

Dreizehnte Sitzung – Treizième séance

Mittwoch, 14. März 2018
Mercredi, 14 mars 2018

08.15 h

18.9006

Dringliche Interpellationen. **Postauto Schweiz AG**

Interpellations urgentes. **Car postal Suisse SA**

Nationalrat/Conseil national 14.03.18

Le président (de Buman Dominique, président): En vertu de l'article 14 de l'ordonnance du 3 octobre 2003 sur l'administration du Parlement, "retransmission en direct des débats", je vous informe que la RTS retransmettra en direct le débat de ce jour consacré aux interpellations urgentes.

Hardegger Thomas (S, ZH): Ich möchte gleich zu Beginn klarstellen: Heute steht nicht der Service public im Fokus. Heute geht es darum, die Leistungen der Verantwortlichen der Post AG und der Bundesverwaltung in der Postauto-Affäre zu hinterfragen, auch wenn dabei unbestritten bleibt, dass die Bevölkerung zu einem guten Service public steht. Sie erwartet gesicherte, qualitativ gute, flächendeckende und für alle erschwingliche Leistungen.

Die Stellungnahmen des Bundesrates auf die dringlichen Interpellationen der Fraktionen beschränken sich auf sehr allgemeine Aussagen. Wir lesen: "Der Bundesrat ist enttäuscht über die Vorgänge bei der Postauto Schweiz AG ... Der Bundesrat erwartet daher eine rasche und lückenlose Aufklärung der Angelegenheit." Der Bundesrat ist enttäuscht. Ist damit die Pflicht des Eigners erfüllt? Wo bleibt die Frage nach der eigenen Rolle bei der Post AG? Hat die Bundesverwaltung zugeschaut, statt die Eignerinteressen durchzusetzen? Inwiefern hat das Jahresergebnis mit einer stattlichen Gewinnablieferung allenfalls zum Wegschauen verleitet?

Der Postauto-Skandal zeigt fatale Mängel in der Wahrnehmung der Eignerpflichten. Die ersten Erkenntnisse zeigen, dass es Korrekturen braucht. Der Eigner hat den Konzernumbau genehmigt, der die Umbuchungen erst ermöglichte. Die Postauto AG würde auch ohne Manipulationen in der Rechnung im Wettbewerb bestehen. Der Bund hat aber den Verwaltungsrat ein Entschädigungssystem für die Kader installieren lassen, das erst die Anreize für Gewinnverschiebungen und widerrechtlich eingeforderte Subventionen schuf.

Die Kontrolle der Teilbereiche der Postauto AG und ihrer Töchter ist so aufgesplittet, dass die Aufgaben der verschiedenen Kontrollorgane schwer abzugrenzen sind. Wenn zu viele Stellen mit Teilkontrollen beauftragt sind, verlassen sich zu viele allzu gern auf die anderen. Es liegt auch in der Verantwortung des Eigners, die Aufsicht so zu organisieren, dass die Aufgabenteilung von Postcom, Bakom, dem Bundesamt für Verkehr, der Revisionsstelle, der Finanzkontrolle und den Kantonen funktioniert.

Seit 2007 ist dem Bundesamt für Verkehr bekannt, dass die Postauto AG versucht, die Rechnung zu bessern. Noch ging es nur um kalkulatorische Zinsen und später um Management Fees. Trotzdem erlaubte die Eignerin die Gründung von

neuen Konzernköchtern, was Gewinnverschiebungen erleichterte, Anreize für ein Bonussystem schuf und die Nachvollziehbarkeit der Kostenaufteilung erschwerte.

Der Bundesrat hat sich darauf eingestellt, dass Gewinnablieferungen der Post AG regelmässig und üppig in die Bundeskasse fliessen. Solange Gewinne erwartet werden, nimmt man offensichtlich in Kauf, dass über eine andere Kasse zu viel in die Abgeltung von Personenbeförderungsleistungen bezahlt wird.

Der Bundesrat wählt den Verwaltungsratspräsidenten und die Mitglieder des Verwaltungsrates. Das Anforderungsprofil verlangt auch Verständnis für Fragen des Service public. Verständnis für Fragen zu haben heisst scheinbar nicht, dass man Antworten finden muss. Weil die Verwaltungsräte vom Bund ausgewählt sind, existieren ihnen gegenüber offensichtlich Beisschermungen. Trotz Anzeichen für Unregelmässigkeiten hat die Aufsicht lange nicht reagiert und informiert. So konnte die Rechnung 2016 der Postauto AG nicht genehmigt werden. Dass dies entgegen der gesetzlichen Verpflichtung nicht publiziert wurde, zeigt, dass die Verantwortlichen in ihrem Fehlverhalten gedeckt wurden.

Auch wir erwarten, wie der Bundesrat auch, die rasche und lückenlose Aufklärung der Angelegenheit. Dem Ergebnis entsprechend sind die notwendigen Massnahmen zu treffen. So sind die Kontrollen zu trennen und aufeinander abzustimmen: der Service-public-Teil und dessen Finanzierung einerseits und die Rechnungslegung des Konzerns und deren Töchter andererseits. Die Kontrollen haben alle Konzernteile, insbesondere auch die Berechnung der Poststellendefizite und die Ergebnisse von Car postal France, zu umfassen. In den Auswahlkriterien für den Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung muss an erster Stelle eine klare Verpflichtung zur Loyalität gegenüber dem Service-public-Auftrag stehen. Die Lohnsysteme und die Konzernstrukturen sind von Fehlanreizen zu säubern, die mit Gewinnverschiebungen, umgeleiteten Subventionszahlungen und Zielvorgaben ungerechtfertigte Boni versprechen. Wir warten gespannt auf die Ergebnisse der Untersuchung, auf die erforderlichen Massnahmen und auf allfällige personelle Konsequenzen.

Burkart Thierry (RL, AG): Es besteht kein Zweifel: Die von der Postauto AG durchgeführten illegalen buchhalterischen Trickserien sind sehr gravierend. Die FDP-Liberale Fraktion verurteilt diese Machenschaften, die letztlich zulasten der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler gehen, und verlangt eine lückenlose und unabhängige Aufklärung. In Bezug auf die Unabhängigkeit ist allerdings zu erwähnen, dass ein Verwaltungsratspräsident per se nicht unabhängig sein kann, er ist seiner Gesellschaft verpflichtet.

Mittlerweile ist die Post dieser Forderung der FDP nachgekommen – wir begrüssen diesen Schritt. Allerdings bleibt auch nach diesem Schritt ein schaler Beigeschmack: Offenbar macht die Post immer nur einen Schritt und kommuniziert immer nur so viel, wie Öffentlichkeit und Politik von ihr fordern. Dieses Vorgehen trägt nicht dazu bei, das verlorene Vertrauen in die Post wiederherzustellen. Dabei ist zu beachten, dass es nicht nur eine zivil-, straf- und verwaltungsrechtliche Verantwortung gibt, wenn die Untersuchung durchgeführt und entsprechend Rechenschaft abgelegt wird; es gibt eben auch eine unternehmerische Verantwortung.

Verantwortlich sind auch diejenigen Verantwortungsträger, die von den Machenschaften gewusst und sie gebilligt haben. Falsche Empfehlungen von untergeordneten Stellen können dabei nicht exkulpieren. Dieser Aspekt, nämlich derjenige der persönlichen Verantwortung, würde aber alleine keine aktuelle Debatte rechtfertigen. Die Postauto-Affäre ist nur ein Symptom für ein viel tiefer liegendes Problem. Das Problem sind nämlich die von der Politik mitverschuldeten Interessen- und Zielkonflikte der staatsnahen Unternehmen.

1. Der Staat tritt als Regulator, Eigentümer und Aufsichtführender auf. Das kann nicht gutgehen. Wie soll ein Unternehmen unternehmerisch handeln, Dividenden ausschütten und gleichzeitig ein regulatorisches Gewinnverbot einhalten? Dabei muss der Staat, der Interesse an hohen Dividenden hat, diese Unternehmen beaufsichtigen und für Marktteilnehmer, auch für die privaten, faire und gleiche Rahmenbedingungen

schaffen. Das ist ein Interessen- und Zielkonflikt, der systemisch angelegt und so nicht auflösbar ist.

2. Die Politik hat die Regiebetriebe mit unternehmerischer Freiheit ausgestattet, aber die Rahmenbedingungen nicht angepasst. Die Grenzen zwischen Service-public-Aufgaben und wettbewerblichem Verhalten der staatsnahen Betriebe sind teilweise völlig verwischt. Die Politik fordert, dass die staatsnahen Betriebe einerseits unternehmerisch handeln und sich andererseits an den politischen Zielsetzungen orientieren. Das ist widersprüchlich.

3. Der Interessen- und Zielkonflikt liegt darin, dass die zunehmende Digitalisierung die Gewinne in den ursprünglichen Geschäftsbereichen der Staatsbetriebe erodieren lässt. Als Folge davon suchen die staatsnahen Betriebe neue Einnahmequellen und sachfremde Geschäftsbereiche. Sie stehen dann aber oft in direktem Wettbewerb mit privaten Unternehmen und vergessen dabei, entsprechend Rücksicht zu nehmen, und verzerren den Wettbewerb. Die FDP hat bereits mit dem Postulat Schilliger 15.3880, "Konkurrenziert der Staat die Wirtschaft? Übersicht tut not", darauf aufmerksam gemacht. Die Marktmacht der staatsnahen Unternehmen geht oft zulasten der Privaten. Das ist auch volkswirtschaftlich schädlich und unerwünscht.

Es braucht also eine klare Trennung zwischen den Service-public-Bereichen und den im Wettbewerb stehenden Geschäftsfeldern. Dabei sind einige Massnahmen denkbar. Es müssen viele Massnahmen geprüft werden, aber – lassen Sie sich das gesagt sein – Abspaltungen und Privatisierungen dürfen dabei kein Tabu sein. Dadurch wird auch der eigentliche Service public gestärkt. Das ist daher auch für den Service public eine Chance. Die Politik ist gefordert, Lösungen zu erarbeiten. In erster Linie ist dabei an den Bundesrat zu denken, schliesslich aber auch ans Parlament.

Lassen Sie uns aus der Postauto-Affäre die politischen Lehren ziehen, nicht nur in Bezug auf die persönlichen Verfehlungen, sondern auch in Bezug auf die Behebung der systemischen Fehlanreize sowie der Interessen- und Zielkonflikte für die staatsnahen Betriebe, die letztlich durch die Politik geschaffen und verursacht wurden.

Ammann Thomas (C, SG): Ich spreche im Namen der CVP-Fraktion. Wir danken dem Bundesrat für seine Antworten in der Stellungnahme zu unserer dringlichen Interpellation.

Es ist uns durchaus bewusst, dass zum heutigen Zeitpunkt nicht alle Fragen zu den Unregelmässigkeiten bei Leistungsverrechnungen bei der Postauto Schweiz AG geklärt werden können. Einige Antworten werden erst nach Ablauf der laufenden Untersuchung gegeben werden können. Trotzdem lassen sich heute Aussagen zu gewissen Fragestellungen machen. Uns von der CVP-Fraktion geht es darum, dass die Vergangenheit lückenlos geklärt wird, dass völlige Transparenz gegeben wird und die Zukunft der verschiedenen Rollen geklärt ist. So wollten wir wissen, wer im fraglichen Zeitraum bei der Postauto Schweiz AG die operative und die strategische Verantwortung trug und inwiefern die seit 2016 eingeführten strukturellen Anpassungen für mehr Transparenz sorgen.

