



05.028

Bahnreform 2**Réforme des chemins de fer 2***Fortsetzung – Suite*

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 03.10.05 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 08.12.05 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 10.03.08 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 11.03.08 (FORTSETZUNG - SUITE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 22.09.08 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 05.03.09 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 10.03.09 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 11.03.09 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 20.03.09 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 20.03.09 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 14.03.11 (FORTSETZUNG - SUITE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 01.06.11 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 06.12.11 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 28.02.12 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 07.03.12 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 15.03.12 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 16.03.12 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 16.03.12 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 09.03.17 (ABSCHREIBUNG - CLASSEMENT)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 15.06.17 (ABSCHREIBUNG - CLASSEMENT)

11. Bundesgesetz über den zweiten Schritt der Bahnreform 2
11. Loi fédérale sur la deuxième partie de la réforme des chemins de fer 2

Hutter Markus (RL, ZH), für die Kommission: Die Vorlage zur Bahnreform 2 wurde im Jahre 2005 vom Parlament an den Bundesrat zurückgewiesen mit dem Auftrag, sie in einzelne Tranchen aufzuteilen und erneut vorzulegen. Mit dieser Vorlage wird uns nun das zweite Teilpaket, der zweite Schritt der Bahnreform 2 mit den folgenden vier zentralen Punkten vorgelegt: Es geht erstens um den diskriminierungsfreien Netzzugang, zweitens um die Interoperabilität der Eisenbahnen, drittens um die Sicherheit bei Ausschreibungen und viertens um die Finanzierung der Vorhaltekosten der Wehrdienste.

Die Bahnreform steigert Schritt für Schritt die Effizienz des öffentlichen Verkehrs. Das zweite Paket beinhaltet Punkte von unterschiedlicher politischer Tragweite.

Die Übernahme der technisch relativ komplexen EU-Richtlinie zur Interoperabilität sowie die Finanzierung der Vorhaltekosten der Wehrdienste sind politisch nicht umstritten.

Sicherheit bei Ausschreibungen: Die Möglichkeit, Angebote im Regionalverkehr auszuschreiben, wurde bereits mit der Revision des Eisenbahngesetzes im Jahre 1996 geschaffen. Seither wurde diese Möglichkeit unterschiedlich genutzt. Im Busbereich wurden über dreissig erfolgreiche Ausschreibungsverfahren durchgeführt. Insgesamt konnte damit die Effizienz der eingesetzten Mittel gesteigert werden. Im Eisenbahnbereich hingegen kam es nur zu einer einzigen Ausschreibung. Seither wurden verschiedene Verfahren entwickelt und in Richtlinien geregelt. Neu werden die gut funktionierenden Ausschreibungen im Busbereich auf Gesetzesstufe geregelt. Auch im Eisenbahnbereich kann der Personenverkehr ausgeschrieben werden. Grundsätzlich sollen in Zukunft zwei Varianten des Bestellverfahrens zum Tragen kommen: eines ohne und eines mit Ausschreibung. Bei der ersten Variante schliesst man zunächst eine Zielvereinbarung mit dem Besteller ab, dann prüft man die Offerten, man verhandelt, und am Schluss schliesst man mit dem bisherigen Erbringer eine Angebotsvereinbarung ab. Bei der zweiten Variante schreibt man unter Federführung eines Kantons





AB 2011 N 370 / BO 2011 N 370

ein Angebot aus, worauf ein beschwerdefähiger Vergabeentscheid gefällt und eine Vergabevereinbarung abgeschlossen werden kann.

Marktüberwachung und diskriminierungsfreier Netzzugang: Da geht es darum, die Rolle der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE) zu stärken, da sie neu von Amtes wegen Prüfungen vornehmen und insbesondere den Markt auf diskriminierendes Verhalten von Infrastrukturbetreibern überprüfen kann.

Zur Finanzierung der Vorhaltekosten der Wehrdienste: Neu sollen auch Vorhaltekosten abgegolten werden, was insgesamt rund 3 Millionen Franken ausmacht. Weiter wurde in diese Vorlage eine Bestimmung zur Strafzumessung bei Schwarzfahrern aufgenommen. Damit soll eine Lücke aus der ersten Tranche der Bahnreform 2 geschlossen werden. Wer ohne Billett fuhr, konnte gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung nach dem Grundsatz "Keine Strafe ohne Gesetz" nicht bestraft werden.

Der Eintretensentscheid fiel in der Kommission einstimmig, und die bundesrätlichen Anträge wurden mit wenigen Ausnahmen gutgeheissen. Einzig die Bestimmungen zur Ausschreibung im Busverkehr nach Ablauf einer Konzession und bei groben Fehlleistungen eines Anbieters wurden etwas ergänzt. Ein Antrag, die Besteller nicht zu regelmässiger Ausschreibung zu verpflichten, sondern ihnen lediglich die Möglichkeit dazu einzuräumen, wurde mit 15 zu 10 Stimmen abgelehnt. Die Mehrheit der Kommission ist der Ansicht, dass nur mit einer Pflicht genügend Wettbewerb entsteht – Wettbewerb, der im Interesse der Benutzer wie der Steuerzahler ist. Die Minderheit argumentierte, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis bei einer solchen Ausschreibung schlecht sei. Die Kommission hielt, mit 14 zu 12 Stimmen, am Grundsatz fest, die Möglichkeit der Ausschreibung auch im Personenschienenverkehr vorzusehen. Sie möchte damit ein klares Signal für mehr Wettbewerb im öffentlichen Verkehr setzen und die Transportunternehmen einladen, sich auf eine allfällige längerfristige Ausschreibung auch im Schienenverkehr vorzubereiten.

In der Gesamtabstimmung wurde die Vorlage einstimmig angenommen. Ich ersuche Sie deshalb, auf die Vorlage einzutreten.

Gobbi Norman (V, TI), pour la commission: Nous traitons aujourd'hui le projet 11 de l'objet 05.028, la deuxième partie de la réforme des chemins de fer 2. Le nombre "05" et la désignation "Deuxième partie de la réforme" indiquent qu'il s'agit d'une étape dans un processus lancé depuis un certain temps déjà.

En Suisse ainsi qu'en Europe, la réforme des chemins de fer est un processus en constante évolution. Du fait des réformes, les entreprises ferroviaires sont, elles aussi, sujettes à une mutation permanente. Au début des années 1990, les employés des chemins de fer étaient des fonctionnaires et l'exploitation du rail incombait à la Confédération. Ce sont des questions de financement – déficits et transparence insuffisante – et d'efficacité qui ont conduit à opérer les premières réformes. Peu à peu, les problèmes de financement ont été résolus, les chemins de fer ont été privatisés et la concurrence a pu s'installer dans le domaine de l'infrastructure.

L'objectif des réformes des chemins de fer est d'utiliser les ressources fédérales de façon à mettre en place des transports publics de manière aussi judicieuse que possible sur le plan macroéconomique. Le gain d'efficacité qu'entraîne la compétitivité permet d'offrir davantage de transports pour moins d'argent, ce qui induit finalement une augmentation des parts de marché du rail par rapport à la route. Les objectifs visés en fin de compte sont également d'ordre écologique et sociopolitique.

Les privatisations, les dérégulations, mais aussi les re-régulations ainsi que d'autres outils de l'économie de marché – conventions d'objectifs et de prestations, etc. – constituent les instruments des réformes.

La réforme permanente des chemins de fer comprend les étapes suivantes:

La révision, en 1996, de la loi sur les chemins de fer a rendu le financement du trafic régional transparent. Le principe de la commande et la possibilité de mettre au concours des prestations dudit trafic ont été introduits.

La réforme des chemins de fer 1 a mené à la séparation comptable et organisationnelle des domaines du trafic et de l'infrastructure. On a créé les bases de l'accès au réseau, ce qui a surtout induit la libéralisation du transport de marchandises. Les CFF ont été privatisés, devenant une société anonyme par loi spéciale.

La réforme des chemins de fer 2 visait à réorganiser et à harmoniser le financement de l'infrastructure. Elle devait également porter sur la révision des services de sécurité, la garantie du libre accès au réseau, l'égalité de traitement des entreprises de transport et adapter les réformes précédentes. Le Parlement a renvoyé la réforme des chemins de fer 2 en 2005 en chargeant le Conseil fédéral de la lui présenter en plusieurs étapes. Celles-ci sont en cours d'examen.

Le premier message complémentaire sur la réforme des chemins de fer 2 a été présenté aux Chambres fédérales en 2007. Il s'agit d'un acte modificateur portant sur 20 textes normatifs différents, dans le but d'éliminer les différences de traitement entre les CFF et les autres chemins de fer. La police des transports a finalement



été réglementée par une initiative de commission.

Même avec l'accomplissement de la réforme des chemins de fer 2, il faut partir du principe que d'autres réformes suivront.

L'introduction d'éléments relatifs à la concurrence s'est avérée judicieuse. L'offre des transports publics a fait un bond au cours des vingt dernières années. Cette croissance est allée de pair avec l'augmentation des prestations des CFF, qui, avec deux fois moins de personnel, fournissent désormais davantage de prestations. Dans l'ensemble des transports publics, le nombre de voyageurs-kilomètre s'est accru de plus d'un tiers depuis 1995, selon les sources de l'Office fédéral de la statistique. Les réformes du domaine ferroviaire ont contribué à ce gain d'efficacité.

Aujourd'hui, le Conseil fédéral propose d'améliorer l'interopérabilité des chemins de fer et la sécurité du droit des mises au concours dans le secteur du transport régional de voyageurs, de renforcer la surveillance du marché et de régler le financement des frais de mise à disposition des services de protection.

Le projet contient quelques points délicats. En particulier, les propositions visant à réglementer la concurrence ont été très contestées.

S'agissant des mises au concours dans le domaine des lignes de bus, la pratique en vigueur depuis de longues années est désormais définie au niveau de la loi. Cette démarche règle ainsi l'interaction de plusieurs instruments, à savoir la procédure de commande, la convention d'objectifs et la mise au concours proprement dite. Les délibérations de la commission ont principalement porté sur les questions de savoir s'il fallait – et, dans l'affirmative, dans quelle mesure – prévoir l'obligation de lancer une mise au concours, à partir de quelle valeur seuil il fallait effectuer une mise au concours et si des mises au concours étaient également possibles dans le domaine ferroviaire.

D'autres questions se posent en ce qui concerne la commande de sillons, c'est-à-dire la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre à un moment donné. Ces sillons pourront, selon la version du Conseil fédéral et la proposition de la majorité de la commission, être commandés par des entreprises qui ne sont pas des entreprises de transport ferroviaire, par exemple les grands distributeurs comme Coop ou Migros. Le message prévoit aussi des possibilités de convertir des prêts remboursables en prêts conditionnellement remboursables.

La commission maintient la décision prise et renforce les possibilités de concurrence dans le domaine du rail. Les propositions à ce sujet devront être traitées aujourd'hui.

La commission vous propose, à l'unanimité, d'entrer en matière.

AB 2011 N 371 / BO 2011 N 371

Hany Urs (CEg, ZH): Das vorliegende Bundesgesetz über den zweiten Schritt der Bahnreform 2 betrifft insbesondere die folgenden Themen: Interoperabilität der Eisenbahnen, Ausschreibungen im regionalen Personenverkehr, Stärkung der Rolle der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr und Finanzierung der Vorhaltekosten der Wehrdienste.

Zur Interoperabilität der Eisenbahnen: Im Eisenbahnverkehr spielen leider die nationalen Grenzen immer noch eine grosse Rolle. Unter Interoperabilität wird die Eignung des europäischen Eisenbahnsystems für einen durchgehenden und sicheren grenzüberschreitenden Zugverkehr verstanden. In betrieblicher, organisatorischer und technischer Hinsicht bilden die nationalen Grenzen ein noch zu grosses Hindernis. Die EU hat Richtlinien zur Überwindung solcher Hindernisse verabschiedet. Erste Erfahrungen mit diesen Richtlinien zeigen, dass vor allem beim grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitsnetz Erfolge verzeichnet werden können. Solange die Schweiz das relevante EU-Recht nicht umgesetzt hat, kann sie nicht als Partnerin in der Europäischen Eisenbahngesellschaft mitwirken. Mit dem vorliegenden Gesetz wird nun dafür gesorgt, dass wir die Interoperabilitätsrichtlinien vollständig in schweizerisches Recht übernehmen können. Von der Übernahme dieser Richtlinien profitiert die EU, aber auch die Schweiz. Mit der Verbesserung der Interoperabilität kann die Verlagerung auf die Schiene gestärkt werden. Heute ist der Güterverkehr auf der Schiene gegenüber demjenigen auf der Strasse im grenzüberschreitenden Verkehr im Nachteil. Eine diesbezügliche Verbesserung mit der Übernahme der Interoperabilitätsrichtlinien führt zu grösserer Wettbewerbsfähigkeit der Schiene und trägt auch zu einer besseren Auslastung der Neat-Basistunnel bei.

Zu den Ausschreibungen im regionalen Personenverkehr: Mit dieser Vorlage werden die Ausschreibungen im Busverkehr auf Gesetzesstufe verankert. Die bis heute gemachten Erfahrungen fliessen in die neuen Regelungen ein. Der Schienenpersonenverkehr wird mit einer Kann-Formulierung erfasst. Weitere rechtliche Regelungen sind nicht vorgesehen. Dies entspricht dem Auftrag der KVF-NR; insgesamt aber wird die Rechtssicherheit



bei Ausschreibungen gestärkt.

Zur gestärkten Schiedskommission im Eisenbahnverkehr: Die Funktion der Schiedskommission wird rechtlich verankert. Sie kann von Amtes wegen Untersuchungen einleiten und Entscheide treffen, wenn der Verdacht besteht, dass der Netzzugang verhindert oder nicht diskriminierungsfrei gewährt wird. Entscheide der Schiedskommission können mit einer Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht weitergezogen werden.

Zur Finanzierung der Vorhaltekosten der Wehrdienste: Die Einsatzplanung, die Ausbildung der Einsatzkräfte und die Bereitstellung von Material bei Ereignissen wie Bränden, Unfällen und bei der Freisetzung gefährlicher Güter sind eine gemeinsame Aufgabe der öffentlichen Feuer- und Chemiewehren sowie der betroffenen Infrastrukturbetreiber. Bereits heute werden solche Einsätze im Bahnbereich von den Infrastrukturbetreiber bezahlt. Nun wird eine gesetzliche Grundlage dafür geschaffen, dass die Infrastrukturbetreiber einen Beitrag an die Vorhaltekosten der Wehrdienste leisten. Sie beteiligen sich damit an den Grundkosten, die den Kantonen durch das Bereitstellen von Feuerwehren und Rettungsdiensten entstehen.

