnen. Mindestens sechs Kommissionsmitglieder waren irgendwie nicht glücklich, weder in der Mehrheit noch in der Minderheit. Ich habe darum etwas nachgedacht und versucht, eine Lösung zu finden, die irgendwo dazwischen liegt. Ich habe also versucht, hier einen Kompromiss zu formulieren.

Der Handlungsbedarf war in der Kommission grundsätzlich unbestritten. Die Benachteiligung von Gesellschaften, die sich in einer Holdingsstruktur befinden, ist offensichtlich. Gleichzeitig ist aber auch zu bedenken, dass eine völlige Änderung der bisherigen Praxis, so, wie es ursprünglich in der Fassung der Minderheit der Fall war, zu Folgeproblemen, zu massiven Folgeproblemen führen würde. Immerhin müssen nicht nur die einzelnen Unternehmen, sondern der ÖV als Ganzes wettbewerbsfähig bleiben. Es muss daher verhindert werden, dass dieser massiv teurer wird, und dies erst noch zulasten der Besteller. Die Lösung für diese Herausforderung liegt meines Erachtens darin, das Problem dort anzugehen, wo es am offensichtlichsten ist: bei den privaten Unternehmungen. Diese stehen am stärksten unter Druck und leiden unter den ungleichen Bedingungen. Deshalb diese Lösung, dass diejenigen Unternehmen von den Bestimmungen in Absatz 1 ausgenommen sind, die höchstens zu einem Drittel im Eigentum öffentlich-rechtlicher Körperschaften stehen. Diese sollen Leistungen zu Marktpreisen einrechnen können.

Damit wird zugleich vermieden, dass die Ausnahme zum Regelfall erhoben wird. Den Regelfall bildet vielmehr weiterhin die Bestimmung in Absatz 1, wonach ein Unternehmen weder Eigenkapitalzinsen noch Gewinn- und Risikozuschläge einrechnen darf. Mit dem beantragten Absatz 1bis könnten aber die negativen Folgen weitgehend aufgefangen werden, indem die Möglichkeit, Marktpreise als Ausnahme einzurechnen, eben für diejenigen Unternehmen gilt, die höchstens zu einem Drittel im Eigentum öffentlich-rechtlicher Körperschaften stehen. Diese Grenze ist in der Praxis relativ breit etabliert und stellt ein sachgerechtes Kriterium für eine Differenzierung dar. Damit wird verhindert, dass Betriebe, die sich mehrheitlich im Eigentum öffentlich-rechtlicher Körperschaften befinden, künstlich den Gewinn erhöhen können.

Zugleich wird der Aufwand für die Verwaltung, wenn sie die tatsächliche Marktfähigkeit dieser Preise nachprüfen möchte, überschaubar. Das sind diejenigen Punkte, die nicht wenige von uns in der Kommission beunruhigten, selbst wenn wir für den Antrag der Minderheit Sympathie empfanden.

Mit dem vorliegenden Kompromissantrag könnten wir das Problem nun angehen, ohne gleich eine Kaskade an negativen Folgewirkungen auszulösen. Zudem würde der Antrag mithelfen, dass der öffentliche Verkehr zukünftig nicht nur von Unternehmen, die im Eigentum von öffentlich-rechtlichen Körperschaften sind, angeboten



wird. Das würde den Wettbewerb enorm erhöhen und den Preis wohl auch dramatisch reduzieren. Ich würde mich deshalb freuen, wenn Sie meinen Antrag unterstützen könnten.

Rechsteiner Paul (S, SG): Ich vermag hier den Kompromisscharakter des neuen Antrages Dittli nicht zu erkennen. Ich meine, dass wir hier beim bestellten Verkehr in einem besonderen Verfahren sind, hier ist das Kostenprinzip entscheidend. Jetzt würde die neue Ausnahme geschaffen, dass für bestimmte Unternehmen, die höchstens zu einem Drittel im Eigentum öffentlich-rechtlicher Körperschaften stehen, andere Regeln gelten. Ich meine, dass das nicht in der Logik des Systems ist.

Das ist ein komplexes Thema, es hat eine Vernehmlassung und entsprechende Vorarbeiten durchlaufen, die mit grosser Sorgfalt durchgeführt worden sind. Jetzt hier aus dem Stand heraus eine Ausnahme mit neuen Regeln für private Unternehmen zu schaffen, scheint mir doch recht abenteuerlich zu sein. Ich meine deshalb, auch aufgrund der Diskussion in der Kommission, dass wir es hier beim Antrag der Mehrheit belassen sollten.