Mit Bedauern nehmen wir zur Kenntnis, dass die Personen mit strategischer und operativer Verantwortung bei der Post und der Postauto Schweiz AG im fraglichen Zeitraum, 2007 bis 2015, nicht mit Namen genannt werden. Es sind eben noch andere Namen als jene, die heute, die gegenwärtig auf der Agenda stehen. Hier fordern wir mit Nachdruck, dass sämtliche Verantwortlichkeiten in die Untersuchung mit einbezogen und geprüft werden. Es müssen alle relevanten Vorgänge und Vergehen auf Herz und Nieren geprüft werden, in einem zweistufigen Prozess: dem Verwaltungsstrafverfahren und der Untersuchung der Post durch externe Experten. Es ist fraglich, ob der Verwaltungsrat letztlich gesetzesgetreu gehandelt hat. Dies muss aufgeklärt werden.

Für uns ist es auch nicht verständlich, dass weder die Eidgenössische Finanzkontrolle noch die kantonalen Finanzkontrollen, noch die Revision des Bundesamtes für Verkehr risiko- und stichprobenorientiert vertiefte subventionsrechtliche Prüfungen durchführten, obwohl bei den jährlichen Rechnungsgenehmigungen verschiedene Feststellungen ge-

macht wurden. Als eines der Beispiele sei hier die Verrechnung von zu hohen kalkulatorischen Zinsen erwähnt.

Letztlich liegen die Zuständigkeit und die Verantwortlichkeit für die korrekte, gesetzliche Führung des Unternehmens beim Verwaltungsrat und bei der Unternehmensleitung. Die Verantwortung wird aber hin- und hergeschoben. Wir können hier die Aussage des Bundesrates nicht ganz unterstützen, wonach die Kontrollmechanismen im Fall Postauto insgesamt funktioniert hätten. Es stellt sich die Frage, was im System falsch war. Das Bundesamt für Verkehr hat die rechtswidrige Umbuchung von Gewinnen wohl entdeckt, aber erst nach einem längeren Zeitraum. Das ruft nach einer besseren und verbindlicheren Koordination. Die Finanzkontrolle führt zu ihrer Prüfungsarbeit aus, dass keinerlei Hinweise auf eine mangelhafte Verwaltungsführung bestanden hätten. Dass aber Unregelmässigkeiten vorlagen, hätte die Finanzkontrolle eben veranlassen müssen, ihre Prüfungspraxis und ihre Prioritätensetzung zu ändern.

Die CVP-Fraktion unterstützt den Bundesrat darin, dass die Struktur der Subholding und der Führung der Postauto AG überprüft werden muss, damit eben ein transparentes System geschaffen werden kann, mit welchem sichergestellt werden kann, dass die subventionsrechtlichen Verfahren und Vorgaben eingehalten werden. Aber die angestrebten Änderungen sollen erst nach Vorliegen und Kenntnis aller Fakten und Handlungsmassnahmen erfolgen. Wir begrüssen es, dass die Auswirkungen des aktuellen Falls im Hinblick auf die geplante Revision des Bestellverfahrens als gemeinsames Projekt von Bund und Kantonen zur Reform des regionalen Personenverkehrs analysiert werden.

Das Hin und Her bei der Frage, wer das Verwaltungsstrafverfahren führen soll, hat zu grossen öffentlichen Diskussionen geführt. Dabei wollte das Bundesamt für Verkehr auch möglichst rasch eine unabhängige Instanz, welche den strafrechtlichen Teil bearbeitet. Letztlich hat der Bundesrat Fedpol, das Bundesamt für Polizei, damit beauftragt. Auch die Post selber hat unabhängige Experten mit der Aufklärung des Falles beauftragt. Diese beiden Entscheide haben zur Beruhigung geführt.

Der Bundesrat schreibt nun in seiner Stellungnahme, er könne sich kein Bild dazu machen, ob die geltende Regelung im Verwaltungsstrafrecht änderungsbedürftig sei. Für uns ist heute schon klar, dass im Verwaltungsstrafrecht Regelungsbedarf für zukünftige Fälle besteht. Aus diesem Grunde sind wir dem Bundesrat dankbar, wenn in diesem Punkt dann eine entsprechende, klärende rechtliche Zuständigkeit erfolgt.

Am Schluss herrscht dann hoffentlich Einigkeit: Der Fall muss detailliert und objektiv aufgearbeitet werden. Die Lehren daraus müssen gezogen und die Verantwortlichkeiten betreffend die Überprüfung des Systems klar geregelt und, wo nötig, die Strukturen angepasst werden.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Zuerst danke ich Herrn Schwaller – er schaut uns ja irgendwo zu, Frau Ruoff sicher auch -: Sie haben mit der neutralen Kommission die Forderung von Herrn Burkart und von mir erfüllt. Nur reicht das nicht. Frau Bundesrätin, ich bau Ihnen jetzt gleich eine goldene Brücke: Es braucht da noch Fachleute, nicht nur Juristen! Herr Mathys ist für mich unzweifelhaft der richtige Mann, aber es braucht auch Fachleute, welche die Car postal Suisse SA kennen. Ich nenne Ihnen Namen – Sie kennen mich, Frau Bundesrätin, und Sie kennen die Leute -: Markus Oberle, Ex-CEO von Vigier Beton; Hans Kuhn, Ex-CEO der Migros Verteilbetrieb AG Neuendorf, und Bruno Planzer. Die können Sie anfragen, oder Herr Schwaller soll das machen: Die kommen, und dann kriegen wir Ordnung.

Die Antworten auf unsere Interpellation 18.3034 haben mich schon überrascht, z. B. zu Ziffer 4 zu Car postal France. Haben Sie gesehen, wie viel Eigenkapital diese Firma hat? Mit mehreren Dutzend Millionen Umsatz haben die nur 200 000 Franken Eigenkapital! Die sind ja heute schon pleite! Wenn der kleinste, kleinste Schubs kommt – und jetzt schaue ich zu Herrn Leo Müller und zu Frau Schneeberger, sie werden es mir bestätigen –, dann käme in der Schweiz Artikel 725 OR wegen Überschuldung zum Tragen. Haben Sie das gesehen? 200 000 Franken! Da ist ja völlig klar, dass dieses

Vehikel nur gegründet worden ist, um Geld abfliessen zu lassen. 12 Millionen hat die Post in der Schweiz übernommen – "Forderungsverzichte" heisst das hier so schön. Wo ist dieses Geld? Wie hat man das bei der Schweizerischen Post bilanziert? 2012 hat diese Schummelei angefangen. Was wusste dieser Verwaltungsrat?

Es sind 12 Millionen, und es werden viel mehr sein. Ich sage es Ihnen: Es gibt Quersubventionen in dieser maroden Unternehmung, dass einem das Liegen wehtut. Ich frage Sie, Frau Bundesrätin – wahrscheinlich wissen Sie es ja nicht -: Sie haben 2016 gesagt, die Car postal hätte in Frankreich 2 Millionen Franken Gewinn gemacht. Ich bin überzeugt, Sie haben uns nicht angelogen. Das weiss ich, davon bin ich auch überzeugt. Aber man hat Sie angelogen! Himmelherrgott noch mal! Nehmen Sie diese Leute an die Kandare! Das geht doch nicht, dass man im eigenen Departement die Bundesrätin anlügt! Die können ja gar keinen Gewinn machen. Aber sie können ja auch keinen Verlustvortrag verbuchen. Wissen Sie, wenn Sie 200 000 Franken Eigenkapital haben, können Sie nicht 12 Millionen Franken Verlustvortrag buchen und nachher sagen: "Ich habe 2 Millionen Gewinn gemacht, das verrechne ich." Das geht nicht.

Ja, Frau Bundesrätin, wie wird das mit Ihrem Parteikollegen aus dem Jura gemacht, mit Herrn André Burri, dem Geschäftsführer von Car postal France? Herr Burri, hören Sie gut zu am Bildschirm? Hat er sein Geld aus der Schweiz, oder hat er es aus Frankreich? Wenn er es aus der Schweiz hat, haben wir es mit einer weiteren Quersubvention zu tun, und dann wird noch der französische Fiskus besch... – betrogen.

So geht es nicht, das muss ich Ihnen sagen. Und wir haben alle zugeschaut. Ich fühle mich auch mitschuldig. Ich habe den Unsinn dieser französischen Gesellschaft auch nicht gesehen. Ich wurde erst hellhörig, als der französische Staat geklagt hat, weil Sie und ich mit schweizerischem Geld den französischen Postauto-Benutzer finanzieren. Wir – wir – subventionieren den französischen Postauto-Halter mit 12 Millionen Franken Gründungskosten.

Wissen Sie, was jetzt das Gröbste ist? Jetzt kommt doch die Post und verpasst den Leuten, die für sie arbeiten, einen Maulkorb. Sie bezahlen 50 000 Franken Konventionalstrafe, wenn sie ehrlich sind. Jetzt ist man zurückgekrebst, wenigstens im Kanton Bern. Wissen Sie, wenn ich die Namen genannt habe – Planzer, Oberle und Kuhn –, dann weiss ich, wieso ich das tue. Es ist ein Riesenskandal, was hier passiert.

Es geht aber noch viel weiter. Ich habe nur fünf Minuten Redezeit, sonst könnte ich Ihnen eine Liste präsentieren, aufgrund derer Sie sagen müssten: Jetzt reicht es! Ob eine PUK angebricht ist, weiss ich nicht, das ginge wahrscheinlich zu weit. Aber es hat Leute in diesem Saal, die eine Bilanz lesen können. Wenn Sie es noch nicht getan haben, so müssen Sie das jetzt ganz, ganz schnell tun.

Wissen Sie, es geht dann noch weiter. Herr Pardini ist leider nicht im Saal. Ich habe eigentlich immer darauf gewartet, dass Herr Kollege Pardini, den ich sehr schätze, der direkt ist und der die Sachen anschaut, wegen der Pensionskasse der Post gekommen wäre. Haben Sie das gesehen? Jedes Jahr Zuwendungen von 250 Millionen Franken, der technische Zinssatz ging von 4 Prozent rigoros auf luxuriöse 1,75 Prozent runter. Seine Leute haben mitbezahlt. Das gibt es in keinem Privatbetrieb. Das gibt es nirgends! Und niemand hat interveniert – doch, der Bundesrat hat es gesehen. Aber der Bundesrat kann sich nicht um alles kümmern, das versteh ich, doch der hätte dazu seine Leute.

Meine Redezeit ist um. Jetzt frage ich Sie in diesem Saal noch etwas – nur zehn Sekunden lang. Wo waren die Schlafmützen der Eidgenössischen Finanzkontrolle seit 2012? Zu Hause im Bett? Oder haben sie wunderbare Berichte geschrieben über die Verlagerung per rollende Landstrasse, was sowieso Sache des Bundesamtes für Verkehr ist und nicht der Eidgenössischen Finanzkontrolle? Dort müssen wir auch aufräumen. Helfen Sie mir bitte!