Auf die einzelnen Minderheitsanträge gehe ich hier nicht ein; dies wird meine Fraktionskollegin Viola Amherd in der Detailberatung bei den entsprechenden Artikeln tun.

Die CVP/EVP/glp-Fraktion ist für Eintreten auf die Vorlage.

Binder Max (V, ZH): Die einst gross geplante Bahnreform wurde im Jahre 2005 von unserem Parlament zurückgewiesen und in Teilvorlagen zerlegt. Die Bahnreform 1 – Sie mögen sich erinnern – regelte die Erlasse über den öffentlichen Verkehr und die Sicherheit der Transportunternehmungen. Die heute vorliegende Bahnreform 2 regelt wichtige Fragen des öffentlichen Verkehrs, äussert sich aber nicht zu weiteren, mit Sicherheit noch umstritteneren Problemkreisen. Ich komme noch darauf zurück.

Ich kann Ihnen zusammenfassend sagen: Die SVP-Fraktion tritt einstimmig auf die Vorlage ein.

Die Beurteilung unserer Fraktion:

1. Die Interoperabilität ist zunehmend wichtig für den internationalen Verkehr. Sie ist aus unserer Sicht eine zwingende Notwendigkeit, damit Schienenfahrzeuge in Zukunft möglichst durchgängig auf verschiedenen Schienennetzen verkehren können; vorab ist das wichtig für den Verkehr zwischen einzelnen Staaten. Der Lokwechsel an der Grenze sollte bald der Geschichte angehören und kein Konzept mehr für die Zukunft sein. Wir begrüssen es selbstverständlich, dass diese Anpassung nur auf der Normalspur vorgenommen wird – und nicht auch noch bei den Schmalspurbahnen.

2. Auch im öffentlichen Verkehr soll Wettbewerb geschaffen und ermöglicht werden, soweit das sinnvoll ist. Deshalb stimmen wir den klaren Regulierungen beim Ausschreibungsverfahren des regionalen Personenverkehrs auf Bundesstufe zu. Bis heute hatten wir keine bundesgesetzliche Regelung. Die Möglichkeit der Ausschreibung wurde aber mit der Revision des Eisenbahngesetzes im Jahre 1996 geschaffen. Es wurde unterschiedlich Gebrauch davon gemacht. Die Kommissionssprecher haben bereits darauf hingewiesen, dass im Busverkehr dreissig Verfahren durchgeführt wurden. Man konnte feststellen, dass durchaus ein Effizienzgewinn entstanden ist, dass Ausschreibungen von Bund und Kantonen gemeinsam durchgeführt wurden und dass solche Leistungen in achtzehn Kantonen – vor allem im Ortsverkehr, beim Busverkehr – fallweise oder regelmässig ausgeschrieben werden. Wir stellen auch fest, dass dies mit unterschiedlichem Erfolg geschehen ist, dass es grossmehrheitlich aber doch mit Effizienzgewinnen verbunden war.

Die Verfahren, das sei hier auch angefügt, sind aufwendig und zum Teil kompliziert, aber gerade im Busbereich durchaus noch überblickbar. Im Schienenbereich präsentiert sich die Situation etwas anders, da wurde nur ein Verfahren eröffnet. Es gab sehr grosse Schwierigkeiten, und am Schluss wurde das Verfahren abgebrochen.

Wichtig ist für unsere Fraktion aber grundsätzlich, dass das Bestellverfahren weiterhin gelten soll und dass allenfalls ein gewisser Schwellenwert eingeführt wird, ab dem eine Ausschreibung zwingend erfolgen muss. Dieser Schwellenwert wird in einer Verordnung festgelegt werden. In der Kommission sagte uns die Verwaltung, er könnte etwa bei einer halben Million Franken liegen, er ist aber, wie gesagt, noch nicht festgelegt. Wichtig ist für unsere Fraktion weiter, dass auch Zielvereinbarungen möglich sein sollen und dass bei der Eisenbahn die Möglichkeit der Ausschreibung vorgesehen wird, auch wenn da mit weitaus grösserer Komplexität zu rechnen ist. Wir sind einverstanden damit, dass die Schiedskommission gestärkt wird, und wir sind auch einverstanden mit der Regelung der Finanzierung der Vorhaltekosten der Wehrdienste.

Die Stunde der Wahrheit kommt für uns, wenn es um die Finanzierung, die Trennung von Infrastruktur und Betrieb, die Trassenpreise und die umfassende Verkehrsfinanzierungsvorlage vor dem Hintergrund der VCS-Initiative für den öffentlichen Verkehr geht.

Fazit: Die SVP-Fraktion ist einstimmig für Eintreten. Unsere Fraktion folgt überall der Mehrheit, ausser bei Artikel 31 des Personenbeförderungsgesetzes, wo wir einen Minderheitsantrag eingereicht haben.



Lachenmeier-Thüring Anita (G, BS): Auch die Grünen treten auf die Vorlage ein. Möglichst viele Fahrten auf der Strasse sollen auf die Schiene verlagert werden. So soll die Umwelt und im Nebeneffekt auch die Strasse entlastet werden. Dies ist für die Grünen nicht nur für den Güter-, sondern auch für den Personenverkehr von hoher Priorität. Der öffentliche Schienenverkehr, aber auch der öffentliche Verkehr auf der Strasse muss kundenfreundlich sein. Wir begrüßen darum Regelungen im öffentlichen Verkehr, insbesondere auch im internationalen Verkehr, welche zu einer allgemeinen Attraktivitätssteigerung führen. Es braucht klare Regelungen in der Koordination mit anderen europäischen

AB 2011 N 372 / BO 2011 N 372

Bahnunternehmungen, es braucht Interoperabilität. Ebenso braucht es Rechtssicherheit bei Ausschreibungen im regionalen Personenverkehr. Mit all diesen Massnahmen kann die Qualität verbessert werden. Langfristig ist jedoch ausschlaggebend, dass uns die Finanzierung des Eisenbahnnetzes und des ganzen öffentlichen Verkehrs nachhaltig gelingt. Dies ist die grössere Knacknuss und wird uns später beschäftigen.

Nichtsdestotrotz muss dieser Teilschritt der Bahnreform sorgfältig angegangen werden. Wir befürworten die Zulassung des Wettbewerbs im öffentlichen Verkehr, sofern damit langfristig die Attraktivität des Schienenverkehrs gesichert wird. Öffnung und Ausschreibung dürfen jedoch nicht dazu führen, dass die Qualität leidet und z. B. infolge fehlender Rechtssicherheit die Kontinuität sowie, im schlimmsten Fall, die Verkehrsverlagerungspolitik gefährdet werden. Nicht in jedem Fall machen Ausschreibungen Sinn. Diese kosten die Kantone und die Unternehmen viel Geld und Zeit, besonders beim Schienenverkehr. Sie können bei den aktuellen Betreibern, bei deren Personal und der Kundschaft zu Unsicherheiten führen. Der Wettbewerb soll der Qualität und einem besseren Angebot im öffentlichen Verkehr dienen und nicht unnötige Bürokratie fördern.

Auf Ausschreibungen im regionalen Personenschienenverkehr soll aufgrund der Komplexität und des Risikos von Fehlinvestitionen verzichtet werden. Zudem sollen bei allen Ausschreibungen nur Branchenunternehmungen zugelassen werden, die Qualität und Kontinuität gewährleisten können.

Diese Revision ist gerade auch für Gebiete mit grenzüberschreitenden Regionalverbindungen auf der Strasse und besonders auf der Schiene von grosser Bedeutung. Die Systeme müssen kompatibel sein und gegenseitig anerkannt werden, damit nicht, wie es in der Region Basel der Fall ist, die Fahrgäste den Zug wechseln müssen, wenn sie mit der S1 von Mulhouse nach Frick fahren.

Abkommen und Netzzugänge sollen weiter dem Prinzip der Reziprozität entsprechen; eigentlich ist das eine Selbstverständlichkeit. Einseitigkeit bringt dem Schienenverkehr nichts und benachteiligt die Schweizer Unternehmen. Uns ist eine angemessene Grunderschliessung auch in Berg- und Randgebieten wichtig, nicht erst bei ausreichender Nachfrage. Denn beim Verkehrsangebot und der Nachfrage verhält es sich wie beim Huhn und dem Ei: Beeinflusst das Angebot die Nachfrage, oder muss die Nachfrage nachgewiesen werden, bevor das Angebot geschaffen wird? Für die Grünen ist es klar, dass eine Grunderschliessung vorhanden sein muss. Erst dann können Personen ohne privates Verkehrsmittel überhaupt einen anderen Ort erreichen, erst dann kann sich eine Nachfrage entwickeln, erst dann kann sich ein Berg- und Randgebiet auch wirtschaftlich entwickeln.

Klare Regelungen im nationalen und im internationalen Schienenverkehr und öffentlichen Verkehr sowie ein Wettbewerb im engen Rahmen dienen der Verlagerung und somit allen. Eine starke Öffnung kann den öffentlichen Verkehr schwächen – wir kennen das von Ländern wie England. Wir befürworten ein Gesetz mit Augenmass, ein Gesetz, welches nicht alles über Bord wirft, daher unterstützen wir die meisten Minderheitsanträge.

Graf-Litscher Edith (S, TG): Der Schwerpunkt der Vorlage, über die wir heute befinden, ist die Regelung der Ausschreibungen im regionalen Personenverkehr im Bus- und Bahnbereich. Die KVF-NR hat sich mehrheitlich für einen Wettbewerb mittels Ausschreibungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs ausgesprochen, hat gegenüber der bundesrätlichen Fassung aber die Bedingungen präzisiert, bei denen auf eine Ausschreibung im Busbereich verzichtet werden kann. Im Bahnbereich hat sich die KVF gegen den Widerstand der SP-Delegation für die Möglichkeit der Ausschreibung ausgesprochen.

Vergessen wir bei dieser teils technischen Diskussion die Menschen nicht, die dahinterstehen und die für das Funktionieren des hochgradig vernetzten öffentlichen Verkehrs entscheidend sind. Ebenso ist guter Kundendienst – darauf hat die Bevölkerung ein Anrecht – hochgradig personalgeprägt. Wenn der Bundesrat Effizienzsteigerung als eines der Ziele der Bahnreform nennt, erachtet es die SP-Fraktion als ihre Pflicht, Sie darauf hinzuweisen, dass der Spielraum im Bereich der Personalkosten nicht beliebig gross ist. Ich verweise darauf, dass bereits in der Folge einer früheren Reform im Bereich des Eisenbahngesetzes – der Bahnreform 1 – einschneidende Kostensenkungsprozesse zulasten der Gesamtheit des Personals durchgeführt worden sind.



Ausschreibungen im Busbereich sollen neu auf Gesetzesstufe geregelt werden. Die neuen Regelungen lehnen sich an die WTO-Regeln und an das Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen an. Es ist aber keine direkte Übernahme dieser Regeln und Normen vorgesehen, damit den Besonderheiten einer konzessionierten und subventionierten Dienstleistung Rechnung getragen werden kann. Aus Gründen der Rechtssicherheit ist die Vereinheitlichung zu begrüßen. Ausschreibungen im Busbereich an sich bergen aber aus personal- und regionalpolitischen Überlegungen Risiken und sind daher kritisch zu begleiten.

Bei der Bahn steht bei den Ausschreibungen eine Kann-Bestimmung im Vordergrund; Ausschreibungen sollen gemäss Vorlage also möglich sein. Auf weitere Ausführungen verzichtet die KVF. Die KVF betont in ihrem Auftrag an den Bundesrat jedoch, dass nur der Busbereich gesetzlich geregelt werden soll.

Die SP hat mit einem Antrag erfolglos die Streichung der Kann-Bestimmung im Bahnbereich gefordert. Wichtige Errungenschaften wie ein dichtes Liniennetz mit integralem Fahrplan und Anschlüssen in den Knoten, die Tarifierung im öffentlichen Verkehr und in den Tarifverbänden des S-Bahn-Systems sind ein wesentliches Merkmal einer attraktiven Bahnlandschaft. Einmal wurde ja bereits eine Ausschreibung im Bahnbereich vorgenommen: für den "City-Vogel" zwischen Konstanz und Zürich. Die Ausschreibung musste abgebrochen werden, weil die SBB die Linie in den Fernverkehr integrierte. Wichtig für die SP ist: Wettbewerb und Ausschreibungen sind nicht identisch. Benchmarks und Leistungs- und Zielvereinbarungen stehen heute als effektive Mittel zur Verfügung.

Ich bitte Sie im Namen der SP-Fraktion, auf die Vorlage einzutreten.

Pedrina Fabio (S, TI): Mi esprimo a nome del gruppo socialista per portare il nostro sostegno all'entrata in materia sulla riforma delle ferrovie 2.

Ricordo che il nostro gruppo si era opposto con successo all'entrata in materia sul pacchetto complessivo del 2005, che contemplava fra altro una gerarchizzazione fra reti d'interesse nazionale e quelle di interesse regionale dalle imprevedibili – soprattutto negative – conseguenze sull'efficienza ed efficacia del sistema ferroviario e dei trasporti pubblici del nostro Paese. Sventato questo pericolo, abbiamo dichiarato al Consiglio federale la nostra disponibilità ad affrontare con benevolenza quelle parti del pacchetto originario ritenute poco o non conflittuali.

Detto questo a titolo di premessa e facendo riferimento a quanto appena detto dalla mia collega Graf-Litscher sulle parti di questa riforma che il nostro gruppo sostiene senza particolari riserve, mi limito a toccare il punto che maggiormente preoccupa il gruppo socialista, ossia la messa a concorso di linee nel traffico regionale, suddiviso in trasporto bus e trasporto su ferro.

Riguardo ai bandi nel settore bus, alla luce delle esperienze sin qui fatte, riteniamo importante assicurare basi legali chiare e certe, per cui giudichiamo positivamente le proposte volte ad uniformare le procedure.