Würth Benedikt (M-E, SG): Ich lege vorab meine Interessenbindung offen: Ich bin Präsident der Schweizerischen Südostbahn. Aber bei diesem Antrag kann ich gut Kollege Dittli folgen, auch wenn die Südostbahn mehrheitlich im Besitz der öffentlichen Hand ist. Wieso?

Wenn man den Antrag Dittli liest, dann hat man natürlich zuerst einmal den Reflex, dass man sagt: Wieso sollen hier die Privaten eine Sonderbestimmung bekommen? Dem ist Folgendes entgegenzusetzen: Zuerst einmal ist es klar, dass dort, wo eine normale Vergabe nach Artikel 32 PBG läuft, schlussendlich der Meccano der Vergabeentscheidung massgeblich ist. Nun gibt es – wir haben das gehört – auch im öffentlichen Verkehr sehr viele Bestellungen, die eben nicht in diesem Verfahren laufen und bei denen dann am Ende ein Angebot, eine Zielvereinbarung steht, für die dann die Ermittlung der ungedeckten Kosten massgeblich ist. Hier muss man sich bewusst sein: Je enger wir das regulatorische Korsett schnüren, desto schwieriger wird es für die Privaten. Die öffentlich-rechtlichen Verkehrsunternehmen haben öffentliche Eigentümer im Rücken. Ich muss dazu aber Folgendes sagen: Es wäre gut, wenn auch diese über einen

AB 2022 S 123 / BO 2022 E 123

genügenden unternehmerischen Spielraum verfügen würden. Wir müssen uns einfach bewusst sein, dass die heutige Eigenkapitalquote der ÖV-Unternehmen, auch bei der Südostbahn, objektiv betrachtet und gemessen am Geschäftsvolumen, eigentlich so nicht vertretbar ist.

Nun kann man sagen: Am Ende stehen öffentliche Eigner im Hintergrund. Da ist vielleicht die Eigenkapitalausstattung nicht so entscheidend. Wenn ein Sturm kommt, dann gibt es Eigner mit entsprechender Bonität, die im Notfall helfen. Wir haben es ja auch in der Corona-Krise gesehen: Wir hatten faktisch wieder eine Defizitdeckung, wie sie das ÖV-System bis in die Neunzigerjahre gekannt hatte.

Bei den Privaten ist die Situation schon ein bisschen anders. Sie müssen letztlich ja auch ihr eigenes Risikokapital verzinsen, haben also keine staatlichen Eigner im Rücken. Insofern muss aus dem Betrieb genügend Eigenkapital generiert werden, um eben auch entsprechende Risikofähigkeit zu haben.

Vor diesem Hintergrund erblicke ich im Einzelantrag Dittli die Kernfrage, ob wir überhaupt private Akteure im System haben wollen oder nicht. Das ist eigentlich die Frage, die wir hier entscheiden müssen.

Auch als Vertreter einer Unternehmung, die mehrheitlich in öffentlichem Besitz ist, finde ich Folgendes: Ja, man sollte in diesem System weiterhin private Unternehmen haben. Sie tun dem System insgesamt gut. Aber sie brauchen dann natürlich auch Rahmenbedingungen, die für private Kapitalgeber adäquat sind. Hier setzt der Antrag Dittli an. Ich weiss nicht, ob er der Weisheit letzter Schluss ist. Aber ich bin der Meinung, man sollte diesem Antrag hier einmal zustimmen, damit wir eine Differenz haben, damit man das Problem noch weiter studieren kann.

Vor diesem Hintergrund finde ich, dass man diesem Antrag Dittli zustimmen und so auch die Tür für weitergehende Überlegungen öffnen sollte. Ich muss nochmals klar festhalten: Es ist wichtig, dass wir hier auch Rahmenbedingungen haben, die es Privaten erlauben, in diesem ÖV-Markt tätig zu bleiben. Insofern macht Herr Dittli mit seinem Antrag hier einen konkreten Vorschlag.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ich habe zu Beginn der Behandlung dieser Vorlage gesagt, eines der wichtigen Anliegen dieser Revision sei es, die Lehren aus der Vergangenheit zu ziehen. Wenn Sie noch einmal zurückschauen, dann sehen Sie, dass genau die Einrechnung von Gewinnen in Holdingstrukturen bei mehreren Subventionsbetrugsfällen das Problem war. Genau das war bei der Postauto Schweiz AG, bei den Verkehrsbetrieben Luzern (VBL) und bei Bus Ostschweiz das Problem.