Grunder Hans (BD, BE): Ich habe in Zusammenhang mit der Postauto AG eine Frage an Sie, da Sie Transportunterneh-

mer sind: Ich bin Berner und kann mich gut erinnern, dass es vor rund zwanzig Jahren in Muri bei Bern ein sehr erfolgreiches Transportunternehmen gab. Dieses wurde meines Wissens für teures Geld von der Postauto AG gekauft. Wissen Sie als Transportunternehmer, was mit diesem Unternehmen passiert ist?

Giezendanner Ulrich (V, AG): Lieber Herr Grunder, hätten Sie diese Frage doch nicht gestellt! Das geht jetzt aber nicht auf Frau Bundesrätin Leuthard zurück.

Diese Firma hatte etwa 600 Leute. 1997, glaube ich, hat man sie gekauft, hat Herr Grunder gesagt. Dann kam die Firma Oskar Setz AG, die Perle – die Perle! – des schweizerischen Transportgewerbes, sie wurde 2003 auch gekauft. Dann hat man einen hervorragenden Geschäftsführer eingestellt. Der hat beide Unternehmungen heruntergewirtschaftet. Und weil er so schlecht war, hat man ihn nachher bei Elvetino eingestellt. Beim Bund ist es offenbar so: Wenn Sie so schlecht sind, kriegen Sie sofort einen anderen Chefjob. Das ist passiert. Der war bei Elvetino und ist jetzt angeklagt.

Es gibt beide Unternehmungen eigentlich nicht mehr. Bei Setz hat man 2012/13 ja 160 Leute abgebaut – merken Sie, was passiert? Es war auch bei den SBB so. Die haben in den Neunzigerjahren in Italien eine grosse Transportunternehmung gekauft und sofort heruntergewirtschaftet. An diesen Posten sind profilneurotische Unternehmer, die eigentlich keine sind und die etwas bewegen möchten. Die haben den Grössenwahnsinn, wie die bei Car postal France mit den 200 000 Franken Eigenkapital. Frau Schneeberger, Sie lachen, und Herr Müller ist, glaube ich, rausgegangen: Dem hat das nicht mehr gepasst. Das verstehe ich.

Burkart Thierry (RL, AG): Sie sind ja der Fuhrhalter der Nation, der Experte in dieser Angelegenheit. Sie haben eben ein Beispiel von 1997 genannt, die Firma Oskar Setz AG. Es gab 2003 ein weiteres: BTL Logistics, ehemals Brechtbühl AG. Darüber gibt es auch entsprechende Gerüchte. Vielleicht können Sie uns hier einmal aufklären, was da der Sachverhalt ist.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Ich kann nicht auf alles antworten, das wäre eigentlich auch Sache der Frau Bundesrätin. Aber ich nehme Ihnen das gerne ab, Frau Bundesrätin, wenn Sie einverstanden sind.

Also: Zunächst, Herr Burkart, ist es ja so, dass Sie der Rechtsanwalt des Verkehrs der Nation sind. Ihr Kompliment gebe ich somit gerne zurück – und ich meine das ernst.

Ja, über diese Pensionskasse ist unglaublich lange debattiert worden. Man hat einmal gesagt, es gehe um 35 Millionen Franken. Es ist eigentlich schade, dass Herr Pardini nicht hier ist, Himmelherrgott! Der wüsste das. Man hat dann, Herr Burkart, die Sache ineinander verschmolzen, ein in sieben Jahren sehr krank gewordenes Unternehmen mit einem guten Unternehmen, der Firma Setz, zusammengeführt. Ich habe dann Herrn Hollenstein von Postcom, Ihren Parteikollegen, konsultiert und das Thema in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen mehrfach angesprochen. Herr Hollenstein hat sich bemüht, nach Rothrist zu kommen: Wir haben gut gegessen – mehr kann ich Ihnen nicht sagen. (Heiterkeit)

Grunder Hans (BD, BE): Als Unternehmer habe ich mir die Mühe gemacht, nachdem dieser Skandal publik geworden war, ein wenig in die Rechtsgrundlagen zu schauen. Ich muss Ihnen sagen: Ich habe Bauklötzte gestaunt, was da, auch von uns hier drin – ich bin selber zwar nicht in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen –, für Konstrukte gemacht wurden. Diese laden natürlich geradezu dazu ein, solche Verfehlungen, mit denen wir jetzt konfrontiert sind, zu begehen. Es ist wirklich erstaunlich, was hier für ein Unikat gemacht wurde, um die Aufträge pseudomässig zu vergeben. In den Verordnungen und auch im Gesetz ist sehr vieles detailliert geregelt. Aber man spricht immer von Offerten, und eigentlich ist das ein Etikettenschwindel: Es sind nämlich nicht Offerten, es sind Deals, die zwischen Bund, Kanton und eben diesen Transportunternehmungen ausgehandelt werden.

Ich komme jetzt aber zur dringlichen Interpellation der BDP-Fraktion (18.3035). Ich bin etwas erstaunt. Die erste Frage, die ich gestellt habe, lautete: Gibt es noch weitere Unternehmen, die da möglicherweise auch nicht ganz sauber gearbeitet haben? Die Antwort darauf wurde nicht gegeben, aber es wurde eine andere interessante Antwort gegeben, die dieses Unikat eigentlich aufzeigt. Der Bundesrat schreibt, wenn in einem Jahr Gewinne gemacht würden, müssten diese in eine spezielle Kasse verschoben werden, und wenn dann im Jahr darauf immer noch Gewinn da sei – bis zu 12 Millionen Franken, wird in der Antwort gesagt –, dann könne der Unternehmer das Geld frei verwenden und müsse es nicht mehr zurückgeben.

Es ist schon erstaunlich. Ein solches Konstrukt kann ja nicht funktionieren. Da ist ja jeder versucht, irgendetwas zu mauscheln. Deshalb sind wir eigentlich alle in der Verantwortung. Es ist ganz klar: Die Untersuchungen müssen jetzt sauber gemacht werden, und die Fehlbaren müssen für das, was rechtlich nicht zulässig ist, an die Kasse kommen. Es besteht aber ein grosser Handlungsbedarf in Bezug darauf, dass wir dieses Unikat abschaffen.

Es wurde gesagt, auch in der Stellungnahme – das ist genauso in den einschlägigen Gesetzestexten niedergeschrieben –, dass das Bundesamt für Verkehr regelmässig vertiefte, stichprobenartige Prüfungen und Revisionen durchföhre. In diesem Zusammenhang habe ich schon noch eine Frage an unsere verehrte Frau Bundesrätin. Wir reden ja hier von fehlbaren Handlungen während der letzten zehn Jahre. Es wurde auch geschrieben, dass bei der Jahresrechnung jährlich diese Stichproben gemacht werden müssen. Da stellt sich für mich schon die Frage, wie man die Unregelmässigkeiten während zehn Jahren nicht feststellen konnte. Erst in der Stellungnahme wird jetzt gesagt, man habe im Februar 2018 die Unternehmen noch einmal darauf aufmerksam gemacht, dass diese separate Offenlegung gemacht werden müsse.

Ich habe noch eine zweite Frage zur Interpellation. Es wurde jetzt für die Periode 2018/19 für den Fall, dass die Einhaltung der Bestimmungen nicht bestätigt wird, Folgendes gesagt – so wurden gemäss Stellungnahme auch die Unternehmen angeschrieben: "Ohne diese Bestätigung wird der Bund keine Angebotsvereinbarungen für die Jahre 2018/19 abschliessen." Was passiert dann, wenn das jetzt eintrifft, wenn also diese Bestätigungen nicht kommen? Wird dann der Busbetrieb eingestellt? Was hat man sich da für Überlegungen gemacht, wie das dann vollzogen werden soll?

Das vielleicht noch zwei ergänzende Fragen zu dieser Interpellation.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Geschätzter Kollege Grunder, eine Vorbemerkung: 2012 hat man aufgrund einer Interpellation an den Bundesrat mit dem Verwaltungsrat der Post eine Vereinbarung getroffen, es dürften keine Gewinne gemacht werden. Das steht irgendwo. Jetzt haben Sie – Sie haben es gut angeschaut – die spezielle Kasse für die Gewinne entdeckt, die man übers Jahr herübernehmen konnte. Man merkt, dass Sie ein Topunternehmer sind. Diese Kasse müsste ja als spezielles Konto, als transitorische Aktiven geführt sein. Sind Sie mit mir einverstanden? Wenn Sie so etwas bei sich zu Hause machen, können Sie dann im nächsten Jahr mit den Gewinnen tun, was Sie wollen?

Grunder Hans (BD, BE): Das ist eine gute Frage. Selbstverständlich wissen all jene, die mit Buchhaltung zu tun haben, dass man Gewinne nicht im nächsten Jahr für eine Reise irgendwohin verwenden kann, sonst hat man dann gröbere Probleme mit der Steuerverwaltung. Es ist so, wie Sie es dargestellt haben. Für mich ist das ein Unding, das nicht erklärbar ist. Doch damit ist auch dokumentiert, wie der Meccano funktioniert.

Es wird ja dann gesagt, dass, wenn so ein Gewinn in eine separate Kasse komme, beim nächsten Angebotsbeschluss neu verhandelt werde und die Preise gesenkt würden. Das ist nicht der Markt, das hat nichts mit optimalen Preis-Leistungs-Verhältnissen zu tun, die ja auch von der öffentlichen Hand immer wieder gefordert werden. Ich möchte Sie erinnern: Wir

haben das Beschaffungsrecht – jeder kleinste Betrag wird heute eigentlich submittiert. Zum Teil geht das zu weit, und hier geht es über mehrere Jahre fast um Milliarden Franken. Es wird wirklich nicht das herausgeholt, was der Markt eigentlich hergeben könnte.

Rytz Regula (G, BE): Ich werde nachher in meinen Bemerkungen auch die Eignervertretung kritisieren. Aber ich möchte doch die Frage der Verantwortung für dieses seltsame Gewinnkonstrukt an den richtigen Ort spielen. Sie wissen, Herr Grunder, dass diese Gewinnverwendungsregeln im Personenbeförderungsgesetz stehen und dass dieses Personenbeförderungsgesetz vom Parlament verabschiedet worden ist. Sie wissen auch, dass in der Zeit, als dieses Gesetz verabschiedet wurde, hier vor allem die bürgerlichen Parteien darauf gedrängt haben, dass man diesen Bundesunternehmen mehr Freiheit gibt. Sie wissen also, dass die Verantwortung für genau den Tatbestand, den Sie hier kritisieren, beim Parlament liegt.

Grunder Hans (BD, BE): Also, ich weiss nicht genau, liebe Kollegin Regula Rytz, ob Sie mir zugehört haben. Ich habe ganz deutlich gesagt, dass auch wir hier in der Verantwortung seien. Ich habe gesagt, ich sei selber nicht in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen. Aber dieses Konstrukt haben wir hier abgesegnet, da gebe ich Ihnen vollkommen Recht. Ich verstehe das nicht. Wahrscheinlich war die Verwaltung so überzeugend, oder man hat es irgendwie nicht hinterfragt, aber es ist wirklich ein Unikat, das man nicht nachvollziehen kann. Es hat ganz komplizierte Schnittstellen. In der Stellungnahme zu unserer Interpellation sagt dies übrigens auch der Bundesrat. Er sagt auch, es sei kein Anreizsystem. Dem kann ich nur beipflichten, Frau Bundesrätin. Deshalb besteht natürlich dringender Handlungsbedarf.