D'altro canto i bandi di concorso per le linee bus comportano sempre anche dei rischi in termini di politica regionale e del personale, motivo per cui vanno accompagnati in modo critico. È per questo motivo che in commissione il nostro gruppo si è adoperato per far in modo che nel caso di linee esistenti si giunga ad una messa a concorso solamente quale ultima ratio.

Per quanto attiene il traffico regionale su ferrovia riteniamo che la proposta di codificare unicamente il principio della

AB 2011 N 373 / BO 2011 N 373

messa a concorso ha un carattere declamatorio, in quanto priva di concretizzazione nella presente legge, ma, d'altro canto è pericolosa, in quanto presto o tardi metterebbe in causa importanti traguardi raggiunti nel trasporto pubblico.

Per i motivi suesposti vi invito a nome del gruppo socialista ad approvare l'entrata in materia ed a sostenere in particolare la minoranza Hämmerle all'articolo 31c, che chiede l'esclusione del traffico ferroviario regionale dal principio della messa a concorso.

Français Olivier (RL, VD): Il est à noter que lors des deux grandes séances de la commission dans lesquelles nous avons traité ce projet relatif à la réforme des chemins de fer 2, la discussion a été intense, même si l'entrée en matière, formellement, n'a pas été grandement combattue. Comme cela a été rappelé par les porte-parole de bien des groupes avant moi, une attention particulière a été portée à la notion d'appel d'offres.

Il est vrai qu'on peut être inquiet, plus particulièrement à propos des petites compagnies qui sont dans les vallées, vu que le seuil minimal de l'ordre de 500 000 francs est inscrit en tout cas dans les intentions du Conseil fédéral. La question s'est d'ailleurs posée de savoir si on ne devait pas inscrire ce montant minimal dans la loi, mais nous avons préféré, suite aux réponses qui nous ont été données, finalement que ce soit le



Conseil fédéral qui fixe le seuil, en osant en tout cas espérer qu'à l'usage, cela ne cause pas la disparition de petites compagnies privées dans des régions où la concurrence est faible.

On peut s'interroger également sur les appels d'offres concernant les grandes compagnies. La volonté de notre commission et de notre groupe en particulier, c'est de favoriser l'échange et la concurrence. Pour cela, le groupe libéral-radical soutiendra fortement la possibilité de remettre en cause régulièrement – bien sûr pas tous les ans, mais régulièrement – ces appels d'offres.

En ce qui concerne la position de l'Union des transports publics, le groupe libéral-radical a été relativement troublé par les nombreuses questions qui ont été posées par cet organisme, vu que lors de la consultation préalable, toutes les propositions ont été dûment discutées avec le groupe qui représentait ladite union.

Le groupe libéral-radical combattra fortement les propositions des minorités et soutiendra plus particulièrement les dispositions qui ont été proposées par le Conseil fédéral. Aussi le groupe libéral-radical vous propose-t-il d'entrer en matière sur ce projet et de combattre les minorités qui sont essentiellement issues des rangs de la gauche.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Nachdem Eintreten ja nicht bestritten ist, halte ich meine Erörterungen zum Eintreten kurz. Das Geschäft trägt die Nummer 05.028. Damit ist eigentlich schon gesagt, dass es eine lange Geschichte hinter sich hat und somit eben auch schon einiges im Rahmen der gescheiterten Bahnreform 2 besprochen worden ist.

Der öffentliche Verkehr – da waren sich auch alle Fraktionssprecher einig – befindet sich in einem sich stark wandelnden Umfeld, ist aber auf einen langfristigen Planungshorizont angewiesen. Mit diesem zweiten Schritt der Bahnreform 2 machen wir deshalb keine Schnellschüsse; vielmehr wirken wir gezielt auf die Rahmenbedingungen des öffentlichen Verkehrs ein. Es handelt sich zum grössten Teil um Regulierungen, die technischer Natur sind, zum Beispiel, was die Fragen der Interoperabilität betrifft. Wir wollen aber auch einzelne Wettbewerbselemente einführen. Wir sind überzeugt, dass Wettbewerb eben auch Innovation, also neue Ideen ins Spiel bringt. Man sollte das Ganze jetzt angehen. Auch im Telekommunikationsbereich und im Postpaketbereich gab es am Anfang Befürchtungen wegen wettbewerblichen Elementen, wobei sich die Befürchtungen in aller Regel eben nicht bewahrheitet haben.

Zum Inhalt dieser Vorlage: Ein Schwerpunkt ist – es wurde schon gesagt – die Übernahme der Interoperabilitäts- und der Sicherheitsrichtlinien. Im Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU hat sich die Schweiz verpflichtet, im Bereich des Eisenbahnverkehrs die nötige Interoperabilität der Eisenbahnnetze zu entwickeln und im Rahmen einer koordinierten Verkehrspolitik wettbewerbsfähige Verkehrsdienste im Eisenbahnverkehr bereitzustellen. Im Jahre 2002 hat die Schweiz im Rahmen des Comité mixte die Übernahme der Bahnpakete zugesichert.

Durch die Rückweisung der Bahnreform 2 geriet diese Übernahme bzw. dieser Reformprozess ins Stocken. Die EU hat bereits 2007 das dritte Bahnpaket beschlossen; es läuft zurzeit ein Recast der ersten beiden Bahnpakete. Das heisst, dass die EU nochmals über die Bücher geht bzw. mit mehreren Mitgliedsstaaten, die die Bedingungen nicht erfüllen, ins Gericht geht.

Mit dieser Vorlage schlagen wir Ihnen vor, dringend notwendige Anpassungen vorzunehmen, die einen technisch reibungslosen, kompatiblen und sicheren Zugverkehr mit unseren Nachbarstaaten ermöglichen. Hier ist Verbesserungspotenzial vorhanden, und hier können wir die an sich wenig bestrittenen Grundlagen schaffen. Was in der Detailberatung sicher noch zu reden geben wird, ist die Ausschreibung im Busbereich. Ihre KVF hat am 17. September 2007 vom Bundesrat gefordert, die Ausschreibung bei den Bussen sei im zweiten Teilschritt zu regeln. Das setzen wir hier um. Ich möchte betonen, dass auch ausgeschriebenen Angeboten die gutfunktionierende gemeinsame Bestellung von Bund und Kantonen zugrunde liegt. Beide bringen wichtige Komponenten ein. Der Bund sorgt landesweit für vergleichbare Angebote und Standards. Er wird auch weiterhin das Gesamte im Auge haben und sich für die Beibehaltung der schweizerischen Errungenschaften wie den direkten Verkehr im Tarifwesen oder den Taktfahrplan einsetzen. Die Kantone haben aufgrund ihrer Kenntnisse der regionalen Gegebenheiten das von Bund und Kantonen gemeinsam zu bestellende Angebot im regionalen Personenverkehr im Visier.

Anders als bei den Bussen beurteilt der Bundesrat die Ausschreibung im Bahnbereich. Viele Schnittstellen und Berührungspunkte mit anderen Verkehren führen bei solchen Ausschreibungen zu grosser Komplexität, trotzdem möchten wir im Gesetz mindestens die Möglichkeit dafür schaffen. Der Bundesrat hat aber vorderhand darauf verzichtet, die Ausschreibungen im Bahnbereich zu regeln. Er folgt auch damit dem seinerzeitigen Kommissionsauftrag.

Die Vorhaltekosten der Wehrdienste sind aus Sicht der Eisenbahnfinanzierung nur ein Problem im Promillebereich. Hingegen ist es für die betroffenen lokalen Wehrdienste ein wichtiges und auch finanziell spürbares



Problem. Mit der vorliegenden Lösung können wir es praxisnah und relativ unbürokratisch lösen. Wie bei solchen Botschaften üblich, werden weitere Anpassungen vorgenommen, die im Einzelnen zu diskutieren sind. Es gibt in dieser Bahnreform ein ganzes Sammelsurium solcher Anpassungen, etwa die Einführung von Alkoholgrenzwerten bei der privaten Binnenschifffahrt und andere Kuriositäten.

Fazit: Die Bahnreform 2 als Folgebotschaft ist nicht unbestritten. Die jetzigen Reformschritte ändern das System nicht fundamental, sie bringen aber viele spezifische Verbesserungen: Sie steigern die Effizienz, sie verbessern die Transparenz – etwa im Bereich der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr – und sie stärken das Gesamtsystem. Von den EU-Bahnpaketen wird nur ein Teil übernommen, nämlich der wenig bestrittene. Die Interoperabilitätsrichtlinie wird aber in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit trotzdem zu Verbesserungen führen.

Angesichts der relativ grossen Bedeutung dieser Vorlage bitte ich Sie, diesen zweiten Schritt der Bahnreform 2 nun zügig zu behandeln und auch diese kleinen wichtigen Massnahmen rasch umzusetzen.

Le président (Germanier Jean-René, président): Les rapporteurs renoncent à prendre la parole.

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

AB 2011 N 374 / BO 2011 N 374

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress; Ziff. I Einleitung; Ziff. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule; ch. I introduction; ch. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. 3

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

mit Ausnahme von:

Art. 9a Abs. 4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

(die Änderung betrifft nur den französischen Text)

Art. 40 Titel

Unverändert

Art. 40 Abs. 1 Bst. b

b. die zur Sicherheit des Baus und Betriebs der Eisenbahn sowie zum Schutz von Personen und Sachen zu treffenden Massnahmen (Art. 19 Abs. 1, 21 Abs. 1, 24, 30, 31 Abs. 1 und 32a);

Antrag der Minderheit

(Lachenmeier, Brélaz, Daguet, Pedrina, Teuscher)

Art. 9a Abs. 4

Der Netzzugang auf einem örtlichen und zeitlich bestimmten Fahrweg (Trasse) auf den internationalen Güterverkehrskorridoren kann von jedem Unternehmen ...

Antrag der Minderheit

(Lachenmeier, Brélaz, Pedrina, Teuscher)

Art. 9a Abs. 6



... für ausländische Unternehmen vorsehen. Er berücksichtigt dabei das Prinzip der Reziprozität.

Ch. 3

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

à l'exception de:

Art. 9a al. 4

Toute entreprise qui souhaite ...

Art. 40 titre

Selon le droit en vigueur

Art. 40 al. 1 let. b

b. mesures à prendre pour assurer la sécurité de la construction et de l'exploitation des chemins de fer ainsi que la protection des personnes et des choses (art. 19 al. 1, 21 al. 1, 24, 30, 31 al. 1 et 32a);

Proposition de la minorité

(Lachenmeier, Brélaz, Daguët, Pedrina, Teuscher)

Art. 9a al. 4

Toute entreprise qui souhaite effectuer un transport peut demander l'accès au réseau pour un itinéraire défini dans le temps et l'espace (sillon) sur les corridors internationaux de trafic marchandises.

Proposition de la minorité

(Lachenmeier, Brélaz, Pedrina, Teuscher)

Art. 9a al. 6

... pour les entreprises étrangères. Dans ce contexte, il prend en compte le principe de la réciprocité.

Le président (Germanier Jean-René, président): Nous menons un seul débat sur les propositions de la minorité Lachenmeier aux alinéas 4 et 6.

Lachenmeier-Thüring Anita (G, BS): Ich spreche zuerst zu Artikel 9a Absatz 4: Der Netzzugang auf einem örtlich und zeitlich bestimmten Fahrweg soll nur auf den internationalen Güterverkehrskorridoren von jedem Unternehmen beantragt werden können; dies ist mein Antrag.

Der Gesetzentwurf sieht vor, dass nicht mehr wie heute nur konzessionierte Eisenbahnunternehmen, sondern sämtliche interessierten Unternehmen den Netzzugang auf Trassen beantragen können – und zwar gilt das bei allen Trassen. Wenn unqualifizierte Unternehmen mit vielleicht sehr kleinen Transportmengen sämtliche Trassen benutzen können, kann das im Wagenladungsverkehr zu Synergie- und Kapazitätsverlusten führen und eine optimale Netzauslastung gefährden. Darum beantragen wir, die Zulassung von anderen als Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Trassenbestellung auf die internationalen Güterverkehrskorridore zu beschränken und im Binnengüterverkehr und im Personenverkehr weiterhin lediglich Eisenbahnverkehrsunternehmen zuzulassen. Damit kann trotz Einhaltung der internationalen Rechte die Qualität sichergestellt werden. Es ist weder nötig noch sinnvoll, die Öffnung zuungunsten der Schweizer Eisenbahnunternehmen über internationale Abkommen hinaus zu vollziehen.

Zu Artikel 9a Absatz 6: "Der Bundesrat legt die weiteren Grundsätze des Netzzugangs fest und regelt die Einzelheiten. Er kann mit anderen Staaten Abkommen abschliessen, welche die Gewährung des Netzzugangs für ausländische Unternehmen vorsehen." Diese Bestimmung soll wie folgt ergänzt werden: "Er berücksichtigt dabei das Prinzip der Reziprozität." Eigentlich braucht es für diesen beantragten Zusatz keine grosse Erklärung; er spricht für sich. Es ist nichts weniger als recht, dass Abkommen mit anderen Staaten auf Gegenseitigkeit beruhen. Es ist unvorstellbar, dass ausländische Unternehmen in der Schweiz Trassen benutzen können, Schweizer Unternehmen jedoch nicht in EU-Staaten. Ein vorauseilender Gehorsam ist nicht nötig und schwächt das System unseres öffentlichen Verkehrs und unsere Eisenbahnunternehmen.

Pedrina Fabio (S, TI): Es geht bei Artikel 9a um die Gewährung des Netzzugangs. Bei der allgemeinen Formulierung, wie sie der Bundesrat vorschlägt, wird dem Aspekt der Reziprozität unserer Ansicht nach nicht genügend Rechnung getragen. Problematisch ist auch, dass undifferenziert sämtlichen interessierten Unternehmungen eine Öffnung gewährt wird. Bereits früher haben wir im Bahnbereich mit der Rolle des Musterknaben nicht sehr rosige Erfahrungen mit den Nachbarländern gemacht: Die anderen gelangen so, wie im Fall des Binnenverkehrs, leicht in unser Bahnnetz und nehmen uns Marktanteile weg – und am Schluss der



Kette bezahlen wir dann die Defizite von SBB Cargo. Wir erachten die Beschränkung auf die internationalen Güterverkehrskorridore und auch die explizite Erwähnung der Reziprozität deshalb als vernünftig. Ich bitte Sie im Namen der SP-Fraktion, die beiden Minderheitsanträge Lachenmeier zu unterstützen.