Deshalb verstehe ich nicht, dass Sie sich jetzt überlegen, einen Gesetzesartikel einzuführen, der genau hier – in einem Bereich, bei dem man sich einig war, dass er jetzt geklärt werden muss – wieder Interpretations-



spielräume schafft. Es muss auch im Gesetz festgehalten werden, dass neu keine geplanten Gewinne mehr in die Offerten eingerechnet werden dürfen. Das heisst, dass nur noch die effektiven Kosten verrechnet werden dürfen. Gerade innerhalb von Konzerngesellschaften besteht nämlich die Gefahr, dass über Verrechnungen an Zwischengesellschaften Gewinnzuschläge eingerichtet werden, was dann zu überhöhten Subventionen führt. Dafür haben wir mit diesen Subventionsbetrugsfällen ja genug Beweise. Ich muss Ihnen also ehrlich sagen, dass ich schon ein wenig erstaunt bin. Sie wollen die Lehren aus diesen Subventionsbetrugsfällen ziehen, die dem ÖV – auch seiner Glaubwürdigkeit und dem Vertrauen in ihn – geschadet haben, und schaffen hier jetzt genau wieder einen neuen Spielraum, obwohl Sie wissen, wo die Probleme lagen.

Ich mache Ihnen dazu gerne ein Angebot, aber nicht in dem Sinne, dass man hier jetzt wieder Spielräume schafft und dass dann jeder meint, er hätte etwas anderes darunter verstanden. Ich werde nachher noch etwas zum Einzelantrag Dittli sagen. Ich mache Ihnen also bei dieser komplexen Materie gerne das Angebot, dass das BAV zusammen mit den Unternehmen und den Kantonen eine Guidance in Form von Richtlinien erarbeitet, die dann klar festlegen, wie diese Verrechnungen stattfinden müssen.

Wenn Sie aber jetzt schon sagen, dass gerade bei internen Verrechnungen Marktpreise verrechnet werden können, dann kann das gar nicht funktionieren. Marktpreise beinhalten immer einen Gewinnzuschlag und einen Risikozuschlag, das ist das Wesen des Begriffs "Marktpreise".

Sie sagen jetzt also eigentlich schon, man könne bei diesen Offerten Gewinn- und Risikozuschläge mit einberechnen. Genau das wollten Sie verhindern, weil das eines der Probleme bei den Subventionsfällen war.

Es ist zwar sicher gut gemeint, dass Herr Dittli versucht hat, hier einen Kompromiss zu finden, indem er in seinem Antrag unterscheidet, ob die Unternehmen mehrheitlich öffentlich-rechtliche Körperschaften sind oder nicht. Vielleicht noch zur Erinnerung: Bei Corona haben Sie diese Unterscheidung nicht gemacht. Sie haben nicht gesagt: Nein, die Privaten müssen selber schauen, und nur diejenigen, die mehrheitlich in öffentlichem Besitz sind, bekommen Corona-Subventionen. So viel zum Thema Risiko und Eigenverantwortung.

Mit dieser Unterscheidung bleibt es erstens dabei, dass das Gewinnverbot umgangen werden kann; das legen Sie jetzt gesetzlich fest. Man kann das Gewinnverbot umgehen – was Sie eigentlich nicht mehr wollten –, indem Marktpreise verrechnet werden können. Zweitens schaffen Sie wirklich eine Rechtsungleichheit zwischen den Unternehmen. Die einen Unternehmen dürfen also Marktpreise, das heisst geplante Gewinne, in die Offerten mit einberechnen, und die anderen dürfen das nicht. Das müssen Sie letzteren dann auch noch erklären. Warum kann jemand Marktpreise verrechnen und auch Gewinne mit einbeziehen, und die anderen dürfen das für das genau gleiche Angebot, das ja durch Bund und Kantone abgegolten wird, nicht? Diese Rechtsungleichheit wird neue Schwierigkeiten schaffen, die auch schwierig zu erklären sind – im Wissen darum, dass Private natürlich anders funktionieren. Wenn Sie die Lehren aus der Vergangenheit ziehen wollen, bitte ich Sie hier wirklich, auf diese Gewinnverrechnungen und eben gerade auf die konzerninternen Verrechnungen, die auch sehr komplex und intransparent sind, zu verzichten.