Was ich nicht ganz verstehen kann: Gemäss Aussagen des Bundesrates hat man bereits 2013 evaluiert und das System überprüft. Jetzt sagt man, möglicherweise 2018, also in diesem Jahr, wolle man dann aufgrund des entsprechenden Berichtes Verbesserungen anbringen. Das ist schon eine, ich sage jetzt nicht ein böses Wort, sondern einfach "wahnsinnig" lange Zeit. Dabei muss man sich auch überlegen, dass noch einmal vier, fünf Jahre vergehen, bis das neue Regelwerk, die neuen Vorschriften zum Tragen kommen. Das ist aus meiner Sicht viel, viel zu lange.

Rytz Regula (G, BE): Der Verlust des Vertrauens in Postauto, in die Postspitze, aber auch in den Bundesrat ist gross. Das Postauto-Debakel hat dem Service public in der Schweiz schweren Schaden zugefügt. Betrügerische Gewinnverschiebungen, Fake-Pneus, getrickste Dieselpreise – bei solchen Vorwürfen denkt man an korrupte Eliten in Dritt Weltländern und nicht an das Aushängeschild Schweizerische Post, ein Unternehmen in hundertprozentigem Bundesbesitz, ein 112-jähriges Unternehmen, das den Bürgerinnen und Bürgern gehört.

Als Vertreterinnen und Vertreter dieser Bürgerinnen und Bürger haben wir die Aufgabe, das Vertrauen in den Service public wiederherzustellen. Das geht ganz klar nur mit einer schonungslosen Durchleuchtung der Betrügereien und mit der Feststellung von Verantwortlichkeiten. Vertrauen wiederherstellen, das heisst absolute Transparenz. Vertrauen wiederherstellen, das heisst Konsequenzen ziehen. Da reicht es dann nicht, ein bisschen an den grosszügigen Boni herumzuschrauben. Nein, dann braucht es auch klare Personalentscheide. Wer betrogen hat, muss gehen. Und wer Betrügereien geduldet oder sie gar angestiftet hat, muss auch gehen. Das ist klar.

Es ist heute allerdings zu früh, um solche Konsequenzen zu ziehen. Die Untersuchungen laufen noch, und wir werden schauen, ob sie uns am Schluss im Resultat auch befriedigen. Ansonsten werden die Geschäftsprüfungskommissionen der eidgenössischen Räte nachdoppeln müssen. Wir können heute vor allem über das Gesamtsystem der Post und des Service public reden, über die strategische Führung des Bundesrates, über Governance und Eignerziele, über

Steuerung und Aufsicht – genau das ist ja die Aufgabe des Parlamentes.

Wo liegt das Problem? Wir haben hier, denke ich, sehr klar gesehen, wie die Situation dieser bundeseigenen Betriebe aussehen kann. In der Branche des öffentlichen Verkehrs ist beispielsweise schon lange bekannt, dass Postauto ein Kostenproblem hat, und zwar wegen des teuren Einkaufs von Leistungen im Mutterhaus. Der Revisionsbericht des Bundesamtes für Verkehr von Anfang Jahr hat ja klar festgestellt, dass zum Beispiel zu hohe Kapitalkosten oder Marken- und Lizenzgebühren verrechnet wurden. Genau wegen solcher Praktiken habe ich zum Beispiel vor zwölf Jahren als Verwaltungsratspräsidentin von Bernmobil eine engere Kooperation mit der Postauto Schweiz AG abgelehnt. Wir waren nämlich nicht bereit, als städtisches Verkehrsunternehmen Management Fees für den Postkonzern und anderes mehr zu bezahlen.

Man wusste, wie das läuft. Doch die Frage ist, weshalb die Eigner und die Subventionsgeber der Postauto Schweiz AG, also vor allem der Bund, aber auch die Kantone, diese Praktiken nicht verhindern konnten und weshalb man erst so spät festgestellt hat, dass sich aus einer rechtswidrigen Praxis kriminelle Energie entwickelte.

Aus Sicht der Grünen besteht deshalb unabhängig von der Aufarbeitung des Postauto-Betrugskandals ganz klar Handlungsbedarf bei der Steuerung der Service-public-Unternehmungen – strategischer Handlungsbedarf, politischer Handlungsbedarf. Wir sind mit der Wahrnehmung der Aufgaben der Eignervertretung ganz klar nicht zufrieden. Wir sind auch mit gewissen Antworten auf unsere Interpellationsfragen nicht zufrieden. Der Bundesrat kann zum Beispiel nicht sagen, welche Gewinnvorgaben der Postkonzern seiner Postauto-Tochter gemacht hat. Auch zum Untersuchungsdesign der Post äussert er sich nicht. Wir Grünen werden deshalb heute drei Vorstösse einreichen, die Motionen 18.3364 und 18.3370 sowie die parlamentarische Initiative 18.418.

Erstens fordern wir eine Anpassung der strategischen Ziele der Post. Denn hier liegt aus unserer Sicht der Hund begraben. So fordert der Bundesrat von der Post rentables Wachstum und in allen Geschäftsfeldern eine branchenübliche Rendite. Eine solche Rendite darf es aber beim abgeltungsbelechtigten Personenverkehr gar nicht geben. Hier werden also widersprüchliche Anforderungen gestellt.

Zweitens wollen wir die finanziellen Fehlanreize für die Postmanager beseitigen. Die heutige Vergütungs- und Boni-Kultur hat in einem Service-public-Unternehmen nichts zu suchen. Aufgrund des heutigen Wissensstandes müssen wir davon ausgehen, dass die unsauberen Geschäfte bei der Postauto Schweiz AG durchaus etwas mit den Boni-Anreizen in der Chefetage zu tun hatten. Hier braucht es eine Korrektur. Wir Grünen fordern einen weitgehenden Boni-Verzicht.

Drittens muss das Parlament mehr Verantwortung übernehmen. Wir fordern deshalb mit der parlamentarischen Initiative 18.418, dass eine parlamentarische Aufsichtsdelegation zu den bundesnahen Betrieben eingesetzt werden soll. Sie soll gezielter als bisher die parlamentarische Oberaufsicht wahrnehmen und eine Mitsprache bei der Formulierung der Eignerziele erhalten. Die Hors-sol-Diskussionen in der KVF sind völlig unbefriedigend.

Das Ziel der Grünen ist es, das Vertrauen in den Service public wiederherzustellen, dies auch im Namen aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Post, die heute unter sehr schwierigen Umständen ihre Arbeit machen müssen. Ihnen möchte ich zum Schluss meinen Dank aussprechen. Ihr habt keine Boni, aber unseren Respekt.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Ich attestiere Ihnen, dass Sie als Verwaltungsrätin von Bernmobil einige Erfahrung haben. Deshalb frage ich Sie – und nicht die Frau Bundesrätin, denn die Frau Bundesrätin kann das gar nicht wissen, ich verstehe das auch -: Wurde am Tag des "Bschisses" ein Stichtagsinventar für Diesel oder Pneus – Sie haben von Diesel und Pneus gesprochen – erstellt oder nicht? Wissen Sie das?

Rytz Regula (G, BE): Ob das jetzt die Aufsichtsgremien des Bundes gemacht haben, das weiss ich nicht, das müssen Sie

tatsächlich die Frau Bundesrätin fragen. Ich kann Ihnen aus meiner Erfahrung als langjährige Verwaltungsratspräsidentin eines grossen Verkehrsunternehmens nur sagen, dass in diesem ganzen System Steuerungs- und Kontrollbedarf besteht und dass sowohl die Kantone als auch der Bund hier sehr viel genauer hinschauen müssen. Wir müssen aber auch die gesetzgeberischen Regeln überprüfen, wir haben es vorhin diskutiert. Die Gewinnvorgabenpraxis im Personenbeförderungsgesetz ist ganz klar sehr widersprüchlich und eigenartig, und das müssen wir korrigieren.

Feller Olivier (RL, VD): A la lecture de la réponse du Conseil fédéral à l'interpellation déposée par le groupe des Verts, on apprend que Car postal a refusé en 2017 de fournir à l'Office fédéral des transports des documents concernant la révision des comptes 2016 et que Car postal a également refusé de répondre à des questions concernant des compensations et des acquisitions. Madame Rytz, considérez-vous qu'une telle rétention d'informations, qui a eu lieu en 2017, est acceptable? Ou considérez-vous que la responsabilité de la directrice de la Poste et du président du conseil d'administration de la Poste en 2017 est engagée?

Rytz Regula (G, BE): Danke für diese Frage. Natürlich ist es nicht akzeptabel, dass ein Unternehmen, das zu 100 Prozent im Besitz des Bundes ist, sich weigert, Informationen weiterzugeben. Das ist absolut inakzeptabel. Was würde ich jetzt als Eignervertreterin machen? Ich würde diese Personen natürlich zu mir zitieren, und ich würde von sämtlichen Möglichkeiten, die man hat, Gebrauch machen, um ein solches Unternehmen dann auch zur Verantwortung zu ziehen. Am Schluss kann es so weit gehen, dass der Verwaltungsrat ausgewechselt wird. Da gibt es sehr viele Handlungsmöglichkeiten. Aber die müssen auch ergriffen werden, und das bedeutet auch, Konsequenzen zu ziehen und Klartext zu reden. Wer mir als Verantwortungsträgerin eines solchen Unternehmens Informationen verweigern würde, würde bei mir nicht mehr lange auf seinem Posten sitzen.

Béglé Claude (C, VD): Madame Rytz, dans votre démonstration, vous avez mentionné une chose qui est à mon avis très intéressante: vous avez dit que Car postal achetait des prestations très chères à la maison-mère. Pour moi, on touche là au cœur d'un des sujets les plus importants. Ne pensez-vous pas qu'il serait utile d'essayer d'obtenir de la transparence au sujet de l'allocation des coûts centraux et de la manière dont ces coûts sont répartis entre les unités opérationnelles afin de comprendre quelles unités sont favorisées et lesquelles ne le sont pas?

Rytz Regula (G, BE): Wir können jetzt natürlich nicht in die Details gehen. Wir haben ja als Parlament auch die Oberaufsicht. Aber es stimmt schon, es wird im Kaderlohnbericht aufgezeigt, wie hoch die Vergütungen und auch die Boni in diesen Unternehmungen sind. Da sieht man auch, dass Fehlanreize bestehen. Es wird hier sozusagen von einem Unternehmen im freien Markt ausgegangen; es ist aber gar nicht im freien Markt tätig. Da müssen wir sicher ansetzen, weil das aus meiner Sicht ganz klar Fehlanreize sind, die es zu beseitigen gilt. Deshalb hoffe ich, dass der Bundesrat seine Eignerrolle sehr rasch viel klarer wahrnehmen wird und dort auch Grenzen setzen wird.

Aber wir haben hier eben ein System vorliegen, das wirklich ein Mischsystem ist. Hier wird ein bisschen "Unternehmerlis" gespielt – das hat vorhin auch Kollege Giezendanner gesagt – in einem Bereich, in dem es gar kein Unternehmen in einem freien Markt ist. Diese Zwitterposition muss man klären, und da haben wir auch als Parlament eine grosse Verantwortung.