Français Olivier (RL, VD): Le groupe libéral-radical ne soutient pas les propositions de minorité telle qu'elles ont été présentées et défendues.

Pour ce qui est de l'article 9a alinéa 4 de la loi fédérale sur les chemins de fer, soyez attentifs, car il s'agit de biffer un point important de cet alinéa: "L'entreprise qui effectue le transport doit présenter le certificat de sécurité au plus tard au début des courses." La minorité propose de biffer cette phrase et cela est dommageable. De plus, en ce qui concerne la possibilité d'utiliser un sillon, la concurrence permettra de fixer le prix du sillon, sinon le prix sera fixé de façon complètement arbitraire et pourra être imposé par l'unique opérateur qui utilisera le sillon.

Il en va de même à l'alinéa 6 dans lequel la minorité veut ajouter le principe de la réciprocité. Le principe même de la concurrence, c'est de permettre aux entreprises de participer à un marché. De ce fait, cette autolimitation est combattue par le groupe libéral-radical.

AB 2011 N 375 / BO 2011 N 375

Par conséquent, le groupe libéral-radical vous recommande de suivre la majorité à ces deux alinéas et de rejeter les deux propositions de minorité.

Le président (Germanier Jean-René, président): Le groupe PDC/PEV/PVL soutient la proposition de la majorité.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich bitte Sie, der Mehrheit Ihrer Kommission zu folgen.

Es geht hier, wie Frau Nationalrätin Lachenmeier richtig erklärt hat, um die Frage: Sollen wir den Zugang zu den Trassen öffnen? Sollen Migros und Coop zum Beispiel direkt eine Trasse bestellen können? Wir bejahen das. Migros und Coop sind grosse Bahnkunden. Gott sei Dank transportieren sie viele ihrer Güter auf der Schiene; das ist ökologisch sinnvoll. Wir wollen möglichst alle Trassen ausgenutzt haben, denn auch für Trassen, die nicht genutzt werden, fallen Kosten an, und es führt zu Ineffizienz, wenn die Trassen nicht rund um die Uhr nach allen Möglichkeiten genutzt werden. Wir haben deshalb ein Interesse an einer Öffnung, auch für sogenannte "third applicants". Damit können wir die Trassen besser auslasten. Das ist im Interesse des Steuerzahlers, das ist im Interesse der Effizienz, im Interesse eines effizienten öffentlichen Verkehrs.

Ich bitte Sie daher, der Mehrheit zu folgen.

Hutter Markus (RL, ZH), für die Kommission: Bei dieser Bahnreform geht es ja eben um die Sicherung eines attraktiven und leistungsfähigen Bahnsystems, um die Effizienzverbesserung im öffentlichen Verkehr, vor allem auch um die Verbesserung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses. Deshalb ist dieser Artikel und damit der Zugang zum Netz eben ganz entscheidend. Es geht also um die Frage, wer eine Trasse bestellen darf. Es geht hier nur um den Güterverkehr; das muss man auch sagen, weil wir ja im Personenverkehr keinen freien Netzzugang haben, sondern eben nur den bestellten bzw. konzessionierten Verkehr.

Bundesrat und Kommissionsmehrheit wollen mehr Wettbewerb beim Netzzugang. Wir wollen, dass die Verlagerung des Güterverkehrs eben auf wettbewerbliche Weise geschieht. Es ist klar, dass dieses Verlagerungsziel desto eher erreicht wird, je mehr Wettbewerb beim Netzzugang herrscht. Hier geht es also darum, dass alle Unternehmungen, die einen Gütertransport organisieren, die Möglichkeit zur direkten Trassenbestellung erhalten sollen. Das ist eine wichtige Öffnung in Richtung mehr Wettbewerb.

Schliessen Sie sich der Mehrheit und dem Bundesrat an. Die Kommission hat den Minderheitsantrag bei Absatz 4 mit 16 zu 7 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt; bei Absatz 6 tat sie dies mit 15 zu 5 Stimmen bei 4 Enthaltungen. Übertragen wir also dem Bundesrat die Kompetenz, die Einzelheiten für mehr Wettbewerb zu regeln. Eröffnen wir ihm hier diese Möglichkeit; alles andere würde dem Geist und dem Ziel dieser Bahnreform widersprechen.

Gobbi Norman (V, TI), pour la commission: La formulation de la minorité est contraire au principe de la concurrence et aussi au principe du transfert du transport des marchandises de la route au rail. En effet, comme l'a bien dit Madame la conseillère fédérale Leuthard, l'un des buts de cette réforme, c'est aussi d'ouvrir l'accès au réseau ferroviaire suisse aux entreprises qui ne sont pas seulement des entreprises de transport ferroviaire.

Il est évident que cette limitation est néfaste dans le cadre de l'ouverture du marché; elle l'est aussi par rapport aux principes qui vont aussi être appliqués au niveau européen – surtout sur les axes nord-sud, est-ouest au



niveau suisse –, mais aussi au niveau du marché intérieur du transport, puisque seul le marché du transport des marchandises sera touché par cette modification de loi et non le marché du transport des personnes. La commission vous invite à rejeter la proposition défendue par la minorité Lachenmeier, par 16 voix contre 7 et 2 absentions, à l'alinéa 4, et, par 15 voix contre 5 et 4 abstentions, à l'alinéa 6.

Art. 9 Abs. 4 – Art. 9 al. 4

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 05.028/5229)

Für den Antrag der Mehrheit ... 112 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 45 Stimmen

Art. 9 Abs. 6 – Art. 9 al. 6

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 05.028/5230)

Für den Antrag der Mehrheit ... 112 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 48 Stimmen

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 32a

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 05.028/5231)

Für Annahme der Ausgabe ... 159 Stimmen

(Einstimmigkeit)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Ziff. 4, 5

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. 4, 5

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. 6

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

mit Ausnahme von:

Art. 20 Abs. 1

Die Reisenden, die keinen gültigen Fahrausweis vorweisen, müssen sich über ihre Identität ausweisen sowie den Fahrpreis und einen Zuschlag bezahlen ...

Art. 32 Abs. 1

Die Besteller schreiben im gegenseitigen Einvernehmen Angebote des gemeinsam bestellten regionalen Personenverkehrs auf der Strasse aus. Nicht ausgeschrieben wird, wenn:

a0. eine Zielvereinbarung abgeschlossen ist und deren Ziele vom Transportunternehmen eingehalten sind;

a. der Abgeltungsbetrag eine bestimmte Höhe nicht erreicht und in der Ausschreibungsplanung nicht enthalten ist;



...

Art. 32c Abs. 2 Bst. b

b. eine Zielvereinbarung in mehreren oder in einem wesentlichen Punkt nicht erfüllt oder wenn vom Transportunternehmen eine verlangte Verbesserung von Preis, Qualität oder Quantität des in einer Vergabevereinbarung festgelegten Verkehrsangebots nicht erfüllt und wenn die entsprechende Vereinbarung eine Ausschreibung als Sanktion enthält.

Antrag der Minderheit

(von Rotz, Binder, Föhn, Giezendanner, Gobbi, Grin, Hutter Markus, Rickli Natalie, Schenk Simon)

Art. 31 Abs. 3

Streichen

AB 2011 N 376 / BO 2011 N 376

Antrag der Minderheit

(Teuscher, Brélaz, Daguet, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Heim, Lachenmeier, Levrat, Pedrina, Schmidt Roberto, Simoneschi-Cortesi)

Art. 31a Abs. 3

...

- a. eine angemessene Grunderschliessung;
- b. Anliegen der Regionalpolitik, insbesondere die Bedürfnisse der wirtschaftlichen Entwicklung der Rand- und Berggebiete;

...

Antrag der Minderheit

(Hämmerle, Brélaz, Daguet, Fehr Jacqueline, Heim, Hochreutener, Lachenmeier, Levrat, Pedrina, Schmidt Roberto, Simoneschi-Cortesi, Teuscher)

Art. 31c Abs. 1

... auf der Strasse, insbesondere die Gründe ...

Antrag der Minderheit

(Levrat, Brélaz, Daguet, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Heim, Lachenmeier, Pedrina, Teuscher)

Art. 32 Abs. 1

Die Besteller können unter Berücksichtigung der Artikel 32a bis 32g im gegenseitigen Einvernehmen Angebote des gemeinsam bestellten regionalen Personenverkehrs auf der Strasse ausschreiben. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen, wenn:

...

Antrag der Minderheit

(Hämmerle, Brélaz, Daguet, Fehr Jacqueline, Heim, Hochreutener, Lachenmeier, Levrat, Pedrina, Schmidt Roberto, Simoneschi-Cortesi, Teuscher)

Art. 32 Abs. 2

Streichen

Antrag der Minderheit

(Lachenmeier, Brélaz, Fehr Jacqueline, Heim, Teuscher)

Art. 32 Abs. 5

Die Besteller können Unternehmen ausschliessen, die in einem nicht dem Ausschreibungswettbewerb ausgesetzten Bereich tätig sind, wenn dies zu Wettbewerbsverzerrung führt.

Ch. 6

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

à l'exception de:

Art. 20 al. 1





Le voyageur qui ne peut présenter un titre de transport valable doit attester de son identité et payer le prix de sa course ainsi qu'un supplément ...

Art. 32 al. 1

Les commanditaires mettent au concours les offres du transport régional de voyageurs par route commandées en commun. Une mise au concours n'a pas lieu dans les cas suivants:

a0. une convention d'objectifs a été conclue et l'entreprise atteint ces derniers;

a. l'indemnisation est inférieure à un montant déterminé et n'est pas fixée dans la planification des mises au concours;

...

Art. 32c al. 2 let. b

b. ... convention d'objectifs ou si une amélioration du prix, de la qualité ou de la quantité de l'offre de transport fixée dans une convention d'adjudication demandée à l'entreprise de transport n'est pas réalisée et que la convention en question prévoit une mise au concours comme sanction.

Proposition de la minorité

(von Rotz, Binder, Föhn, Giezendanner, Gobbi, Grin, Hutter Markus, Rickli Natalie, Schenk Simon)

Art. 31 al. 3

Biffer

Proposition de la minorité

(Teuscher, Brélaz, Daguet, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Heim, Lachenmeier, Levrat, Pedrina, Schmidt Roberto, Simoneschi-Cortesi)

Art. 31a al. 3

...

a. une desserte de base appropriée;

b. les intérêts de la politique régionale, en particulier les besoins du développement économique de régions périphériques et de montagne;

...

Proposition de la minorité

(Hämmerle, Brélaz, Daguet, Fehr Jacqueline, Heim, Hochreutener, Lachenmeier, Levrat, Pedrina, Schmidt Roberto, Simoneschi-Cortesi, Teuscher)

Art. 31c al. 1

... voyageurs par route, notamment en ce qui concerne ...

Proposition de la minorité

(Levrat, Brélaz, Daguet, Fehr Jacqueline, Hämmerle, Heim, Lachenmeier, Pedrina, Teuscher)

Art. 32 al. 1

Les commanditaires peuvent mettre au concours les offres du transport régional de voyageurs par route commandées en commun, en tenant compte des articles 32a à 32g. Le Conseil fédéral peut prévoir des dérogations dans les cas suivants:

...

Proposition de la minorité

(Hämmerle, Brélaz, Daguet, Fehr Jacqueline, Heim, Hochreutener, Lachenmeier, Levrat, Pedrina, Schmidt Roberto, Simoneschi-Cortesi, Teuscher)

Art. 32 al. 2

Biffer

Proposition de la minorité

(Lachenmeier, Brélaz, Fehr Jacqueline, Heim, Teuscher)

Art. 32 al. 5

Les commanditaires peuvent exclure des entreprises qui ne sont pas actives dans un domaine soumis à la concurrence par mise au concours, si ceci conduit à une distorsion de la concurrence.

Art. 31 Abs. 3 – Art. 31 al. 3



von Rotz Christoph (V, OW): Stellen Sie sich einmal vor, Sie benötigen ein Darlehen; das ist eigentlich nichts Spezielles. Schön ist es, wenn Sie das Darlehen nach der Bonitätsprüfung auch bekommen. Für Sie ist sicher ganz klar, dass Sie dieses Darlehen verzinsen und zu gegebener Zeit auch zurückbezahlen müssen. Toll ist es natürlich, wenn Sie das Darlehen unverzinslich bekommen, es also ein zinsloses Darlehen ist. So bleibt nur noch die Rückzahlung des Darlehens zu gegebener Zeit. Noch schöner wäre es natürlich, wenn Sie ein bedingt rückzahlbares Darlehen bekämen. Leider ist es aber im Normalfall nicht so, dass Sie ein solches Darlehen bekommen. Es kann höchstens so sein, wenn Sie eine Schenkung bekommen.

Genau solche Schenkungen gibt es bei der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Es ist doch weder transparent noch ehrlich, wenn wir solche Finanzhilfen offiziell zuerst als Darlehen gewähren und dann später faktisch in eine Schenkung umwandeln. Ich hoffe, dass Sie auch schon mitbekommen haben, dass die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in den nächsten Jahren eine der grössten Herausforderungen für uns sein wird.

In Artikel 31 dieses Gesetzes werden genau diese Finanzhilfen geregelt. In Absatz 2 ist klar festgehalten, dass der Bund in besonderen Fällen zur Förderung neuartiger Lösungen usw. Beiträge leisten oder eben unverzinsliche Darlehen gewähren kann; das ist absolut kein Problem. Es ist folglich ehrlich, wenn der Bund bzw. das Parlament nichtrückzahlbare Beiträge oder zinslose Darlehen schon bei der

AB 2011 N 377 / BO 2011 N 377

Gewährung als solche deklariert. Dass der Bund rückzahlbare Darlehen in bedingt rückzahlbare Darlehen umwandeln soll, ist weder ehrlich noch hilft es der notwendig werdenden Transparenz bei der Finanzierung. Vielmehr muss ich dahinter eine Salamtaktik vermuten. Man hat das notwendige Geld nicht, gewährt ein zinsloses Darlehen und wandelt es später in ein bedingt rückzahlbares Darlehen um, welches am Schluss gar nicht mehr zurückbezahlt wird.