Ich sage es vielleicht noch einmal, und das ist mir wichtig: Es ist komplex, und das BAV ist bereit, das wirklich anzuschauen und hier Richtlinien zu erstellen, die allen klar sind. Aber bitte halten Sie doch nicht jetzt schon wieder im Gesetz fest, man könne bei den Offerten dann je nachdem noch ein bisschen Gewinne und Risikozuschläge mit einberechnen. Dann haben Sie ganz bestimmt die nächste Schwierigkeit schon wieder mit eingeplant.

Ich bitte Sie, Ihre Kommissionsmehrheit zu unterstützen.

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, erste Vizepräsidentin): Der Antrag der Minderheit Wicki ist zurückgezogen worden.

Abs. 1bis – Al. 1bis

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.039/4998)

Für den Antrag Dittli ... 23 Stimmen

Dagegen ... 16 Stimmen

(1 Enthaltung)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

**Art. 36***Antrag der Mehrheit**Abs. 1*

Das Unternehmen muss einen Drittel des Gewinns ... Spezialreserve zuweisen. Ein weiteres Drittel kann vom Besteller an die Abgeltung des Folgejahres angerechnet werden. Über die Verwendung des letzten Drittels des Gewinns kann das Unternehmen selbstständig entscheiden.

Abs. 2–4

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

AB 2022 S 124 / BO 2022 E 124

Antrag der Minderheit

(Rechsteiner Paul, Mazzone, Zopfi)

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 36*Proposition de la majorité**Al. 1*

L'entreprise doit affecter à une réserve spéciale un tiers des bénéfices ... pour ces offres. Le commanditaire peut prendre en compte un autre tiers pour l'indemnisation de l'année suivante. L'entreprise peut décider elle-même de l'utilisation du dernier tiers des bénéfices.

Al. 2–4

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition de la minorité

(Rechsteiner Paul, Mazzone, Zopfi)

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Wicki Hans (RL, NW), für die Kommission: Hier regeln wir nun einen Spezialfall, der schon in der Diskussion zum vorherigen Artikel erwähnt wurde. Bei einem Modell mit Direktvergabe ist grundsätzlich angedacht, dass es keinen Gewinn gibt. Hier wird nun aber geregelt, was in dem Fall geschieht, wenn ein solcher Gewinn trotzdem anfällt, denn wir müssen uns bewusst sein, dass Gewinne nur schon systembedingt möglich sind.

Dabei ist auch die Erfahrung der letzten beiden Jahre mit einzubeziehen. Es stellte sich nämlich die Frage, ob Unternehmen allfällige Reserven tatsächlich aufzulösen haben, bevor sie Härtefallunterstützung erhalten; damit verlieren sie aber gleichzeitig Mittel, die zur Reinvestition nötig wären. Entsprechend steht in diesem Absatz die Frage nach der Verteilung allfälliger Gewinne zur Diskussion.

Die Kommission war sich darüber einig, dass ein Teil des Gewinns in eine Spezialreserve fallen sollte. Der Dissens liegt allerdings darin, wie hoch dieser Teil sein soll und wie mit dem übrigen Teil zu verfahren sei. Hierbei spielte auch der folgende Gedankengang eine Rolle: In Problemzeiten sind die Unternehmen gezwungen, ihre Reserven einzusetzen. Umgekehrt sollten sie in guten Jahren grundsätzlich selbstständig über Gewinne befinden können, umso mehr, als eine Reinvestition in eine bessere Infrastruktur allen dient. Allerdings gilt es auch, das Interesse der Besteller, d. h. des Bundes und der Kantone, mit einzubeziehen. Denn diese haben ebenfalls ein gewisses Anrecht auf die Gewinne, da sie bei der Direktvergabe auch die Kosten tragen.

Unter Berücksichtigung dieser Überlegungen schlägt Ihnen die Mehrheit der Kommission daher den vorliegenden Kompromiss vor: Je ein Drittel des Gewinns wird in die Spezialreserve gelegt, kann an die Abgeltung des Folgejahres angerechnet werden und wird vom Unternehmen selbst eingesetzt. Damit können diese Elemente gleichermassen berücksichtigt werden.