Grossen Jürg (GL, BE): Postauto – Teil eines riesigen Staatskonzerns, gespiesen mit Aufträgen des Staates und kontrolliert vom Staat: Unser System beißt sich selber in den Schwanz. Der Bund besitzt die Post, diese besitzt die Postauto Schweiz AG, und diese bietet Kantonen Dienstleistungen an. Die Kantone als Besteller vertrauen dem Staatskonzern blind, statt ihn zu kontrollieren. Nun fordern alle noch eine

Kontrollstelle der Kontrollstelle der Kontrollstelle. Wo sind wir hier gelandet?

Der Fall Postauto gehört selbstverständlich sauber und seriös aufgeräumt und aufgearbeitet. Aus Sicht der Grünlberalen steht dieser Fall Postauto aber exemplarisch für ein grundsätzliches Problem: Viele Konzerne, die mehrheitlich im Besitz des Staates sind, erbringen heute sowohl Dienstleistungen mit Monopolcharakter als auch Dienstleistungen im freien Markt. Das betrifft sowohl Unternehmen des Bundes wie beispielsweise die Post, die Swisscom oder die Ruag als auch kantonale Unternehmen wie Energieversorger, IT-Unternehmen oder auch Gebäudeversicherungen. Staatskonzerne sind von sich aus und teilweise getrieben von Renditeerwartungen des Staates in neue Märkte vorgedrungen, wo es bereits private Anbieter gibt. Dienstleistungen, die früher Monopolcharakter hatten, wurden zudem aufgrund der technologischen Entwicklung vermehrt zu solchen, die auch von der Privatwirtschaft angeboten werden können. Ein klassisches Beispiel dafür ist die Telekommunikation, wo der Staat mit der Swisscom agiert.

Diese Entwicklung ist wettbewerbs- und finanzpolitisch problematisch. In Kantonen gibt es deswegen aus verständlichen Gründen bereits starke Opposition aus der Wirtschaft, denn von einem Wettbewerb mit gleich langen Spiessen kann nicht mehr die Rede sein. Wettbewerbspolitisch ist es grundsätzlich unerwünscht, dass Unternehmen im Staatsbesitz als direkte Konkurrenten von Privaten auftreten. Kommt dazu, dass diese über den Monopolbereich zu einer enormen Marktmacht und zu einer grossen Kapitalkraft kommen. Sie haben einen gesicherten Zugang zu allen Konten im Monopolgebiet, und es kommt zu Asymmetrien und zu verzerrnden Querfinanzierungen, wie es das Beispiel Postauto Schweiz AG zeigt.

Finanzpolitisch ist es problematisch, dass der Bund bei diesen Unternehmen das finanzielle Risiko trägt, und das in herausfordernden, unsicheren und zum Teil hochdynamischen Märkten. Niemand weiß, wie sich die Telekommunikation mit Blick auf die Swisscom, das Bankwesen mit Blick auf die Postfinance oder die Mobilität mit Blick auf die Postauto Schweiz AG in Zukunft entwickeln werden. Es darf und muss aber, getrieben von der Digitalisierung und dem gesellschaftlichen Wandel, von sehr einschneidenden Entwicklungen ausgegangen werden. Es darf zum Beispiel auch keine Strategie sein, die Postfinance einzig und allein als Dividenden-Cashcow für den Bundeshaushalt oder für die Post zu betrachten. Damit verschliesst man die Augen vor den Risiken. Außerdem könnte sich der Bund mit diesem Argument bei beliebigen Firmen im freien Markt, zum Beispiel in der Pharmaindustrie oder in der Baubranche, engagieren. Gegen solche Entwicklungen setzen wir Grünlberalen uns zugunsten der Privatwirtschaft in aller Deutlichkeit zur Wehr. Zwar anerkennt auch der Bundesrat die genannten wettbewerbspolitischen Bedenken im Grundsatz. Er ist aber unverständlichlicherweise nicht gewillt, konsequent die Schlüsse daraus zu ziehen. Sowohl in seiner Stellungnahme zu unserer Interpellation als auch in der Stellungnahme zum Postulat 15.3880 von Kollege Schilliger werden alle wirksamen Massnahmen verworfen. Das ist für uns unverständlich. Es ist zwar zentral, dass die Grundversorgung mit wichtigen Dienstleistungen im ganzen Land gewährleistet ist. Was der Markt nicht selbst gewährleistet, kann aber mittels Leistungsaufträgen ausgeschrieben und mit gesetzlichen Vorgaben erreicht werden. Dazu braucht es jedoch keineswegs Unternehmen im Besitz des Staates. Dafür müssen aus grünlberaler Sicht klar weiter gehende Gründe vorliegen, zum Beispiel ein natürliches Monopol wie bei Netzaufstrukturen usw.

Ich halte klar fest, dass die Grünlberalen keineswegs dogmatisch für eine Privatisierungswelle eintreten. Es gibt selbstverständlich Bereiche, in denen dem Staat eine Schlüsselrolle zukommt. Das Schienennetz oder auch das Stromnetz sind natürliche Monopole, welche zwingend unter staatliche Kontrolle gehören. Anders sieht es bei den Diensten, beispielsweise bei den Finanzdienstleistungen, aus – wir werden im Fraktionsvotum darauf zu sprechen kommen.

Zusammengefasst: Der Postauto-Skandal ist ein Auswuchs von unkontrolliertem Wachstum bei Staatsunternehmen so-

wie von einer Verwischung von Monopoldienstleistungen und freiem Markt. Das ist privatwirtschaftsfeindlich und kann langfristig nicht gutgehen. Es besteht dringender Handlungsbedarf.

Rytz Regula (G, BE): Geschätzter Herr Kollege Grossen, ich bin jetzt nicht ganz sicher, ob ich Sie richtig verstanden habe. Wenn ich Sie richtig verstanden habe, plädieren Sie für eine Privatisierung dieser öffentlichen Unternehmen. Ich möchte Sie deshalb fragen: Löst das wirklich die Probleme, die wir mit den hohen Boni, den hohen Löhnen, mit den falschen Anreizen und mit der falschen Unternehmensstrategie haben? Schauen Sie zum Beispiel nach Berlin oder nach England, wo die Wasserversorgung privatisiert wurde oder wo die Verkehrsunternehmen voll privatisiert wurden: Haben Sie nicht das Gefühl, dass wir dann einmal die gleichen Probleme haben werden?

Grossen Jürg (GL, BE): Frau Rytz, Sie haben mir, glaube ich, nicht ganz gut zugehört: Ich plädiere nicht für blauäugige Privatisierungen. Für mich ist ganz klar: Alles, was Monopolcharakter hat, gehört in Staatsbesitz. Bei diesen Grosskonzernen gab es aber, auch getrieben durch die Digitalisierung, in den letzten Jahren einfach Auswüchse, wobei diese Unternehmen immer weiter in Märkte vorgedrungen sind, in welchen Private die Dienstleistungen ebenfalls erbringen können. Das stimmt im Fall Postauto aber nicht, nur damit ich das explizit gesagt habe: Postauto ist nämlich vorwiegend in einem Monopolbereich tätig.

Wir haben aber, denke ich, ein grundsätzliches Problem. Deswegen habe ich darauf aufmerksam gemacht.

Bäumle Martin (GL, ZH): Die Unregelmässigkeiten bei den Leistungsverrechnungen bei der Postauto Schweiz AG sind eine unschöne Geschichte und müssen lückenlos aufgeklärt werden. Dies ist die Erwartung der Grünlberalen. Wir wollen aber den Untersuchungen nicht vorgreifen und keine voreiligen Schuldzuweisungen vornehmen. Darum werde ich heute vonseiten der grünlberalen Fraktion nicht auf Details eingehen oder Kritik an einzelnen Vorgehensweisen äussern.

Eines wird aber klar, und da kann ich nahtlos an meinen Parteikollegen anschliessen: Ein Gemischtwarenladen wie die Post mit der Vermischung von monopolartigen Staatsaufgaben und privaten Leistungen ist schwierig zu kontrollieren. Das bringt zum Teil Wettbewerbsverzerrungen mit sich, was sogar der Bundesrat zugibt, wie man den Stellungnahmen des Bundesrates entnehmen kann: Es zeige sich, "dass gewisse Wettbewerbsverzerrungen bestehen, die untrennbar mit staatlicher Unternehmensfähigkeit verbunden sind". Oder weiter: "... dass eine radikale Beseitigung dieser Wettbewerbsverzerrungen die vollständige Privatisierung der Staatsunternehmen voraussetzen würde." Oder: "... ist die vollständige Trennung der verschiedenen Rollen des Staates eine wichtige Voraussetzung zur Schaffung gleich langer Spiesse zwischen privaten und bundesnahen Unternehmen." Und weiter: "Bei Unternehmen im öffentlichen Eigentum können Interessenkonflikte nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Mittels einer kohärenten und transparenten Corporate Governance und einer entsprechenden Regulierung lassen sich diese potenziellen Konflikte jedoch weitgehend entschärfen." Das sind Zitate aus den Stellungnahmen des Bundesrates.

Bei der Post kann ein Auftrag zur Grundversorgung noch ausgemacht werden. Ich zitiere wiederum aus den Stellungnahmen des Bundesrates: "Die Post hat gemäss Postgesetz zwei Grundversorgungsaufträge, und zwar die Grundversorgung mit Postdiensten sowie die Grundversorgung mit Dienstleistungen des Zahlungsverkehrs." Das soll bei einem staatlichen Unternehmen mit einem Service-public-Auftrag durchaus so sein. Schon bei der Postauto AG ist dies aber fraglich – das sagt auch der Bundesrat: Es "besteht kein vergleichbarer gesetzlicher Grundversorgungsauftrag. Das gewünschte Angebot wird gemeinsam von Bund und Kantonen bei rund 120 Transportunternehmen bestellt."

Ich schliesse damit für heute meine Ausführungen zum Thema Postauto Schweiz AG ab und komme zum Thema Postfi-

nance, im Sinne des Mottos "Antizipieren, statt im Nachhinein zu jammern".

Die Postfinance hat definitiv keine Grundversorgung mehr zu erbringen. Im Prinzip stellt sich die Frage, ob es mit der Postfinance überhaupt eine weitere Bank in der Schweiz braucht. Sicher jedoch braucht es keine weitere Staatsbank. So wurde im Jahr 2017 auch die Staatsgarantie der Postfinance zu Recht abgeschafft.

Die Postfinance ist heute aber weder Fisch noch Vogel: Sie ist eine Bank mit amputierten Möglichkeiten, mit Wünschen der Politik an einen Service public und einer impliziten Staatsgarantie. So bleibt die Beteiligung des Bundes an der Postfinance ein Risiko für die öffentliche Hand. Wie gesagt: Die Postauto Schweiz AG lässt grüssen. Der Bund könnte die Postfinance faktisch auch nicht in eine Schieflage geraten lassen. Wie konkret dieses Risiko für Steuerzahlerinnen und Steuerzahler sein kann, haben die Rettungen mehrerer Kantonalbanken Ende des letzten Jahrtausends eindrücklich belegt.