Warum ist es nicht möglich, dass man schon zu Beginn, wenn ein Projekt unterstützt wird, beim Beitrag definiert, um was es sich eigentlich handelt? Es geht mir nicht darum, dem öffentlichen Verkehr keine Beiträge mehr zu gewähren. Es geht darum, dass solche Darlehen nicht in einer späteren Phase einfach so umgewandelt werden, solange wir Darlehen auch privat nicht so erhalten. Schlussendlich sind bedingt rückzahlbare Darlehen nichts anderes als A-fonds-perdu-Beiträge.

In der Kommission wurde die Diskussion so geführt, als ob mit meinem Antrag das ganze Finanzierungssystem der Eisenbahn infrage gestellt würde. Das ist absolut nicht so. Mit meinem Streichungsantrag will ich lediglich die Umwandlung verhindern, nicht mehr und nicht weniger. Ich habe nichts gegen zinslose Darlehen oder Beiträge an den öffentlichen Verkehr. Solange man aber im privaten und geschäftlichen Bereich keine Darlehen bekommt, welche später einmal in bedingt rückzahlbare Darlehen umgewandelt werden, darf das, damit Transparenz herrscht, bei der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs auch nicht so gemacht werden. Gerade bei Finanzknappheit gilt es eben, Prioritäten zu setzen.

Ich bitte Sie, meinen Minderheitsantrag zu unterstützen, weil er der Transparenz und der Ehrlichkeit dient. Das Finanzierungssystem ist damit in keiner Art und Weise gefährdet.

Amherd Viola (CEg, VS): Artikel 31 Absatz 3 im Entwurf des Bundesrates entspricht dem geltenden Recht, das vor rund einem Jahr in Kraft getreten ist. Es wird hier also keine neue Bestimmung eingeführt. Die Möglichkeit des Bundes, rückzahlbare Darlehen in bedingt rückzahlbare Darlehen umzuwandeln oder ihre Rückzahlung zu sistieren, ist Bestandteil des aktuellen Finanzierungssystems. Will man diese Möglichkeit aufheben, muss man das Gesamtsystem überdenken, weil es sonst nicht mehr funktioniert. Dies kann im Grundsatz sicher diskutiert werden, aber nicht im Rahmen dieser Revision, sondern im Gesamtkontext der Infrastrukturfinanzierung. Im heutigen System braucht der Bund eine gewisse Flexibilität für Ausnahmefälle. Wird diese Flexibilität aufgehoben, wird das geltende Finanzierungssystem auf den Kopf gestellt. Es kann nicht ein Baustein des gesamten Systems herausgenommen werden, ohne dass die gesamte Konstruktion auseinanderbricht. Entsprechend bittet Sie die CVP/EVP/glp-Fraktion, der Mehrheit zuzustimmen.

Levrat Christian (S, FR): Cet article 31 alinéa 3 prévoit la possibilité de transformer les prêts en prêts conditionnellement remboursables. C'est une disposition qui a été votée par notre Parlement il y a trois ans, qui est aujourd'hui en vigueur depuis un peu plus d'une année. Les conditions pour les prêts conditionnellement remboursables sont fixées dans l'ordonnance. Elles font l'objet d'un contrôle par la Délégation des finances et par le Contrôle fédéral des finances. On est donc assez loin de l'arbitraire tel qu'il a été décrit par le porte-parole de la minorité, Monsieur von Rotz, et nous constatons au contraire que la procédure prévue est assez restrictive, assez précise, soumise à des contrôles qui garantissent une pratique stricte et un examen approfondi de ces conditions.



Il s'agit de permettre aux entreprises de transport de surmonter des difficultés en matière de liquidités, de dépasser quelques goulets d'étranglement et de faire preuve de pragmatisme. Si, sur le strict plan de la doctrine économique – je devrais peut-être même dire de l'idéologie –, on peut suivre Monsieur von Rotz, on est forcé de constater qu'en pratique la solution adoptée par notre Parlement a fait ses preuves, qu'elle permet une gestion flexible et efficace des deniers publics et qu'elle constitue une pièce importante dans le financement de nos infrastructures et dans le financement du matériel roulant des compagnies de transport.

Peut-être sera-t-il un jour possible, voire nécessaire, de réexaminer ce mécanisme qui a été mis en place et qui aujourd'hui a fait ses preuves, mais ce sera alors l'occasion de le faire lorsque nous réexaminerons l'ensemble du financement des transports, qu'il s'agisse du financement de l'infrastructure ou du financement de l'acquisition du matériel roulant. Il serait prématuré, précipité et probablement pas très intelligent de le faire aujourd'hui déjà.

Nous vous invitons par conséquent à rejeter la proposition de la minorité von Rotz.

Le président (Germanier Jean-René, président): Le groupe UDC soutient la proposition de la minorité von Rotz; le groupe libéral-radical soutient la proposition de la majorité.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich bitte Sie auch hier, der Mehrheit Ihrer Kommission zu folgen.

Worum geht es? Es geht darum, eine heute bereits geltende Bestimmung im Rahmen der Bahnreform unverändert in Artikel 31 des überarbeiteten Personenbeförderungsgesetzes zu übernehmen. Die Umwandlung beziehungsweise die Sistierung von Darlehen wurde vom Parlament in der Beratung der Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2 eingebracht und ist seit dem 1. Januar 2010 in Kraft.

Das Finanzierungssystem des abgeltungsberechtigten regionalen Personenverkehrs ist nicht darauf ausgerichtet, dass Transportunternehmen bedeutende Gewinne erwirtschaften können. Das ist nicht das Ziel. Das Modell der Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten zielt vielmehr auf Nullergebnisse hin. Mit dem Aufschub der jährlichen Rückzahlung bestehender Darlehen an den Bund kann einem Transportunternehmen ein Instrument zur Verfügung gestellt werden, das ihm sowohl bei Sanierungen und Modernisierungen von Rollmaterial als auch bei der Neubeschaffung hilft, Liquiditätsengpässe zu vermindern. Die Umwandlung oder Sistierung eines rückzahlbaren Darlehens über 10 Millionen Franken setzt zudem das Einverständnis der Eidgenössischen Finanzverwaltung voraus.

Ich bitte Sie, diese Regelung auch für die Zukunft zu übernehmen.

Hutter Markus (RL, ZH), für die Kommission: Mit diesem Antrag zu Artikel 31 Absatz 3 will die Minderheit Klarheit und Transparenz. Die Mehrheit will am Status quo festhalten, wie das auch Frau Bundesrätin Leuthard ausgeführt hat. Die Mehrheit will, dass man rückzahlbare Darlehen weiterhin in bedingt rückzahlbare Darlehen umwandeln oder die Rückzahlung sistieren kann. Diese Flexibilität wird von der Kommission mit 16 zu 9 Stimmen bei 1 Enthaltung gefordert. Deshalb empfiehlt sie diesen Minderheitsantrag zur Ablehnung.

Gobbi Norman (V, TI), pour la commission: Cette possibilité de convertir des prêts remboursables en prêts conditionnellement remboursables a été introduite par le Parlement il y a un an. Les dispositions d'application sont fixées dans l'ordonnance. On sait donc très bien dans quel cas on peut agir de cette façon. Ce n'est pas prendre arbitrairement un risque que de maintenir la version du Conseil fédéral.

En effet, on a déjà connu des cas, par exemple la Rhätische Bahn et la Südostbahn, qui, au lieu de rembourser les prêts obtenus, ont utilisé cet argent pour acquérir du nouveau matériel roulant. Ces deux entreprises n'ont par conséquent pas remboursé les prêts reçus mais investi dans du nouveau matériel roulant.

Je vous invite, au nom de la commission, à suivre la majorité.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 05.028/5233)

Für den Antrag der Mehrheit ... 107 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 43 Stimmen

AB 2011 N 378 / BO 2011 N 378

Art. 31a Abs. 3 – Art. 31a al. 3

Le président (Germanier Jean-René, président): La proposition de la minorité Teuscher est présentée par Madame Lachenmeier.





Lachenmeier-Thüring Anita (G, BS): Es geht hier um das Verkehrsangebot. Bei Absatz 3 Buchstabe a schlagen wir vor, dass man die Formulierung "eine angemessene Grunderschliessung" wählt – und nicht, wie es der Bundesrat vorschlägt, die Formulierung "bei ausreichender Nachfrage eine angemessene Grunderschliessung". Bei Buchstabe b schlagen wir vor, dass auch "die Bedürfnisse der wirtschaftlichen Entwicklung der Rand- und Berggebiete" in Betracht gezogen werden müssen.

Mit den Änderungen von Bundesrat und Mehrheit wird das Terrain vorbereitet, um nichttrennende Verbindungen des öffentlichen Verkehrs stillzulegen. Der Bund signalisiert mit dieser Gesetzesänderung, dass ihm das Engagement in den Randregionen und deren Grunderschliessung mit dem öffentlichen Verkehr nicht mehr wichtig ist. Sie erinnern sich vielleicht noch: Vor einigen Monaten gab es im Rahmen des letzten Sparprogramms, des Konsolidierungsprogramms, von Bundesrat Hans-Rudolf Merz Pläne zur Stilllegung von regionalen Postautolinien. Man wollte nur noch jene Regionalverbindungen finanziell unterstützen, die von mindestens 100 Personen pro Tag benützt werden. Das hätte für 129 der total 680 Postautolinien das Aus bedeutet. Die Kantone und auch die Verkehrsverbände haben deswegen Druck gemacht. Der Bundesrat hat dann diese Sparpläne wieder fallenlassen. Wir können es darum nicht nachvollziehen, warum uns der Bundesrat diese weitgehenden Einschränkungen erneut unterjubeln will, nachdem er beim Konsolidierungsprogramm aufgrund der Opposition einen Rückzieher gemacht hat.

In der Schweiz haben alle Regionen ein Anrecht auf eine gute Grunderschliessung durch den öffentlichen Verkehr. Darum sind wir gegen die geplante Änderung des Personenbeförderungsgesetzes, wie sie vom UVEK vorgeschlagen wird. Mit ihr wird Tür und Tor geöffnet für einen Kahlschlag beim Regionalverkehr. Wer hier für eine Änderung eintritt, soll dann bitte auch in seiner Region erklären, weshalb man die eine oder andere Verbindung nicht mehr finanzieren kann.

Zudem möchten wir darauf aufmerksam machen, dass dieses Gesetz erst am 1. Januar 2010 in Kraft trat. Jetzt soll es schon wieder geändert werden. Wir sind gegen die Änderung und für den Minderheitsantrag.

Hämmerle Andrea (S, GR): Es geht hier um die Festlegung des Verkehrsangebotes. Ich bitte Sie, diesen Passus genau zu lesen. Im Einleitungssatz heisst es "wird in erster Linie die Nachfrage berücksichtigt". Bei Buchstabe a heisst es dann "bei ausreichender Nachfrage eine angemessene Grunderschliessung". Es handelt sich also um eine zweifache Relativierung mit unbestimmten Rechtsbegriffen, und das wohlverstanden nicht für irgendein Luxusangebot, sondern für die Grunderschliessung. Hintergrund dieser Formulierung, Frau Lachenmeier hat darauf hingewiesen, ist das Konsolidierungsprogramm. Im Konsolidierungsprogramm war vorgesehen, dass sich der Bund zurückzieht, wenn nicht mindestens 100 Personen pro Tag eine Buslinie frequentieren. Der Bundesrat verzichtet jetzt aber im Konsolidierungsprogramm richtigerweise auf diese Massnahme. Es ist nämlich so, dass bestehende Linien in gewissen Bergdörfern gar nicht auf 100 Personen kommen können. Wenn die Post zum Beispiel nur einen Minibus zur Verfügung stellt, dann müsste dieser Minibus ein Bergdorf zehnmal am Tag bedienen. Das kann er nicht, und deshalb kann diese Zahl gar nicht erreicht werden.

Mit der Bahnreform 2 soll nun die Rechtsgrundlage für solche Übungen quasi durch die Hintertür nachgeliefert werden. Das können wir nicht akzeptieren. Der schweizerische öffentliche Verkehr ist ein Gesamtsystem. Das Herz ist vielleicht der Hauptbahnhof Zürich, die Hauptschlagadern sind die grossen Linien zwischen den grossen Städten, und es gibt noch untergeordnete Adern zwischen den verschiedenen kleineren Städten oder Subzentren. Aber, und darum geht es hier, es gibt auch die Kapillaren, die in die abgelegenen Seitentäler oder in kleine Bergdörfer führen.

Wer in Safien-Thalkirch oder in Avers-Juf ein Postauto besteigt, der kann ohne Probleme – ohne auch nur den Fahrplan zu konsultieren – mit schlanken Anschlüssen jederzeit Zürich, Bern oder St. Gallen erreichen. Wenn aber dieses Postauto nicht mehr fährt, weil es nicht mehr finanziert wird, so haben diese Gemeinden oder diese Täler ein Problem, aber auch das System des öffentlichen Verkehrs hat dann ein Problem.

Ich bitte besonders auch die bürgerlichen Vertreterinnen und Vertreter aus Rand- und Berggebieten, diesen Gesetzestext genau zu lesen, bevor sie reflexartig den grünen Knopf drücken. Hier können Sie nämlich Abbaupolitik verhindern. Hier können Sie der Abbaupolitik am richtigen Ort entgegenwirken. Dies ist weitaus effizienter und intelligenter, als ein noch so lautstarker Protest, wenn diese Gesetzesbestimmung im konkreten Fall angewendet wird.

Die Formulierung gemäss Antrag der Minderheit ist zwar immer noch flexibel, mehr als genug, doch sie entfernt die grössten Einschränkungen und präzisiert die Kriterien.

Ich bitte Sie also dringend, dem Antrag der Minderheit zuzustimmen.

Binder Max (V, ZH): Die SVP-Fraktion wird hier der Mehrheit folgen. Zu dem, was Herr Hämmerle gesagt hat, muss ich einfach bemerken: Es geht hier ja nicht nur darum, generell eine Grunderschliessung anzubieten;



es geht auch um das Ausmass der Grunderschliessung. Wir haben es beim Plan des Bundesrates gesehen, der sich auf die Benützung durch mindestens 100 Personen pro Tag bezog: Da wäre er, Herr Hämmerle, nicht nur im Berggebiet, sondern bereits bei schwach benutzten Linien im Mittelland gescheitert. Deshalb wird sich der Bundesrat genau überlegen müssen, was "ausreichende Nachfrage" und "angemessen" heisst. Ich muss Ihnen einfach sagen: Es macht keinen Sinn, eine Infrastruktur zur Grunderschliessung zu installieren, wenn sie dann nicht gebraucht wird. Deshalb sind für mich Nachfrage und angemessene Grunderschliessung eigentlich untrennbar.