Die Minderheit hingegen lehnt diesen Vorschlag aus grundsätzlichen Überlegungen ab. Ihres Erachtens hat der Entwurf des Bundesrates bereits das Vernehmlassungsverfahren durchlaufen. Damit sei, so hiess es, eine gewisse Qualitätsprüfung erfolgt. Dies sei beim Antrag der Mehrheit nicht der Fall, weshalb dessen Akzeptanz nicht beurteilt werden könne.

Aus Sicht der Mehrheit ist dazu zu bemerken, dass es schlussendlich im Ermessen des Gesetzgebers liegt, Optimierungen an Gesetzentwürfen anzubringen. Dies stellt sogar die Kernaufgabe des Gesetzgebers dar. Entsprechend wäre es wohl eine völlige Selbstbeschränkung, wenn wir nur noch Gesetze erlassen würden, die



mit allen denkbaren Varianten in einer Vernehmlassung gewesen wären, zumal die Kommissionsmehrheit hier eine Anpassung beantragt, die als salomonischer Kompromiss die verschiedenen Interessen gleichermaßen berücksichtigt.

Entsprechend empfehle ich Ihnen deshalb, der Mehrheit Ihrer Kommission zu folgen.

Rechsteiner Paul (S, SG): Ich staune etwas, wie jetzt hier plötzlich Anträge, die am Schluss einfach gewinnorientierten Unternehmen Vorteile verschaffen, als Kompromisse dargestellt werden, als Kompromisse gegenüber einer Fassung, die als durchdachter Entwurf des Bundesrates grundsätzlich einmal unbestritten war, auch im Nationalrat.

Worauf nahm der Bundesrat bei den Gewinnen Bezug? Er nahm Bezug auf die Postauto-Affäre und die Probleme, die dort aufgetaucht sind, gerade im Zusammenhang mit den Gewinnen. Wir sind in einem System, in dem die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler bezahlen – es läuft alles über Subventionen. Im Antrag der Mehrheit geht es jetzt darum, und das wurde auch in der Kommission gesagt, diese Gewinnmöglichkeiten zu erweitern, womit es im System letztlich möglich wäre, Dividenden auszuschütten und Boni an die Verwaltungsräte zu bezahlen.

Im Prinzip sind wir aber in einem Kreislauf, in dem es um öffentliche Gelder geht und darum, dass diese im Interesse des Systems, also im öffentlichen Verkehr und im Regionalverkehr, verwendet werden. Genau das müsste hier das Ziel sein: Es wäre dafür zu sorgen, dass die Reserven, wenn es entsprechende Gewinne gibt, dann auch wieder so verwendet werden, wie es das Ziel war.

In diesem Sinne möchte ich Sie dringend ersuchen, hier dem Entwurf des Bundesrates zuzustimmen und damit dem Nationalrat zu folgen, der diese Bestimmung unbestritten übernommen hat.

Klar kann der Gesetzgeber immer eine neue Lösung finden. Wenn man aber diesen Antrag der Mehrheit betrachtet, dann sieht man, dass er keinen Kompromisscharakter hat. Vielmehr ist das ein Antrag, der wieder zu Missbräuchen führen könnte – davon ist abzuraten.

Engler Stefan (M-E, GR): Das Votum von Kollege Rechsteiner hat mich etwas provoziert, weil er diese Möglichkeiten der Gewinnverwendung nur negativ beurteilt. Immerhin muss ins Feld geführt werden, dass das Drittel, das den Kantonen bzw. dem Besteller zurückgespielt wird, der öffentlichen Hand wieder direkt zugutekommt. Steuergelder werden also wieder dem zurückgegeben, der sie einmal eingesetzt hat. Betreffend das dritte Drittel – Sie sprechen von Dividenden und von Boni, die daraus entrichtet werden können – kann ich Ihnen noch andere Möglichkeiten einer Unternehmung für die Verwendung dieser Gewinne nennen. Ich spreche die Innovation der Unternehmung an, also die Möglichkeit, in die Unternehmensentwicklung zu investieren, in Dienstleistungen und Infrastrukturen, die den Kundinnen und Kunden direkt zugutekommen. Dazu haben die Unternehmungen heute gar keine Möglichkeit, weil sie in den abgeltungsberechtigten Sparten an und für sich keine Gewinne erzielen können sollen, was wir ja jetzt auch wieder bestätigt haben. Dass das Geld dann also aus dem System fließt und nicht mehr dem ÖV-System zugutekommt, stimmt nur bedingt.