Eine wirtschaftspolitische Begründung für eine staatliche Beteiligung an der Postfinance gibt es nicht mehr. Im Kerngeschäft bewegt sich die Postfinance auf einem freien und funktionierenden Markt mit anderen privaten Finanzdienstleistern, die mehr als genügen. Die heute im Grundversorgungsauftrag definierten Dienstleistungen des Zahlungsverkehrs rechtfertigen keine staatliche Beteiligung mehr. Es ist zweifellos wichtig, dass die Grundversorgung mit Dienstleistungen des Zahlungsverkehrs im ganzen Land gewährleistet ist. Alle Bevölkerungsgruppen in allen Regionen sollen in angemessener Weise Zugang zu Einzahlungen, Auszahlungen, Überweisungen usw. haben. Falls der freie Markt dies nicht gewährleisten sollte – ich bezweifle aber nicht, dass er es tut –, könnten hier mit ausgeschriebenen Leistungsaufträgen oder gesetzlichen Vorgaben marktnähere Lösungen gefunden werden. Auch eine allfällige Kontenführung für Auslandschweizer – was hier drin auch schon ein Thema war – ist kein Grund für eine staatliche Postfinance. Falls der Markt keine solchen Dienstleistungen mehr erbringen sollte, könnte auch dafür ein Leistungsauftrag ausgeschrieben werden und an denjenigen vergeben werden, der dieses Angebot am besten erbringt.

Ich mache noch einen Vergleich. Wir wissen alle, wie wichtig Lebensmittel für die Schweiz sind. Es käme niemandem in den Sinn, Migros oder Coop zu verstaatlichen, um sicherzustellen, dass immer genug Brot und Milch in den Läden steht. Der Markt mit der wichtigen Lebensmittelversorgung funktioniert voll über Private, und Aldi und Lidl sind dazugekommen.

Eine Privatisierung wäre aber auch im Interesse der Postfinance. Das heutige Kredit- und Hypothekenverbot schränkt sie unnötig auf dem Markt ein. Das ist gerade beim aktuellen Tiefzinsniveau ein wichtiger Punkt. Dieses Verbot könnte mit der Privatisierung aufgehoben werden. Auch die Konzentration der Post auf ihre Kernaufgaben als Staatsaufgaben würde mit der Ausgliederung der Postfinance erreicht.

Fazit: Die Grünliberalen werden diese Session deshalb eine Motion (18.3161) für die Privatisierung der Postfinance einreichen, nach dem Motto "Besser antizipieren als im Nachhinein jammern und kritisieren".

Candinas Martin (C, GR): Die CVP-Fraktion dankt dem Bundesrat für die Antworten auf die dringlichen Interpellationen und begrüßt es sehr, dass er möglichst rasch Klarheit zu diesem traurigen Kapitel bei der Schweizerischen Post schaffen will. Die CVP-Fraktion verurteilt die illegale Buchungspraxis bei der Postauto AG und verlangt eine lückenlose Aufklärung und totale Transparenz.

Wir begrüssen es sehr, dass der Bundesrat das Bundesamt für Polizei (Fedpol) mit einem Verwaltungsstrafverfahren beauftragt hat. Wir begrüssen auch den Entscheid des Verwaltungsrates der Schweizerischen Post, externe Experten einzusetzen, um dem klaren Auftrag Rechnung zu tragen, die Unabhängigkeit der Untersuchung sicherzustellen. Der Untersuchungsbericht wie auch das Gutachten des Expertengremiums sollen nach Abschluss der Arbeiten transparent veröffentlicht werden. All diese Entscheide in den letzten Wochen sollen dazu beitragen, das Vertrauen in die Postauto

AG und in die Schweizerische Post, aber auch generell in die bundesnahen Unternehmen und in den Service public zurückzuerlangen.

Wichtig ist jetzt, dass diese Arbeit bis im Sommer in aller Ruhe erledigt werden kann. Es ist falsch, wenn jetzt Schuldzuweisungen vorgenommen und einzelne Personen vorschnell zu Schuldigen gemacht werden. Wir dürfen nicht das Kind mit dem Bade ausschütten. Vorerst müssen alle Fakten auf den Tisch, erst dann können die Verantwortlichen benannt und Konsequenzen gezogen werden. So ist es auch verfrüht, jetzt nach Änderungen am Gesamtsystem des Regionalverkehrs zu schreien. Schnellschüsse braucht es keine. Es handelt sich hier um einen Einzelfall, der untersucht und geklärt werden muss. Wir sind gut beraten, einen kühlen Kopf zu bewahren.

Wenn nun das System des regionalen Personenverkehrs kritisiert wird, darf nicht vergessen werden, dass weitere 120 Transportunternehmen in diesem Bereich tätig sind und mit den geltenden Spielregeln umzugehen wissen. Der regionale Personenverkehr ist eine Erfolgsgeschichte. Er ist eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen und stellt die flächendeckende Grundversorgung mit öffentlichem Verkehr in allen Regionen sicher. Seit 2007 steigt die Nachfrage im regionalen Personenverkehr jährlich um 4 bis 5 Prozent. Allein der Bund gewährt pro Jahr Abgeltungen im Umfang von einer Milliarde Franken.

Natürlich muss in der vorgesehenen Reform des regionalen Personenverkehrs auch analysiert werden, welche Änderungen nach diesem Vorfall sinnvoll sind. Diese Analyse soll mit Bedacht erfolgen. Wenn jetzt aber Grundsatzdiskussionen über bundesnahe Unternehmen vom Zaun gebrochen werden, wehren wir uns dagegen. Wir müssen die bundesnahen Betriebe weder zu Verwaltungseinheiten des Bundes zurückführen, noch müssen wir sie privatisieren. Wir dürfen stolz auf die bundesnahen Unternehmen sein, die in ihrem Bereich im weltweiten Vergleich jeweils an der Spitze sind. Auch wenn wir ab und zu bezüglich der Grundversorgung reklamieren, wie dies zum Thema Post letzte Woche auch von unserer Fraktion gemacht wurde, so ist diese Grundversorgung in der Schweiz doch gut. Dies wollen wir natürlich auch für die Zukunft sicherstellen. Die Herausforderung ist, Augenmaß und Ausgleich zu wahren. So schadet es absolut nicht, wenn wir den Bundesrat ab und zu daran erinnern, dass ein umfassender Service public für unser Land zentral ist. Das Parlament hat schliesslich kaum Möglichkeiten des Einflusses auf die Ausformulierung der strategischen Ziele der bundesnahen Unternehmen.

Die CVP-Fraktion dankt den Tausenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von Postauto und allen Einheiten der bundesnahen Unternehmen, die es in letzter Zeit wegen dieses gravierenden Vorfalls bei der Post nicht immer einfach hatten, herzlich für ihren Einsatz. Sie sorgen tagtäglich von Neuem dafür, dass wir eine zuverlässige, kompetente, innovative und wirtschaftsorientierte Grundversorgung in unserem Land haben. Wir dürfen auf die bundesnahen Unternehmen stolz sein.

Von der Spitze der Schweizerischen Post erwarten wir vor der Sommerpause eine lückenlose Aufklärung der illegalen Buchungspraxis bei der Postauto Schweiz AG, damit dieser Fall baldmöglichst abgeschlossen werden und die Politik die Lehren daraus ziehen kann. Für die CVP-Fraktion ist dies zentral.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Geschätzter Kollege Candinas, also jetzt waren Sie schon wahnsinnig nett mit allen Beteiligten, richtig nett, das war aber schön!

Meine Frage: Als Litra-Präsident wissen Sie natürlich Bescheid über die Eigenkapitalverhältnisse bei dieser Unternehmung. Können Sie mir sagen, warum Postauto Liechtenstein, auch eine Tochterfirma der Post, eine Million Franken Eigenkapital hat und Car postal in Frankreich nur 200 000 Franken?

Candinas Martin (C, GR): Diese Frage kann ich Ihnen nicht beantworten, das gebe ich ehrlich zu. Aber das geht auch wieder ins Operative hinein. Man kann natürlich immer solche Fragen stellen, aber man kann jetzt auch vom Litra-Präsidenten nicht erwarten, dass er darüber Bescheid weiß.

Büchel Roland Rino (V, SG): Meine Frage geht in die gleiche Richtung. Herr Candinas, Sie haben eine Lanze für den Service public in der Schweiz gebrochen. Denken Sie, dass es richtig ist, dass auch in Frankreich oder in Liechtenstein Transportdienste angeboten werden? In Liechtenstein etwa hat die Postauto AG einige Private ausgestochen, um den Auftrag zu erhalten.

Candinas Martin (C, GR): Ich bin dezidiert der Meinung, dass die Post vor allem Arbeitsplätze in der Schweiz behalten soll. Zu diesem Thema wurde letzte Woche auch meine Motion 16.3847 behandelt. Ich finde, Auslandaktivitäten kann die Post machen, wenn sie dadurch Gewinne erzielt, die das Geschäft in der Schweiz stärken. Das muss gegeben sein. Das wird man auch abklären müssen: Ist das in Frankreich so oder nicht?

Feller Olivier (RL, VD): In der bundesrätlichen Antwort auf die dringliche Interpellation 18.3032, die von der CVP-Fraktion eingereicht wurde, steht, dass die Rechnung 2016 von Postauto nicht genehmigt wurde. Aber die Rechnung 2016 der Post wurde an der Generalversammlung der Post am 25. April 2017 genehmigt. Wie erklären Sie, Kollege Candinas, dass die Eidgenossenschaft als Eigentümerin der Post bzw. dass der Bundesrat die Rechnung 2016 der Post genehmigt hat, obwohl die Rechnung 2016 von Postauto nicht genehmigt wurde, wie das in der Stellungnahme des Bundesrates zur Interpellation der CVP-Fraktion steht?

Candinas Martin (C, GR): Das ist eine spannende Frage. Die soll dann unsere Bundesrätin beantworten. Sie fragen ja, wieso der Bundesrat die Rechnung genehmigt hat. Das kann ich nicht beantworten.

Hiltbold Hugues (RL, GE): Le groupe libéral-radical déplore les manipulations comptables au sein de Car postal, qui ont permis à l'entreprise de toucher indûment près de 80 millions de francs de subventions, en transférant dans la rubrique "divers" de sa comptabilité une partie des recettes provenant du transport régional de voyageurs.

Par ce stratagème, on l'a vu, Car postal a pu réaliser des bénéfices tout en maintenant le montant des subventions qui lui étaient accordées. Cette supercherie n'est en aucun cas tolérable et toute la lumière doit être faite sur cette affaire, tout d'abord en sanctionnant les personnes responsables, et cela à tous les niveaux, et ensuite en indemnisant les victimes collatérales des agissements de Car postal, que ce soient les cantons ou les autres acteurs du transport régional de personnes. Nous attendons avec impatience les conclusions des procédures en cours avant d'en tirer les premiers enseignements.

Le groupe libéral-radical considère que le malaise est plus profond et c'est ce qui l'a poussé à demander la tenue de ce débat urgent. En effet, le problème se pose pour toutes les entreprises publiques. Et à ce titre, le cas de Car postal est révélateur. Aucun bénéfice, cela a été rappelé, ne peut être réalisé dans le domaine du transport régional de personnes. Or, une entreprise telle que Car postal, tout comme n'importe quel autre transporteur privé, a le devoir d'agir de manière rationnelle du point de vue entrepreneurial. Comment cela peut-il être compatible avec l'interdiction de réaliser des bénéfices?

Le problème de fond réside donc bien dans la contradiction entre, d'une part, une interdiction de réaliser des bénéfices et, d'autre part, le besoin de libérer des fonds pour effectuer les investissements nécessaires afin de garantir la compétitivité future de l'entreprise. Concrètement, on peut se demander comment une entreprise active dans le transport régional de personnes peut, avec les conditions-cadres actuelles, anticiper en réalisant les investissements nécessaires. Cette contradiction doit faire l'objet d'une discussion de fond. Le groupe libéral-radical est d'avis qu'une plus grande marge de manœuvre devrait être accordée aux entreprises concernées.