Nachdem Sie gesagt haben, der HB Zürich sei das Herz, muss ich Ihnen sagen: Der HB Zürich ist auch viel infarktgefährdeter als eine Linie im Safiental.

Mit dem Minderheitsantrag zu Buchstabe b möchte man die Anliegen der Regionalpolitik konkretisieren. In allen anderen Punkten, bei den Buchstaben c, d und e, macht man das nicht. Man könnte jedoch auch bei Buchstabe c sagen: "Anliegen der Raumordnungspolitik; insbesondere die Bedürfnisse der Rand- und Berggebiete", denn wenn so etwas für die Regionalpolitik zutrifft, trifft es auch für die Raumordnungspolitik zu. Ich glaube aber, Regionalpolitik sollten wir mit regionalpolitischen und nicht mit verkehrspolitischen Massnahmen betreiben.

Deshalb bitten wir Sie, kongruent zu sein mit allen anderen Politikbereichen, die hier angesprochen sind, und der Mehrheit zu folgen.

Français Olivier (RL, VD): Il faut peut-être se rappeler le vote précédent. Par ce vote, nous avons donné la possibilité au gouvernement et à l'office compétent de faire des choix. A l'article 31a alinéa 3, selon la proposition de la minorité Teuscher, il n'y a pas de choix possible. Qu'est-ce que recouvre la notion de "demande suffisante"? C'est tout simplement un critère quantitatif qui permet de redistribuer l'impôt dans les régions de manière quantitativement suffisante et rationnelle. La suppression proposée à l'alinéa 3 par la minorité ne peut pas être acceptée. Il faut que cette appréciation quantitative figure dans les critères de décision du gouvernement et de son office en particulier.

En ce qui concerne la lettre b, c'est assez particulier puisque maintenant on ajoute "de régions périphériques et de montagne". Par égalité de traitement, il faut aussi laisser le texte

AB 2011 N 379 / BO 2011 N 379

dans sa version originale et ne pas faire ce rajout qui, finalement, créera des différences.

Le groupe libéral-radical vous recommande de suivre la majorité et donc le projet du Conseil fédéral.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Das ist ein Artikel, der in der Kommission relativ viel zu diskutieren gegeben hat. Mir wurde dann ja auch via Medien vorgeworfen, der Bundesrat baue hier den Regionalverkehr massiv ab; das wurde heute auch wieder von der Minderheit gesagt. Das ist einfach Unsinn.

Noch einmal zur Entstehungsgeschichte: Wir hatten im Bundesrat die Vorgabe aus dem Parlament, dahinter standen zwei Fraktionen, wir müssten jährlich 2,5 Milliarden Franken sparen – 2,5 Milliarden! Der Bundesrat hat dann das Konsolidierungsprogramm entworfen, mit einem Sparvolumen von 1,5 Milliarden Franken. Natürlich können wir dort nicht einfach einzelne Bereiche ausschliessen. Mittlerweile haben wir festgestellt, wie Sie ja gehört haben, dass die Einnahmesituation im letzten Jahr gut war und dass es auch in diesem Jahr nicht so schlecht aussieht. Deshalb wurden das Konsolidierungsprogramm und damit auch die Massnahmen im regionalen Personenverkehr sistiert. Im regionalen Personenverkehr schliesst der Bund keine einzige Linie; das muss ich hier auch betonen. Der Bund will diese Leistungen nicht kürzen, aber es würden die Bundesbeiträge für einzelne Linien gekürzt; das war der Vorschlag an die Kantone.

Heute ist es so, dass sich der Bund an der Abgeltung für eine Linie beteiligt, wenn auf einem Teilstück mindestens 32 Personen pro Tag – pro Tag! – befördert werden und auch die übrigen Voraussetzungen erfüllt sind. Erreicht die Nachfrage 500 Personen pro Tag, so kann ein Stundentakt mit 18 Kurspaaren bestellt werden. Für Linien mit einer Nachfrage zwischen 32 und 500 Personen pro Tag besteht eine interne Richtlinie des Bundesamtes für Verkehr, die festhält, bei welcher Nachfrage welches Angebot angemessen ist. Das sind heute die Spielregeln. An diesen Spielregeln, die weder im Gesetz noch auf Verordnungsstufe festgelegt sind, wollen wir grundsätzlich nichts ändern – das haben wir in der Kommission gesagt –, es braucht aber auch hier Flexibilität für diejenigen Teillinien, auf denen nur knapp 32 Personen pro Tag befördert werden.

Das ist legitim, das muss im Einzelfall möglich sein, es dient schlussendlich auch einem qualitativ guten und effizienten regionalen Personenverkehr. Wenn der Bund im Einzelfall seine finanziellen Leistungen kürzt, heisst das nie, dass eine Linie aufgehoben wird; selbstverständlich kann der Kanton bei einer völlig untergeordneten, wenig benutzten Linie sagen, dass diese für ihn aus anderen Gründen wichtig sei und man sie deshalb auf-



rechterhalte. Wir haben solche Fälle gehabt. Ich erinnere an den Kanton Appenzell Innerrhoden, mit dem man eine Lösung mit einem Posttaxi gefunden hat. Das verkehrt halt nicht im Stundentakt, auch nicht zehnmal pro Tag, sondern nach Bedarf. Im Schlussergebnis führt dies dann dazu, dass die Personen, die diesen Service nutzen, von diesem Service bis vor die Haustüre profitieren können; also gerade alte Menschen, die zum Arzt müssen, werden von diesem Service zu Hause abgeholt. Das Ganze stellt also eine Qualitätsverbesserung dar. Es gibt dann weniger Verbindungen pro Tag, dafür fahren die Fahrzeuge, wenn man sie braucht. Solche Lösungen sind sinnvoll, sie sind sogar eine Aufwertung des Service public. Dafür braucht es aber auch eine Grundlage.

Deshalb meinen wir, dass mit dem kleinen Ermessensspielraum des Begriffs "ausreichende Nachfrage" das Ziel des Bundesrates auch in Zukunft erreicht wird. Es kann keine Rede davon sein, dass wir hiermit einen massiven Abbau des regionalen Personenverkehrs durchführen wollen. Wenn das Konsolidierungsprogramm wieder auf den Tisch kommt, weil Sie das von uns verlangen, ist es eine andere Sache; aber wenn es nicht wiederkommt, bleibt es bei den heutigen Leistungen bezüglich der Mindestnachfrage im Regionalverkehr. Deshalb bitte ich Sie, hier der Mehrheit Ihrer Kommission zu folgen.

Hämmerle Andrea (S, GR): Frau Bundesrätin, können Sie mir erklären, warum der Bundesrat, auf grossen politischen Druck hin, beim Konsolidierungsprogramm auf diese Massnahme verzichtet, aber ein paar Wochen später mit einer Gesetzesgrundlage kommt, die genau diese Massnahme ermöglicht?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Herr Nationalrat Hämmerle, ich habe Ihnen gesagt, dass das Konsolidierungsprogramm als Ganzes – auch auf Wunsch des Parlamentes – sistiert wurde, weil die Finanzlage des Bundes im Moment sehr gut ist, weil wir auch in diesem Jahr, wie es im Moment aussieht, ein gutes Wachstum haben. Somit sind diese Sparanstrengungen im Moment – obwohl sie das Parlament vom Bundesrat verlangt hat – im Einverständnis mit den zuständigen Finanzkommissionen sistiert.

Diese Bestimmung hier ist eine allgemeine Bestimmung, die sich nicht auf das Konsolidierungsprogramm bezieht. Ich habe erklärt, dass wir hier in den Verhandlungen mit den Kantonen eine gewisse Flexibilität wünschen; das ist sinnvoll. Aber wir versprechen Ihnen – das kann man im Amtlichen Bulletin festhalten -: Es ist nicht so, dass wir jetzt die Leistungen herunterfahren wollen bzw. werden, denn wir müssen es nicht tun. Sie können das nicht glauben, aber so ist die Haltung des Bundesrates, meines Departementes und auch der Kantone.

Teuscher Franziska (G, BE): Frau Bundesrätin Leuthard, Sie haben jetzt gesagt, es seien allgemeine Bestimmungen. Ich möchte aber wissen, was diese allgemeine Bestimmung im konkreten Fall bedeutet. Was bedeutet diese Bestimmung für die 129 Postautolinien, die im Konsolidierungsprogramm hätten gestrichen werden sollen? Wenn wir jetzt diese Bestimmung beschliessen: Heisst das, dass diese 129 Postautolinien von Ihrer Seite auch wieder überprüft werden? Oder heisst das, dass diese 129 Postautolinien in Zukunft, in den nächsten fünf Jahren, bestehen bleiben?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Das Zweite ist richtig. Wir haben im Moment mit den Kantonen ausgehandelt, dass wir das Konsolidierungsprogramm nicht brauchen, solange die Finanzlage so gut ist, und damit eben auch keine Kürzungen der Bundesbeiträge beim Regionalverkehr. Insofern ist das Zweite richtig.

von Siebenthal Erich (V, BE): Die dezentrale Besiedelung wird in der Bundesverfassung, die wir berücksichtigen sollen und müssen, gefordert. Bei dieser Vorlage der kleinen Schrittlein gehe ich davon aus, dass gerade die dezentrale Besiedelung ganz klar geschwächt wird und sich für den Tourismus in diesen Regionen ein zusätzliches Problem ergibt, wenn wir zunehmend Linien schliessen und bei den Frequenzen immer mehr fordern.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Das ist nicht der Fall, Herr Nationalrat. Der Bund und die Kantone geben alleine für den Regionalverkehr jedes Jahr rund 1,6 Milliarden Franken aus – das ist nicht wenig –, und es wurde nichts gestrichen, sondern in den letzten Jahren im Gegenteil aufgestockt. Ihre Partei darf bei der neuen Verkehrsfinanzierung den Mehrmittelbedarf im Umfang von einer Milliarde Franken gerne unterstützen. Dann können wir sowohl die Hauptlinien als auch die Linien zur Erschliessung der dezentral besiedelten Räume weiterhin unterstützen. Ich nehme Sie dort dann aber beim Wort, denn es kostet etwas.

Le président (Germanier Jean-René, président): J'ai commis une petite erreur: alors que la demande m'en avait été faite, j'ai oublié de donner la parole à Madame Amherd pour le groupe PDC/PEV/PVL. Je le fais donc maintenant en la priant de bien vouloir excuser ma distraction.



Amherd Viola (CEg, VS): Wir haben es gehört, in Artikel 31a Absatz 3 wird im Grundsatz festgehalten, dass die Festlegung der Verkehrsangebote und der Abgeltung aufgrund der

AB 2011 N 380 / BO 2011 N 380

Nachfrage erfolgen. Gegen diesen Grundsatz, der für den ganzen Absatz 3, das heisst von Litera a bis Litera e gilt, ist nichts einzuwenden. Es ist für alle logisch und nachvollziehbar, dass eine mangelnde Nachfrage nicht unberücksichtigt bleiben darf. Es muss aber auch klar sein, dass alle Regionen unseres Landes einen Anspruch auf eine angemessene Grundversorgung haben und dass nicht rein wirtschaftliche oder rein finanzielle Massstäbe gelten dürfen.

Eine Wiederholung des Nachfragegrundsatzes in Litera a ist nicht nötig. Sie gibt ein falsches Signal, indem die angemessene Grunderschliessung für alle Regionen durch die Wiederholung des Nachfragekriteriums infrage gestellt wird. Unsere Fraktion betrachtet den Service public, die Grunderschliessung aller Regionen, als zentrale Aufgabe unseres Landes. Gute Verkehrsinfrastrukturen in allen Landesteilen sind ein wichtiger Pfeiler unserer wirtschaftlichen Prosperität. Auch im Interesse des Zusammenhalts unseres Landes dürfen nicht einzelne Regionen abgeschnitten werden.

In die gleiche Richtung zielt der Minderheitsantrag zu Litera b. Die Anliegen der Regionalpolitik werden dort ausgedeutet, indem festgehalten wird, dass die Bedürfnisse der wirtschaftlichen Entwicklung der Rand- und Berggebiete in Betracht zu ziehen sind. Ich habe mit Freude zur Kenntnis genommen, dass die Frau Bundesrätin erklärt hat, dass man in der Regionalpolitik keine Abstriche machen wolle, dass wir dies dem Bundesrat glauben könnten. Wir glauben dem Bundesrat. Entsprechend ist es auch nicht nötig, etwas anderes ins Gesetz zu schreiben, man kann das hineinschreiben, was gemeint ist.

Ich bitte Sie deshalb mit der Mehrheit der CVP/EVP/glp-Fraktion, bei Artikel 31a Absatz 3 Litera a und Litera b der Minderheit zuzustimmen.

Hutter Markus (RL, ZH), für die Kommission: Bei Artikel 31a Absatz 3 Buchstabe a geht es eigentlich darum, dass auch die Grunderschliessung eine Limite hat. Der Bundesrat und die Mehrheit Ihrer Kommission wollen hier eine flexiblere Formulierung und damit auch die Bedingung der ausreichenden Nachfrage fixieren.

Es gibt in der Schweiz stark defizitäre Linien, für welche zwar eine Nachfrage besteht, bei denen die Nachfrage jedoch dermassen klein und schwach ist, dass eine Anpassung des Angebotes unumgänglich wird – abgesehen davon, dass es auch aus ökologischen Gründen nicht sinnvoll ist, mit leeren Bussen in der Gegend herumzufahren. Eine Grunderschliessung ohne Nachfrage, ohne Bedarf und letztlich ohne Kunden macht nach Ansicht der Mehrheit Ihrer Kommission keinen Sinn. Deshalb empfiehlt Ihnen die Kommission mit 15 zu 11 Stimmen, der Mehrheit zu folgen.

Bei Buchstabe b, wo es um die Bedürfnisse der wirtschaftlichen Entwicklung der Rand- und Berggebiete geht, wird von der Mehrheit der Kommission wie auch von der Frau Bundesrätin darauf hingewiesen, dass das bereits in der neuen Regionalpolitik berücksichtigt wird. Ihre Kommission hat hier wiederum mit 15 zu 11 Stimmen entschieden. Regeln wir die Regionalpolitik dort, wo sie geregelt sein muss, nicht hier in der Bahnreform-Vorlage unter dem Titel "Verkehrsangebot und Bestellverfahren".