Zopfi Mathias (G, GL): Ich bitte Sie, bei Artikel 36 Absatz 1 der Minderheit zu folgen. Auch wenn ich die Überlegungen und die Ausführungen von Kollege Engler durchaus nachvollziehen kann, ist der Antrag der Mehrheit aus meiner Sicht und auch aus der Sicht der betroffenen Unternehmen nicht besonders gut geglückt. Neben den Ausführungen, die Kollege Rechsteiner bereits gemacht hat und die ich grundsätzlich teile, muss man doch auch überlegen, ob man dem ÖV-System hier Geld entziehen will oder nicht. Es ist vor allem der zweite Teil, nämlich dass ein weiteres Drittel an die Abgeltung des Folgejahres angerechnet werden kann, der mir nicht ganz passt. Sie müssen sehen: Der Gewinn oder die Reserve, das ist nicht Liquidität. Als Unternehmer legen Sie den Gewinn nicht in eine Kasse hinein, die dann irgendwo im Trockenen steht, sondern der Gewinn kann unter Umständen zwar in der Rechnung anfallen, aber Sie haben trotzdem keinen Zufluss an Liquidität. Wenn Sie im nächsten Jahr automatisch einen Drittel des Gewinns von der Abgeltung abziehen, dann haben Sie im folgenden Jahr unter Umständen ein Liquiditätsproblem, weil Sie weniger Liquidität zur Deckung der Kosten erhalten, als

AB 2022 S 125 / BO 2022 E 125

Sie aufgrund der Offerte oder der Planung eigentlich erwartet hätten. Aus meiner Sicht wird die Variante der Mehrheit, so, wie sie jetzt formuliert ist, dazu führen, dass die Liquiditätssituation gewisser Unternehmungen nach einem Jahr mit einem hohen Gewinn problematischer sein könnte.

Sollte der Antrag der Mehrheit doch obsiegen, was man anhand der Mehrheitsverhältnisse ein wenig abschätzen kann, dann schaffen wir eine Differenz. Ich würde anregen, dass der Nationalrat diese Frage dann noch einmal prüft und auch eine Stellungnahme der betroffenen Unternehmen einholt. Ich verstehe, dass man den





Unternehmen mehr Spielraum geben möchte, ich bin aber nicht sicher, ob wir hier nicht – auch aus Sicht der Unternehmen – für gewisse Situationen womöglich ein Eigentor schiessen.

Reichmuth Othmar (M-E, SZ): Ich bin jetzt etwas erstaunt über diese Diskussion. Als ehemaliger ÖV-Direktor bitte ich Sie, hier die Mehrheit zu unterstützen, und das aus Sicht der Besteller. Grundsätzlich geht es hier um die Regelung der Gewinnverwendung. Aktuell ist es so, dass die Unternehmen genau nach der Formel, wie sie jetzt gilt, allfällige Gewinne zumindest – es ist nicht Liquidität, das ist so – in der Buchhaltung führen und in der Bilanz auf die Seite legen. Der Besteller hat Einsicht in die Bilanz, er sieht, wie die Rechnung gemacht wird und dass es da auch einen vollen Topf gibt, dessen Inhalt grundsätzlich nur wachsen kann bzw. einzig abnehmen kann, wenn effektiv ein Verlust geschrieben wird.

Jetzt liegt hier aber die Regelung vor, dass der Besteller auch diese Bilanzposition bei der Bewertung der Offerte mitberücksichtigen, hinzuziehen kann – er kann, er muss es nicht. Er kann also bewerten, wie hoch die Gewinnreserve ist. Er wird das auch im Verhältnis zur gesamten Bilanzsumme des Unternehmens tun und auch aufgrund der vergangenen Jahre, in denen er entsprechende Erfahrungen gemacht hat. Ich meine, wir geben hier – es ist ganz klar, dass die Unternehmungen daran weniger Freude haben – ein Instrument in die Hände des Bestellers, damit er diese Position bei der Bewertung der Offerte mitberücksichtigen kann. Ich meine, das ist wichtig, das ist sogar dringend wichtig.