Dans ses réponses au postulat du groupe libéral-radical 12.4172 et au postulat Schilliger 15.3880, le Conseil fédé-

ral a reconnu que les entreprises publiques et privées ne luttaient pas toujours à armes égales sur les marchés communs. Le Conseil fédéral n'a pour l'heure pas proposé de mesures concrètes pour remédier à ce problème connu. Le scandale autour de Car postal démontre qu'il y a pourtant maintenant urgence.

Il n'est pas tolérable que des acteurs privés soient traités différemment que leurs concurrents publics pour la simple et bonne raison qu'ils sont justement des acteurs privés. Ces discriminations viennent en l'occurrence s'ajouter au fait que les entreprises publiques profitent de la sécurité financière de la Confédération, un avantage concurrentiel non négligeable, vous en conviendrez. Il doit impérativement y avoir une égalité de traitement entre les acteurs publics et les acteurs privés, de l'étude d'une offre de concession au respect des conditions de travail, et en passant bien évidemment par le contrôle du matériel.

Les temps changent. Les entreprises publiques voient les revenus dans leurs domaines traditionnels d'activité s'éroder. Afin de pouvoir effectuer les investissements nécessaires visant à garantir leur compétitivité dans les domaines qui connaîtront de profonds changements, ces entreprises doivent trouver de nouvelles sources de financement. Il est dès lors fondamental que ces entreprises publiques ne concurrencent pas de manière déloyale leurs homologues du secteur privé.

Ces éléments démontrent une fois de plus que le Conseil fédéral doit faire des propositions concrètes au niveau législatif pour garantir une lutte à armes égales entre acteurs privés et publics dans les domaines où ils se retrouvent en concurrence. La libéralisation complète des entreprises publiques n'est pas la solution miracle, et d'ailleurs personne ne l'exige. Il est en revanche évident que les conditions-cadres actuelles doivent être revues pour que les entreprises publiques puissent bénéficier de la marge de manœuvre nécessaire afin de garantir leur compétitivité à l'avenir, tout en ne faisant pas de concurrence déloyale aux acteurs privés. C'est dans cette direction que le Conseil fédéral doit aller. Le scandale autour de Car postal nous le rappelle cruellement.

Maire Jacques-André (S, NE): Les pratiques délictueuses chez Car postal remontent semble-t-il à 2007. Mais il faut se souvenir qu'en 2012 déjà certains cantons, dont ceux du Jura et de Neuchâtel par exemple, avaient manifesté leur inquiétude au sujet du prix de certaines prestations et avaient demandé plus de transparence dans la gestion de Car postal. Comment se fait-il, dès lors, qu'il ait fallu attendre le rapport de révision de l'Office fédéral des transports publié en février 2018 pour que soient révélées enfin ces pratiques? On peut s'étonner que le réviseur privé KPMG ou les organes de contrôle compétents de la Confédération – on pense bien sûr à l'Office fédéral des transports et au Contrôle fédéral des finances – n'aient pas levé le lièvre auparavant. On peut en particulier se demander ce qu'a fait l'Office fédéral des transports à partir des lettres qu'il a reçues en 2012 de la part de certains cantons.

Bien sûr, on attendra le résultat des enquêtes en cours pour que toute la lumière soit faite. Mais on ne peut à ce stade éviter de s'interroger sur les motivations qui ont pu pousser des responsables de Car postal à ordonner des pratiques délictueuses. Dans ce sens, on ne peut s'empêcher de penser que c'est lié à des objectifs de rentabilité ou de performance financière et, cela a déjà été dit, à la distribution de bonus salariaux. Tout cela a certainement poussé ces responsables à pratiquer de la sorte.

De même, d'ailleurs, au début des années 2000, des responsables de la Poste avaient demandé à des employés de falsifier des papiers au moment du transfert des véhicules du domaine postal vers le domaine civil. Il y a eu par conséquent transmission d'informations mensongères aux autorités cantonales. Des véhicules ont roulé, durant des années, sans avoir passé l'expertise sur le plan de la sécurité. Tout cela, à notre avis, devra être réexaminé à la lumière des objectifs précités. En effet, des domaines tels que Car postal ou le réseau postal universel doivent échapper à toute logique de pure rentabilité et de gains financiers.

Le Conseil fédéral est-il dès lors disposé à revoir les objectifs stratégiques ainsi que la politique salariale de la Poste? Est-il aussi envisageable de mieux surveiller la gouvernance? C'est ce que nous demandons: mieux surveiller la gouvernance des entreprises publiques autonomisées. Il faut rétablir la confiance envers ces entreprises, cela dans l'intérêt du service public et pour témoigner une meilleure reconnaissance aux collaborateurs pour leur engagement et leur fidélité.

Reynard Mathias (S, VS): J'ai le plaisir de partager le temps de parole, au nom du groupe socialiste, avec mon collègue Jacques-André Maire, comme nous venons tous deux de cantons particulièrement touchés par cette affaire, mais aussi très attachés au service de Car postal.

Il serait trop simple, dans cette affaire, de limiter la responsabilité de ces irrégularités à quelques dirigeants de Car postal. Le problème est beaucoup plus grave et concerne la logique de course au profit de la Poste. Cela est évidemment lié à la culture d'entreprise et au style de gestion imposé par la direction du géant jaune, qui croit diriger une multinationale, comme le rappellent d'ailleurs les salaires des dirigeants et leurs bonus. Cette vision a eu des conséquences importantes, concrètes ces dernières années: démantèlement des prestations, nette détérioration des conditions de travail, notamment pour les chauffeurs de Car postal d'entreprises partenaires, ou encore suppressions d'emplois massives dans le secteur du réseau postal.

Mais il serait trop facile de s'en laver les mains et de pointer du doigt la seule directrice de la Poste. C'est aussi de la responsabilité du politique, de notre responsabilité à tous, du Conseil fédéral évidemment, ainsi que du Parlement. Nous sommes, comme élus du peuple suisse, les propriétaires de la Poste et fixons les grandes orientations stratégiques et les objectifs de l'entreprise. En effet, en plus de la législation relative au réseau postal, la Confédération assigne tous les quatre ans des objectifs stratégiques à la Poste. C'est le politique, justement, qui a choisi d'exercer une forte pression au moyen d'exigences de rentabilité. Ainsi, chaque année, la Poste verse 200 millions de francs de dividendes à la Confédération. Les objectifs financiers fixés par la Confédération exigent de la Poste qu'elle "réalise un rendement conforme à la branche dans tous ses secteurs d'activité".

Il ne s'agit pas de s'opposer à ce que la Poste fasse des profits, si c'est pour les réinvestir et innover. Mais la recherche du profit à tout prix et des bénéfices record doit cesser. La Poste a un rôle de service public et des secteurs comme les transports régionaux ou le réseau postal ne devraient pas être soumis à une logique de rentabilité. L'affaire Car postal peut légitimement nous faire craindre des astuces comptables similaires touchant le réseau postal, afin de légitimer des fermetures d'offices par des déficits artificiellement gonflés dans ce domaine. Il y a dix ans, rappelons-le, l'autorité de régulation postale avait constaté de telles pratiques et des adaptations avaient alors été exigées.

En résumé, pour le groupe socialiste, il convient de remettre la population au centre, et non l'optimisation des bénéfices. L'affaire Car postal doit entraîner un changement de mentalité tant à la Poste qu'au Parlement et au sein du Conseil fédéral. Les récentes acceptations de motions contre le démantèlement du réseau postal dans les deux chambres nous prouvent que le vent est en train de tourner. Nous n'avons pas besoin de moins de gouvernance et de moins d'implication politique dans les entreprises liées à la Confédération; il serait en effet encore plus difficile d'agir si c'étaient des fournisseurs privés de prestations similaires qui étaient aux manettes. Nous avons besoin de plus de gouvernance, de plus de service public, d'un retour du politique de façon que celui-ci reprenne le dessus sur les logiques de course au profit.

de la Reussille Denis (G, NE): Force est de constater que, depuis que nos anciennes régies fédérales ont été démantelées et que les différentes entités ont été transformées en sociétés anonymes, les problèmes s'accumulent, notamment en matière de transparence des comptes. Le scandale de Car postal nous amène à nous poser de sérieuses questions sur les comptes de la Poste, qui ont notamment mené à la

fermeture de nombreux offices partout dans le pays, du Val-de-Travers aux confins des Grisons. Lors de sa conférence de presse du 8 mars dernier, la direction de la Poste a présenté un très bon résultat financier – 420 millions de francs de bénéfices ont été réalisés –, et ceci malgré les provisions engagées dans le cadre du scandale de Car postal.

Ce scandale nous amène à une première réflexion. Même s'il semblerait que les dirigeants de Car postal ne se sont pas enrichis en détournant des subventions, il n'empêche que celles-ci ont servi à améliorer les résultats comptables de l'entreprise. Cela, vous le savez, a pour conséquence d'augmenter ce qu'on appelle pudiquement la part de salaire variable, autrement dit, les bonus. Le versement de bonus aux membres des directions des différentes entités qui ont remplacé les anciennes régies fédérales doit cesser et le salaire de ces personnes doit être revu drastiquement à la baisse.

Rappelons quand même que certaines directrices et certains directeurs gagnent deux fois plus que nos conseillers fédéraux et que, malgré des comptes bénéficiaires depuis de nombreuses années, si les dirigeants touchent des bonus, les employés, eux, continuent à être licenciés – plus de 1000 l'an passé –, à perdre leur emploi, voire à être mutés. Cherchez l'erreur! Pourtant, lors de cette conférence de presse, les bonnes performances du personnel ont été soulignées à plusieurs reprises. Ce n'est pas étonnant car, contrairement à la direction, les collaborateurs de la Poste restent très appréciés par la population.

Notre deuxième réflexion porte sur la modification de la gestion financière intervenue en 2016, prétendument pour augmenter la transparence ce qui, dans la situation présente, nous laisse pour le moins songeurs. Ainsi, une justification du démantèlement des offices de poste se réfère au déficit que la Poste crée elle-même de manière artificielle avec son nouveau mode de calcul. En effet, la division de l'entreprise en segments autonomes quant à la comptabilité conduit à répercuter sur le réseau postal des coûts engendrés par d'autres domaines postaux. Rappelons que le réseau postal offre principalement des produits aux autres domaines et que si les coûts augmentent pour le réseau postal, les bénéfices croissent dans d'autres domaines. L'autre justification tient au recul de la fréquentation des offices postaux. Or la Poste en porte la responsabilité du fait qu'elle ferme elle-même des offices de poste sans que l'on sache réellement, en raison de ce nouveau mode comptable, si cela se justifie ou non. D'après les recherches et calculs effectués par le syndicat Syndicom, il apparaît clairement que la perte de clientèle est proportionnellement inférieure au démantèlement des offices de poste.

Nous tenons également à rappeler qu'une entreprise de service public n'a pas pour vocation de faire du bénéfice mais de fournir, tel que le prévoit la Constitution, un service public universel. Nous demandons donc que les ex-régies fédérales se concentrent sur les services à apporter à la population dans notre pays plutôt que de s'aventurer dans des affaires douceuses, notamment à l'étranger, qui, jusqu'à présent, se sont soldées trop souvent par des condamnations devant les tribunaux.