Gobbi Norman (V, TI), pour la commission: Il s'agit d'une formulation qui rend bien plus flexible l'offre de transports publics. Comme l'a bien dit Madame la conseillère fédérale Leuthard, cette formulation ne va pas à l'encontre des régions périphériques, mais elle vise à orienter l'offre en fonction de la demande des voyageurs. On a en effet admis en commission que dans toute la Suisse il y avait des lignes régionales, ou même locales, qui connaissaient de grands déficits non seulement au niveau financier, mais aussi au niveau du nombre de voyageurs qui les utilisent. Par cette formulation, on donne une marge de manoeuvre plus grande au Conseil fédéral. Mais la compétence d'appliquer cette nouvelle disposition n'est pas donnée uniquement au Conseil fédéral et à l'administration, il faudra aussi obtenir l'accord des cantons et des régions qui seront touchés par cette révision de l'offre de transports publics.

La proposition de la minorité à la lettre b va bien au-delà de ce qu'on veut inscrire dans la loi, car, si une ligne régionale est essentielle pour le développement d'une région, il est évident que les aspects de politique régionale seront reconnus par la Confédération et les cantons. Donc, la ligne de transport public concernée sera maintenue.

Je vous invite à soutenir la proposition de la majorité.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 05.028/5234)

Für den Antrag der Minderheit ... 79 Stimmen





Für den Antrag der Mehrheit ... 77 Stimmen

Le président (Germanier Jean-René, président): Un seul débat a lieu sur les articles 31c alinéa 1er et 32 alinéas 1er, 2 et 5.

Hämmerle Andrea (S, GR): Ich vertrete beide Minderheiten, die Minderheit zu Artikel 31c Absatz 1 und die Minderheit zu Artikel 32 Absatz 2, weil es das gleiche Thema ist. Es geht um den umstrittensten Kernpunkt der Vorlage, nämlich um die Ausschreibung von Leistungen im öffentlichen Verkehr. Für den Busbereich sieht das Gesetz detaillierte Regelungen mit verschiedensten Bestimmungen vor. Bei der Bahn ist es ein einziger Absatz in Artikel 32 und ein Halbsatz in Artikel 31c. Es besteht einfach die Möglichkeit, auch Angebote im regionalen Personenverkehr im Bahnbereich auszuschreiben. Bei der Bahn ist es also ein einziger Absatz. Es geht hier, so hat man den Verdacht, vielmehr ums Prinzip, um die Ideologie: Wir wollen Wettbewerb, Wettbewerb ist gut. In den Hearings der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen war das Ergebnis eindeutig. Fast alle Fachleute, die am Hearing teilnahmen, lehnen die Ausschreibung im regionalen Schienenverkehr ab. Auch Frau Bundesrätin Leuthard hat in der Kommission und jetzt in ihrem Eintretensvotum gesagt, im Moment sei das nicht aktuell und im Moment werde wohl kaum ausgeschrieben. Die Frage stellt sich, warum es denn einen Gesetzesartikel braucht, wenn er gar nicht benötigt wird.

Jetzt kommt der entscheidende Unterschied zwischen Bus und Bahn: Wohl ist beides öffentlicher Verkehr, beide Male gibt es einen Taktfahrplan usw. Aber die Infrastruktur ist bei Bahn und Bus total verschieden. Der Bus verkehrt auf den öffentlichen Strassen, genauso wie die Autos, Traktoren usw. Aber im Schienenbereich gibt es eine Infrastruktur, nämlich die Schiene, und auf dieser Schiene zirkuliert der Personenfernverkehr, der Gütertransportverkehr, der Güterbinnenverkehr, der regionale Personenverkehr. Das System ist überaus komplex. Der Bus wird in weniger als zehn Jahren abgeschrieben, der Eisenbahnwagen aber wird in ein paar Jahrzehnten abgeschrieben, in zwanzig, dreissig, vierzig Jahren. Es geht also hier auch um die Investitionssicherheit. Deshalb hat die KVF schon 2007 eine klare Position formuliert: Verzicht auf Ausschreibungen für den regionalen Bahnverkehr. Und dies ist noch heute die Mehrheitsmeinung. Trotzdem will eine knappe Mehrheit, aus ideologischen Gründen wahrscheinlich, die Möglichkeit eröffnen, auch im Bahnbereich auszuschreiben.

Seien Sie bitte konsequent! Wenn Sie die Ausschreibung im regionalen Schienenverkehr wirklich wollen, dann machen Sie ein Gesetz, in dem diese Ausschreibung auch klar geregelt ist, genauso wie im Busbereich. Wenn Sie die Ausschreibung nicht wollen – wenn Sie sagen: wir brauchen das nicht –, dann streichen Sie diesen Passus, dann braucht es die Ausschreibung nicht.

Übrigens: Der Wettbewerb im regionalen Schienenverkehr würde nicht im idyllischen schweizerischen Biotop ablaufen, zum Beispiel zwischen SBB und BLS oder zwischen Rhätischer Bahn und Matterhorn-Gotthard-Bahn, sondern mit deutschen, französischen, britischen Wettbewerbern. Und wie sich die in den schweizerischen öffentlichen Verkehr integrieren, daran wage ich nicht zu denken.

Also, lehnen Sie diese Ausschreibung ab! Stimmen Sie mit der Minderheit!

AB 2011 N 381 / BO 2011 N 381

Levrat Christian (S, FR): La proposition que j'ai déposée en commission et qui est devenue celle de la minorité à l'article 32 alinéa 1 vise à remplacer l'obligation faite aux cantons de procéder par appels d'offres par la possibilité pour eux de le faire.

Nous avons entendu les représentants des cantons et ceux des sociétés concernées. Il est ressorti de ces discussions que tous souhaitent pouvoir travailler en cascade – à savoir, lorsqu'une prestation est jugée insatisfaisante, travailler dans un premier temps avec des "benchmarks"; dans un deuxième temps, et si ces derniers n'ont pas produit de résultats satisfaisants, par conventions d'objectifs; enfin, uniquement comme "ultima ratio", par appels d'offres. Or la version du Conseil fédéral va dans une autre direction; celui-ci entend obliger les cantons, lorsque les conditions sont réunies, à procéder par appels d'offres, et non pas simplement leur en laisser la possibilité. Il nous semble qu'il est souhaitable et préférable, dans ce cas-là, de laisser une marge de manoeuvre nécessaire aux cantons, qui financent le plus souvent l'essentiel de cette prestation, et de les laisser décider du bien-fondé ou non de procéder par appels d'offres, par conventions de prestations, par conventions d'objectifs ou par "benchmarks" et discussions avec les entreprises concernées.

Permettez-moi de souligner les coûts de ces procédures d'appels d'offres, aussi bien pour les entreprises qui y participent que pour les cantons qui en décident. Permettez-moi aussi de souligner le climat qu'elles induisent dans la collaboration entre les entreprises d'un côté et les cantons de l'autre. Elles conduisent à une forme d'opacité; elles poussent les entreprises à cacher aux commanditaires un certain nombre d'informations qui,



autrement, pourraient circuler librement et permettre de mieux définir la qualité et l'évolution des prestations dont on parle ici.

Voilà ce que j'avais à dire concernant ma proposition de minorité à l'article 32 alinéa 1.

Permettez-moi également de dire quelques mots sur la proposition de la minorité Hämmerle portant sur l'article 32 alinéa 2, qui constitue véritablement la disposition la plus critique de cette loi. Nous avons une loi qui règle les questions liées à l'interopérabilité, qui règle les questions dans le détail, avec minutie quant à la procédure et aux objectifs lors d'appels d'offres dans le domaine du transport de voyageurs par route. Et, en deux lignes, nous voudrions simplement décider qu'il est possible d'ouvrir le trafic ferroviaire également à la concurrence. Cela n'est pas sérieux! Ou nous faisons, également pour le transport ferroviaire, une loi complète qui règle l'entier des procédures en discussion, ou nous y renonçons complètement! Mais prévoir cette possibilité simplement en deux lignes, ce n'est pas du travail parlementaire sérieux.

Je me permets de citer Monsieur Peter Füglistaller, directeur de l'Office fédéral des transports, qui, en commission, nous déclarait: "Wir sind uns bewusst, dass wir für den Bahnbereich noch kein Modell und kein Verfahren haben." Er führt weiter aus: "Zurzeit wären wir überfordert, wenn es darum ginge, ein Ausschreibungsverfahren für die Bahn zu schaffen, aber" – so ergänzt er dann – "es könnte in die Richtung eines zweistufigen Verfahrens gehen."

On ne peut pas inscrire une disposition dans la loi qui n'a rien à voir avec les objectifs de la loi, qui n'est pas concrétisée par des propositions en matière de procédure, et dont les buts ne sont pas très clairs.

Je vous invite par conséquent à faire preuve de sagesse, à suivre la minorité Hämmerle et à renoncer à étendre d'un trait de plume les dispositions applicables au transport par route au domaine beaucoup plus complexe, beaucoup plus fragile, beaucoup plus fin, du transport ferroviaire. Il en va de la stabilité de l'offre de transport que nous pouvons faire. Il en va aussi de la question de savoir quels sont les acteurs auxquels nous faisons confiance pour le transport de voyageurs. S'agit-il d'entreprises suisses, d'entreprises que nous connaissons, avec lesquelles nous pouvons avoir un échange régulier, ou voulons-nous ouvrir, par ces deux simples lignes, la porte aux grands groupes européens dans le domaine du transport ferroviaire?

Lachenmeier-Thüring Anita (G, BS): Es geht auch bei Absatz 5 um die Ausschreibung, und zwar schlägt die Minderheit vor, dass Besteller Unternehmen ausschliessen können, die in einem nicht dem Ausschreibungswettbewerb ausgesetzten Bereich tätig sind, wenn dies zu einer Wettbewerbsverzerrung führt. Dieser Absatz soll neu dazukommen.

Unternehmen mit einer Konzession haben heute das Risiko, dass ihre Linie ausgeschrieben wird und sie mit viel Zeit- und Geldaufwand rechnen müssen, um weiterhin ihre Dienstleistung erbringen zu können. So weit, so gut, wenn damit echter Wettbewerb und Qualitätssicherung einhergehen. Wenn bei der Ausschreibung jedoch Unternehmen mitmachen, welche keine Konzession haben und bis zu diesem Zeitpunkt noch kein Angebot beim öffentlichen Verkehr erbracht haben, also über keinerlei Erfahrung verfügen, ist die Gefahr einer Fehlkalkulation und einer Wettbewerbsverzerrung gross. Der Tatbeweis der Qualität kann erst nach dem Zuschlag erbracht werden.

Wir denken, dass nur ein Unternehmen mit einer Konzession alle Schwierigkeiten beim öffentlichen Verkehr kennt und seriös kalkulieren kann. Was bringt es den Kantonen, was bringt es dem öffentlichen Verkehr, wenn sie den Zuschlag dem billigsten Anbieter geben, später jedoch feststellen müssen, dass dieser die Anforderungen nicht erfüllen kann? Auch bei anderen öffentlichen Ausschreibungen ist es üblich, dass nur Branchenunternehmen mitbieten können.

Der Minderheitsantrag will lediglich, dass Unternehmen ausgeschlossen werden können, wenn sie nicht in einem dem Ausschreibungswettbewerb ausgesetzten Bereich tätig sind und dies zu einer Wettbewerbsverzerrung führt. Ein Ausschluss erfolgt also nicht in jedem Fall, sondern der Kanton, der ausschreibt, kann einen Ausschluss immer noch selbst prüfen und festlegen. Mit diesem Absatz kann unnötiger Aufwand und unter Umständen eine Misere verhindert werden.

Wir bitten Sie darum, dem Minderheitsantrag zu folgen.

Fehr Jacqueline (S, ZH): Wie bereits erwähnt, geht es hier um eine sehr zentrale Fragestellung, um die Fragestellung der Ausschreibung und damit um die Fragen "Wie viel Wettbewerb tut der schweizerischen Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs gut?" und "Wer bezahlt den Preis für den Wettbewerb?". Wir haben für die beiden Träger, den öffentlichen Verkehr auf der Strasse und den öffentlichen Verkehr auf der Schiene, zwei unterschiedliche Regelungen. Die Minderheit fordert für den öffentlichen Verkehr auf der Schiene keine Muss-Formulierung, sondern eine Kann-Formulierung. Ausschreibungen sollen nicht in jedem Fall gemacht werden müssen, sondern gemacht werden können, und zwar dann, wenn sie Sinn machen, d. h., wenn vermutet wer-



den kann, dass durch eine Ausschreibung eine bessere Leistung erzielt werden kann. Die Minderheit fordert, dass man auf eine Ausschreibung verzichten kann, wenn sie nur l'art pour l'art ist und nur der Ideologie dient. Im Bereich der Schiene, das wissen wir eigentlich alle, wenn wir ehrlich sind, sind wir Lichtjahre davon entfernt, Angebote ausschreiben zu können. Wir haben keine Ahnung, wie das in unserem dichtbefahrenen Netz mit Taktfahrplan usw. gehen soll. Deshalb beschränkt sich der Bundesrat ja auch auf eine rein programmatische Formulierung: Eine Ausschreibung soll grundsätzlich möglich sein. Der Bundesrat führt es nicht präziser aus. Programmatische Formulierungen mögen für ein Parteiprogramm gut sein und haben dort ihren Platz, aber sicher nicht für ein Gesetz. Deshalb beantragen wir Ihnen, auf diese rein programmatische, deklamatorische Aussage zu verzichten – weil wir wissen, dass sie nicht Realität werden kann, nicht nur, weil wir solche Ausschreibungen in diesem Gesetz nicht näher beschreiben können, sondern auch, weil es in der Praxis eben nicht möglich ist, solche Linien auszuschreiben.

Wir bitten Sie deshalb, bei diesen beiden Artikeln den Minderheiten zu folgen und sich damit an der Praxis zu orientieren, nicht an der Ideologie.