In diesem Sinne bitte ich Sie, der Mehrheit zu folgen.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ich habe ein wenig den Eindruck, heute Morgen, bei der Beratung des ersten Teils des Gesetzes, hat man darüber gesprochen, dass Bund und Kantone den regionalen Personenverkehr gemeinsam bestellen und dann auch bezahlen. Das ist in diesem Gesetz eigentlich der Grundsatz. Jetzt, bei der Beratung des zweiten Teils und gegen Schluss, ist plötzlich von Gewinnen und Marktpreisen die Rede, und das passt einfach nicht so ganz zusammen.

Spielräume schaffen, Innovation ermöglichen: Wir haben die Innovation in diesem Gesetz neu geregelt; wir haben geregelt, wie die Innovation auch im Bestellprozess mit einberechnet werden kann. Es stimmt, und es ist auch richtig – Herr Ständerat Engler hat es erwähnt -: Die Unternehmungen sollen auch innovative Ideen umsetzen können, nicht nur das, was sie im Bestellprozess immer schon gemacht haben. Aber das ist jetzt neu im Bestellprozess geregelt. Dafür müssen Sie jetzt nicht die Spezialreserve neu regeln respektive festlegen, wo die Gewinne hinkommen und dass die Unternehmen diese für etwas einsetzen können, das nicht genau definiert ist.

Ich bin der Meinung, wenn Sie die Finanzierung des regionalen Personenverkehrs wirklich auch langfristig erhalten wollen, dann müssen Sie berücksichtigen, was Herr Ständerat Rechsteiner gesagt hat: Es sind die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler, die den regionalen Personenverkehr finanzieren. Sie sollen wissen, wer den bestellt, und sie sollen wissen, wer den ausführt. Diese ganze Gewinndiskussion passt damit einfach nicht mehr zusammen. Noch einmal: Vergessen Sie die frühere Diskussion nicht. Ich war damals ja nicht Vorsteherin des UVEK, aber ich weiss von meiner Vorgängerin, welche Aufregung und Empörung damals geherrscht hat: Dass diese Unternehmen noch Gewinne machen und diese noch abziehen, das sei, hiess es, total intransparent. Und jetzt sprechen wir heute bei diesem Gesetz, mit dem wir eigentlich genau die Lehren aus dieser Diskussion ziehen wollen, wieder über diese Fragen.

Ich bitte Sie hier wirklich, den Bundesrat und damit auch die Minderheit Ihrer Kommission zu unterstützen. Wir haben die Innovationsförderung geregelt. Herr Ständerat Zopfi hat noch darauf hingewiesen: Wenn Sie dem Antrag der Mehrheit zustimmen, dann könnte man sagen, okay, das sei ja für die Besteller auch nicht schlecht, die Abgeltung werde dann einfach im nächsten Jahr wieder angerechnet. Dann, sagen Sie, haben die Unternehmen vielleicht plötzlich neue Probleme.

Ich glaube, es wird einfach nicht besser, wenn Sie jetzt hier versuchen, irgendetwas wieder hinüberzuretten, genau aus dem System, von dem Sie sich eigentlich verabschieden wollten.

Ich sage noch etwas zum Kommissionssprecher, denn ich war auch einmal Gesetzgeberin. Der Gesetzgeber kann jederzeit von der Vernehmlassung Abstand nehmen, und er muss auch nicht dem Bundesrat folgen – das habe ich jetzt natürlich gelernt. Gleichzeitig muss ich aber sagen, dass das bei einem solchen Gesetz schon ein bisschen etwas anderes ist: Bei einer Verbundaufgabe bereiten Sie ein Gesetz in intensiver, enger Zusammenarbeit mit den Kantonen, also mit dem Verbundpartner, vor. Die Vernehmlassung ist hier sehr eindeutig und hat ergeben, dass man an dieser Regelung jetzt so festhalten möchte. Ich sage Ihnen das einfach. Selbstverständlich sind Sie total frei in Ihrer Entscheidung. Diese Regelung wurde aber wirklich mit den Kantonen, also mit unserem Verbundpartner, und auch mit der Branche besprochen und wurde so unterstützt. Wir haben für diese Lösung also wirklich auch eine breite Unterstützung aus der Vernehmlassung erhalten.



Ich bitte Sie, hier Ihre Kommissionsminderheit zu unterstützen.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 21.039/4999)

Für den Antrag der Mehrheit ... 27 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 13 Stimmen

(0 Enthaltungen)

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

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

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

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 21.039/5000)

Für Annahme des Entwurfes ... 38 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(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

AB 2022 S 126 / BO 2022 E 126