AB 2011 N 382 / BO 2011 N 382

Binder Max (V, ZH): Tatsächlich geht es hier um den Grundsatz, ob wir im Busbereich und im Schienenbereich Angebote ausschreiben wollen, sollen, können, dürfen. Herr Hämmerle sagte, alle Angehörten – vor allem jene des Schienenbereichs – seien gegen solche Ausschreibungen gewesen. Es ist relativ klar, warum das so ist: Sie wollen in Ruhe gelassen werden und beim heutigen System bleiben. Man kann sagen, das heutige System funktioniere ja. Das ist auch so; wir müssen aber bedenken, dass das Abgeltungsvolumen 1,6 Milliarden Franken pro Jahr umfasst, ein Drittel davon, 500 Millionen Franken, geht allein an die SBB. Hier müssen wir ehrlich sein und den Wettbewerb aufgrund einer Ausschreibung mindestens ermöglichen.

Ich kann Ihnen auch sagen, dass wir vor fünfzehn Jahren schon eine ähnliche Situation hatten, nur gab es damals kein ordentliches Verfahren. Sie erinnern sich an die grosse Diskussion vor fünfzehn Jahren rund um die Seelinie am Bodensee, als das Bundesamt für Verkehr den SBB diese Seelinie in einem – ich sage einmal – etwas zweifelhaften und stark diskutierten Verfahren wegnahm und sie der Mittelthurgaubahn zuschlug. Was war das Resultat? Das Resultat war, dass die Mittelthurgaubahn massiv investierte. Sie hat in einen dichteren Fahrplan investiert, sie hat in neue Haltestellen investiert, und sie hat auch in neues Rollmaterial investiert. Insgesamt war das aus heutiger Sicht ein hervorragender Entscheid. Nicht zuletzt war er auch so etwas wie der Startschuss für eine Dynamisierung im Regionalverkehr. Ich behaupte, dass der Regionalverkehr ohne jenes Ereignis nicht dort stünde, wo er heute steht.

Es gibt für mich also keinen Grund, diese – das gebe ich zu – etwas übergeordnete Regelung in diesem Gesetz abzulehnen. Ich glaube, Herr Hämmerle, dass es hier nicht um Ideologie geht, sondern lediglich um den Grundsatz, dass auch im Schienenbereich eine Ausschreibung möglich sein soll.

Bei Artikel 32 stelle ich fest, dass die Kommissionsmehrheit die klarere Formulierung gewählt hat als die Minderheit Levrat. Da wissen die Unternehmen, woran sie sind. Ich kann Ihnen sagen, dass Zielvereinbarungen ein effizientes Mittel sind. Ich erlebe das – und da kann ich auch meine Interessenbindung offenlegen – als Verwaltungsrat der Verkehrsbetriebe Glattal im Kanton Zürich; wir haben da einige Unternehmen. Diese Zielvereinbarungen, zu denen jedes Jahr auch ein Vergleich bezüglich der Zielerreichung präsentiert wird, schaffen Wettbewerb. Die Unternehmen müssen sich Mühe geben, diese Zielvereinbarungen zu erfüllen. Das ist an und für sich ein hervorragendes System.

Was die Minderheit Lachenmeier bei Absatz 5 beantragt, ist für uns eine protektionistische Massnahme. Deshalb ist es für uns klar, dass wir diesen Minderheitsantrag ablehnen.

Français Olivier (RL, VD): Je m'étonne de la proposition de la minorité car ici, on déclare un principe. Qui aurait donc peur d'un principe qui postule la concurrence? Mais finalement, qu'est-ce que la concurrence? C'est de demander à la profession, à d'autres, de pouvoir répondre à une offre. Comment y répond-on? Il n'y a pas que le prix qui entre en ligne de compte. Pour la décision du maître de l'ouvrage qui établit l'appel d'offres, il s'agit aussi de définir des critères. Et si ça peut rassurer les membres de la minorité, je rappelle que les critères peuvent être nombreux: c'est bien sûr d'abord la qualité de la prestation; c'est aussi le prix, la qualité des moyens, la garantie de respecter une convention collective de travail, etc.

Bref, de quoi avez-vous peur? Peur d'un principe? Peur d'oser introduire une concurrence? Peur de dire que, dans une région, parce qu'il y a trois sortes d'exploitants qui font le même type de travail, ils doivent se mettre en concurrence et offrir la meilleure offre selon la loi fédérale sur les marchés publics? Je ne sais pas sur quoi porte votre crainte. En tout cas, la législation aujourd'hui existe et permet que s'établisse une bonne et



saine concurrence. Cela reste un principe, et il appartient ainsi à l'Office fédéral des transports, tout comme aux cantons, de réserver leur décision selon le cas et de ne pas mettre au concours une offre de transport, en fonction de la loi du marché local.

Dès lors le groupe libéral-radical vous propose de rejeter la proposition de la minorité et de soutenir celle de la majorité et par là le projet du Conseil fédéral.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Diese Ausschreibungsmöglichkeit auch für den Schienenbereich ist ein Instrument für die Zukunft, das man mindestens einmal in den Instrumentenkoffer legen und auf Gesetzesbasis verankern sollte. Wer in die EU möchte, müsste sowieso dafür sein, weil die Regelungen dort viel weiter gehen – dort wäre es zwingend nötig. Insofern verstehe ich nicht ganz, warum die Linke hier auf nationaler Ebene nicht konsequent die EU-Politik umsetzen will.

Der Bundesrat ist mit den Äusserungen einzelner Redner einverstanden, die sagen, dass das Ganze im Moment nicht im Stadium der Ausschreibungsreife ist und wir in absehbarer Zeit keine landesinternen Projekte haben werden. Herr Hämmerle, wenn Sie den Direktor des Bundesamtes für Verkehr zitieren, so muss ich sagen: Es ist ja klar, dass er nicht von vornherein, bevor er überhaupt weiss, ob er so weit denken darf oder ob das erst in Zukunft zulässig ist, schon sehr viel Detailarbeit macht. Es ist normal, dass die Bundesverwaltung dann an Detailkonzepte geht, wenn eine gesetzliche Grundlage vorliegt.

Ich nenne Ihnen einen Anwendungsbereich, den wir uns durchaus vorstellen können: den grenzüberschreitenden Verkehr. Wir haben zum Beispiel nördlich von Basel das Projekt einer S-Bahn-Linie, welches selbstverständlich auf deutscher Seite ausgeschrieben wird. Diese Linie führt bis nach Basel, sodass sich gerade hier die Frage stellen kann, ob man auch in der Schweiz eine Ausschreibung prüft oder ob man dann einfach das deutsche Unternehmen, oder welches Unternehmen bei der deutschen Ausschreibung auch immer gewinnt, auch bei uns bauen lässt – oder ob es das gar nicht darf. Das ist ein konkreter Fall, der also absolut nicht Jahrzehnte weit weg ist, sondern in absehbarer Zeit entscheidungsreif sein wird. Deshalb geht es uns hier darum, Handlungsspielraum zu haben. Sie werfen uns ja ab und zu vor, wir hätten keine Visionen und würden nur verwalten – hier möchten wir eigentlich Handlungsspielraum haben und an die Zukunft denken. Mit einem solchen Instrumentenkoffer, das hat Herr Nationalrat Binder gut gesagt, hätten wir die Zielvereinbarungen, wir hätten die Bestellungen, und wir hätten dann auch die Ausschreibungen. Wir hätten also in der Gesetzgebung eine Reihe von Instrumenten vorgesehen, die wir einsetzen könnten, je nachdem, was möglich, sinnvoll bzw. adäquat ist. Eine Ausschreibung könnte ja sowieso nur dann erfolgen, wenn die Ziele aus einer Zielvereinbarung nicht eingehalten würden. Insofern glaube ich, dass die Befürchtungen hier unbegründet sind.

Deshalb bitten wir Sie, hier der Mehrheit zu folgen und damit die Ausschreibung, wie sie sich im Bereiche des öffentlichen Busverkehrs sehr bewährt hat, auch für die Schiene zu ermöglichen. Es sind unterschiedliche Ansätze und unterschiedliche Herausforderungen, aber man sollte sich solchen Denkmodellen nicht von vornherein verschliessen.

Auch bei Absatz 5 bitte ich Sie, der Mehrheit zu folgen.

Hutter Markus (RL, ZH), für die Kommission: Bei Artikel 31c Absatz 1 geht es der Minderheit eben ganz grundsätzlich darum, auf Ausschreibungen im Bahnverkehr zu verzichten bzw. die Ausschreibungen auf die Strasse zu beschränken. Es soll hier das Prinzip des Wettbewerbes also auf die Strasse beschränkt sein. Herr Kollege Hämmerle hat gesagt, die Schiene sei eben eine Infrastruktur. Es ist der Mehrheit schon etwas schleierhaft, weshalb die Strasse nicht dasselbe sein soll. Übrigens: Mehr als 50 Prozent des öffentlichen Verkehrs erfolgen auf der Strasse. Die Strasse ist auch eine Infrastruktur, die sich mehrere teilen müssen. Es geht der Mehrheit der Kommission wie auch dem Bundesrat um ein Signal für den Wettbewerb, um ein Bekenntnis zum Grundsatz, dass eben auch im Bahnbereich, auch auf der Schiene, ein wettbewerbliches Modell anzustreben ist.

AB 2011 N 383 / BO 2011 N 383

Die Mehrheit will dort Wettbewerb eben nicht von vornherein kategorisch ausschliessen. Denn es geht hier um nichts weniger als um unsere Konsumentinnen und Konsumenten, um unsere Bürgerinnen und Bürger. Herr Kollege Binder hat sehr treffend das Beispiel der Mittelthurgaubahn erwähnt, wo eben gerade eine Wettbewerbssituation klar zu besseren Verhältnissen geführt hat. Es muss hier gesagt sein, dass die Schiene, wenn wir sie hier jetzt künstlich schützen, in den nächsten fünfzehn Jahren nichts tun wird und wir dann vor grossen Problemen stehen werden. Hier geht es wirklich um das Kernstück der ganzen Vorlage. Wenn wir Effizienzverbesserungen im öffentlichen Verkehr wollen – und zwar sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene –, dann müssen wir hier der Mehrheit und dem Bundesrat zustimmen. Ihre Kommission hat dem Bundesrat mit 14 zu 12 Stimmen zugestimmt.





Bei Artikel 32 Absatz 5 geht es um die Konzeption des Ausschreibungsverfahrens. Sollen die Ausschreibungen fakultativ sein, wie es die Minderheit will, oder soll es eben eine Ausschreibungspflicht geben, wie es Bundesrat und Mehrheit vorschlagen? Der Minderheitsantrag ist, ich sage es nochmals, konsumentenfeindlich. Er ist allenfalls auch nicht mit den EU-Bestrebungen nach Wettbewerb und Öffnung kompatibel. Vor allem aber: Er ist nicht sinnvoll. Diese Lösung würde ein völlig falsches Signal aussenden.

Ich bitte Sie deshalb, dem Mehrheitsantrag zuzustimmen. Die Kommission hat mit 15 zu 10 Stimmen bei 1 Enthaltung entschieden.

Zum letzten Punkt, zum Antrag der Minderheit Lachenmeier bei Artikel 32 Absatz 5: Hierzu muss man sagen, dass dieser Antrag rein protektionistisch ist und allzu weitgehende Einschränkungen nach sich ziehen würde, weshalb wir Ihnen – die Kommission entschied mit 17 zu 5 Stimmen bei 3 Enthaltungen – empfehlen, diesen Minderheitsantrag ebenfalls abzulehnen.

Gobbi Norman (V, TI), pour la commission: L'outil de la mise au concours des lignes, pas seulement dans le domaine des bus, mais aussi dans celui du transport de voyageurs par chemin de fer, est un outil très utile, comme l'a dit Madame la conseillère fédérale Leuthard. En effet, dans un secteur économique et de services où l'intervention de l'Etat se monte à 1,6 milliard de francs, 3 pour cent d'économies représentent 50 millions de francs par année.

L'introduction de la mise au concours aussi dans le secteur ferroviaire ne conduira pas à une situation telle que celle décrite par la minorité. Il est vrai que la Confédération veut aussi introduire de la concurrence dans ce secteur, car ce n'est pas seulement par le prix qu'une offre est définie, mais surtout par la qualité du service. On peut citer un exemple que je connais très bien: la ligne ferroviaire du Saint-Gothard entre Zurich et Locarno. Il est clair que s'il y avait une autre entreprise de transport qui pourrait faire une meilleure offre que celle des CFF actuellement, on pourrait choisir la meilleure des deux. Mais actuellement ce n'est pas le cas. Le principe de la concurrence est un des outils permettant à la Confédération, et à l'Etat en général, de mettre un petit peu de pression sur les CFF surtout; mais on a bien vu qu'il n'y avait pas partout les résultats que l'on a obtenus dans le secteur des bus. C'est pour cette raison qu'il faut aussi limiter les mises au concours aux domaines où il y aura des valeurs seuils à atteindre; donc ce n'est pas une généralisation de la mise au concours de toutes les lignes de transport public pour les voyageurs et, dans une certaine mesure, il faut éviter le protectionnisme – comme l'a déjà dit Monsieur Hutter.

La majorité veut maintenir le principe de la concurrence. Nous vous invitons donc à rejeter toutes les propositions de minorité aux articles 31c et 32.

Art. 31c Abs. 1; 32 Abs. 2 – Art. 31c al. 1; 32 al. 2

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 05.028/5235)

Für den Antrag der Mehrheit ... 92 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 69 Stimmen

Art. 32 Abs. 1 – Art. 32 al. 1

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 05.028/5236)

Für den Antrag der Mehrheit ... 108 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 55 Stimmen

Art. 32 Abs. 5 – Art. 32 al. 5

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 05.028/5237)

Für den Antrag der Minderheit ... 55 Stimmen

Dagegen ... 104 Stimmen

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Ziff. 7; Ziff. II





Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. 7; ch. II

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 05.028/5238)

Für Annahme des Entwurfes ... 162 Stimmen

Dagegen ... 1 Stimme

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

Le président (Germanier Jean-René, président): Je voudrais souhaiter un bon anniversaire à quelques-uns de nos collègues.

Vendredi 11 mars, c'est Monsieur Tschümperlin qui a fêté son anniversaire. Trois personnes fêtent leur anniversaire aujourd'hui, 14 mars: Monsieur Jacques Bourgeois, Mesdames Marlies Bänziger et Brigitta Gadiant.
(Applaudissements)

AB 2011 N 384 / BO 2011 N 384