A l'exemple de ce qu'on a vu dans le cadre de la votation sur l'initiative "No Billag", nos services publics sont un des ciments de notre pays. Nous devons veiller à maintenir cette qualité de service dans toutes les régions de la Confédération. Cette affaire a ébranlé la confiance non seulement des politiques, mais aussi, et surtout, d'une large majorité de la population face aux agissements inqualifiables à l'intérieur même d'une société anonyme de droit public dont la Confédération est l'actionnaire majoritaire.

Face à cette situation, le groupe des Verts exige donc que toute fermeture d'office postal soit suspendue sans délai. Ce moratoire devrait être maintenu jusqu'à la conclusion des différentes enquêtes internes et externes annoncées. Et pourquoi pas jusqu'à ce qu'une nouvelle loi sur la poste soit finalisée en intégrant différentes exigences, notamment de transparence?

Certains ce matin ont été très critiques, à juste titre, et ont même parlé de magouilles. Mais, chères et chers collègues,

et notamment vous qui vous situez à la droite de l'échiquier politique, vous en portez une très large responsabilité politique: avec votre volonté de privatiser, vos exigences de rentabilité et, par exemple, votre refus réitéré d'encadrer les salaires des dirigeants de la Poste, vous vous rendez d'une certaine façon complices de la direction de Car postal.

Wobmann Walter (V, SO): "Der Krug geht zum Brunnen, bis er bricht": Dieser altbekannte Spruch kam mir spontan in den Sinn, als der Postauto-Skandal bekannt wurde. Ich bin Präsident des Verbandes der privaten schweizerischen Postauto-Unternehmer und Unternehmen im öffentlichen Busverkehr. Das sind rund 150 Unternehmer, welche im Auftrag der Postauto AG über 50 Prozent aller Postauto-Linien betreiben. Der Rest wird von der Postauto AG in eigener Regie befahren.

Ich möchte an dieser Stelle allen Unternehmern und Chauffeuren für ihren täglichen Einsatz für die Sache des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse Danke sagen: Sie machen einen super Job, im Gegensatz zur Führung der Postauto Schweiz AG. Da sind Sie hier sicher mit mir einig. Um es klar zu sagen: Der nun vorliegende Finanzskandal betrifft die Postauto AG, also den staatlichen und nicht den privaten Teil. Ich sehe aber im Verhältnis der beiden Bereiche, also des staatlich geführten und des privaten, leider noch einen zusätzlichen Skandal. Während in den letzten Jahren die Postauto AG unrechtmässig Steuergelder von den Gemeinden und Kantonen kassierte und anscheinend sogar fingierte Rechnungen für nichtbezogenes Material erstellte, wurde die finanzielle Entschädigung der privaten Unternehmer extrem gedrückt. Ich möchte sagen: Die privaten Unternehmer wurden ausgepresst wie Zitronen. Trotz steigender Betriebskosten wurden sie nämlich von der Postauto AG finanziell immer weniger entschädigt, mit dem Resultat, dass in den letzten fünf Jahren rund zwanzig Unternehmer den Postauto-Betrieb einstellen mussten. Die Linien gingen an andere Private oder an die Postauto Schweiz AG über, welche sie dann selber betrieben hat. Der Postauto-Betrieb allein ist für viele Unternehmer also unrentabel, und sie brauchen daneben andere Geschäftszweige wie Car- oder Garagenbetriebe.

Wichtig ist auch, dass Sie einmal wissen, dass die privaten Betriebe 10 bis 15 Prozent günstiger sind als die Postauto Schweiz AG eigener in Regie – 10 bis 15 Prozent! In der Buchhaltung der Post erscheinen sie aber gleich teuer. Merken Sie etwas? Da stimmt etwas überhaupt nicht! Auch dieser Teil muss endlich einmal gründlich angeschaut werden. Der ganze Postauto-Bereich muss also gründlich untersucht werden, durch eine unabhängige Instanz, eventuell sogar durch eine PUK. In all den Jahren hat sich bei der Postauto Schweiz AG ein kleines Königreich aufgebaut, dessen oberster Chef bekanntlich sofort freigestellt wurde, richtigerweise. Aber der Rest der Geschäftsleitung ist immer noch im Einsatz.

Wird hier sichergestellt, dass die nötigen Veränderungen stattfinden werden? Das ist sicher eine Frage, die auch beantwortet werden muss. Inwieweit wissen all die verantwortlichen Personen – ich denke da an Frau Bundesrätin Leuthard, an die Postchefin Frau Ruoff, an den Verwaltungsratspräsidenten Herrn Schwaller – richtig Bescheid über das Thema Postauto? Denn ich sehe hier einen riesengrossen Filz. Ein Beispiel: Alt Postauto-Direktor Daniel Landolf ist Verwaltungsrat des Postkonzerns, er ist Verwaltungsrat bei der Postauto Schweiz AG, er ist Verwaltungsrat bei Car postal France, er ist Verwaltungsrat bei Postauto Liechtenstein – der Filz lässt grüssen!

Aber die Privaten haben keinen Einstieg im Verwaltungsrat der Postauto Schweiz AG. Sie sehen, da stimmt natürlich schon einiges nicht. Jetzt wird noch versucht, den Privaten mit der Geheimhaltungsvereinbarung einen Maulkorb umzuhängen. Das stinkt nach weiterem Unrecht, das wahrscheinlich unter den Tisch gewischt werden soll. Ich hoffe, dass diese Vereinbarung möglichst schnell im Papierkorb landet.

Es müssen viele Fragen geklärt werden, darin sind Sie sicher mit mir einig, allen voran die Grundsatzfrage, welche Strategie der Bundesrat im Postauto-Verkehr verfolgt. Um die Zukunft zu planen, brauchen die privaten Unternehmen – ich

rede jetzt von diesen – klare, verlässliche und auch faire Verhältnisse.

Grunder Hans (BD, BE): Eine Vorbemerkung: Herr Candinas hat vorhin die Strategie "Aussitzen" bekanntgegeben – so habe ich es wenigstens verstanden –, und ich denke, das ist die falsche Strategie. Es ist jetzt wirklich Handlungsbedarf da. Ich vergleiche das wieder mit der Privatwirtschaft. Es steht hier im Raum, dass falsche Verbuchungen – das ist noch schön ausgedrückt – gemacht wurden. Es sind effektiv Tricks angewendet worden. Wenn wir das in der Privatwirtschaft machen, sind wir mit einem Bein "i der Chischte, uf Bärndütsch gseit". Ich glaube, da gilt der Grundsatz "Aussitzen" nicht. Das muss möglichst rasch – ich habe es vorhin schon gesagt –, lückenlos und transparent aufgeklärt werden. Immerhin geht es um 75 Millionen Franken innerhalb von zehn Jahren.

Ich komme zurück zum Thema. Die BDP-Fraktion hat nicht heute, sondern schon vor zwei Wochen die Motion 18.3051 eingereicht. Ich hoffe doch sehr, auch aufgrund dieser Diskussion, dass in diese Richtung jetzt rasch etwas geht. Ich hoffe natürlich aufgrund des Nickens der Bundesrätin, dass sie diesen Vorstoss dann auch entsprechend behandeln wird. Es ist nämlich so, dass es unverständlich ist, wie das System jetzt ist.

Wir kennen in der Schweiz das öffentliche Beschaffungsessen, und es gibt klare Regeln, wie man ausschreibt. Wir verlangen grundsätzlich, dass eben nach diesem System ausgeschrieben wird. Immerhin geht es jährlich um etwa 600 Millionen Franken Auftragsvolumen – ich spreche bewusst nur von den Busbetrieben. Die Eisenbahnen sind ein anderes Kapitel, und dort können wir es kaum gleich machen. Es ist von mir aus gesehen aber absolut möglich, das zu trennen und die Ausschreibungen nach den Regeln zu machen, die wir kennen.

Man hat mir gesagt, die Kantone seien da am Drücker. Das stimmt, die Kantone sind schlussendlich in aller Regel die Auftraggeber. Aber sie bekommen vom Bund im Schnitt rund 50 Prozent. Es ist unterschiedlich: Ich glaube, Graubünden bekommt 80 Prozent und Basel-Stadt 27 Prozent.

"Wer zahlt, befiehlt": Das ist ein Sprichwort, das hier angewendet werden kann. Wir kennen das übrigens in sehr vielen Arten, dass Beiträge vom Bund gewährt werden und er dann auch die Spielregeln durchgibt. Deshalb muss man das dort entsprechend ändern. Heute redet man zwar von Submissionen. In der Stellungnahme zur Interpellation der BDP-Fraktion 18.3035 sagt der Bundesrat, seit 1996 seien total 35 Ausschreibungen erfolgt sowie 17 Ausschreibungen, bei denen der Bund nicht beteiligt war. Ich glaube, dass wir uns da einig sind: Das ist, auf das ganze Busnetz in der Schweiz gesehen, eigentlich nichts.

Ich bin überzeugt, dass wir, wenn das System so "gekehrt" wird, diese Problematik, die wir jetzt haben, nicht mehr haben werden. Wir haben dann Markt, wir haben faire Preise, und das kommt dem Bund, den Kantonen und schlussendlich den Konsumenten zugute. Deshalb hoffe ich, dass ohne Zeitverzögerung gehandelt, dass dieses System "gekehrt" wird und dass nicht noch einmal fünf, sechs Jahre evaluiert wird. Das ist möglich.

Zuletzt noch: Es ist irgendwie schon ein Unding, wenn die Transportunternehmen die Subventionen bekommen. Ich mache in meinem Unternehmen auch Offerten in der Vermessung. Da schreibt eine Gemeinde etwas aus, und der Billigste oder der wirtschaftlich Günstigste bekommt den Zuschlag. Dann wird aufgrund dieses Betrags ein Subventionssatz gesprochen. Diesen Betrag bekommt dann der Besteller, aber den bekomme sicher nicht ich als Auftragnehmer. Schon das ist ein Unding, das abgeschafft werden muss.

Candinas Martin (C, GR): Herr Grunder, es grenzt an eine Frechheit, wenn Sie sagen, ich hätte gesagt, wir sollen die Sache aussitzen. Ich habe nur gesagt, wir sollen keine Schnellschüsse vornehmen.

Sie haben jetzt den Ausweis des Spartenerfolgs, diesen Artikel 36 des Personenbeförderungsgesetzes, so fest kritisiert. Sagen Sie mir: Wieso hat dann die BDP-Fraktion letztes Jahr

einstimmig mit uns die Erhöhung des Verpflichtungskredits Regionaler Personenverkehr 2018–2021 von 3,9 Milliarden Franken auf 4,1 Milliarden Franken unterstützt?

Grunder Hans (BD, BE): Wir sind ja nicht gegen den öffentlichen Verkehr und schon gar nicht gegen die Erschliessung des ländlichen Raums, da sind wir uns wohl einig. Es braucht also durchaus Mittel. Aber ich sagte im vorhergehenden Votum klar: Ich nehme mich hier nicht aus. Ich sagte zwar, ich sei nicht in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen – ich wiederhole mich –, aber das Parlament hat hier auch versagt, da bin ich mit Ihnen absolut einig. Jetzt ist bekannt, was wir angerichtet haben, und deshalb müssen wir jetzt schnell korrigieren.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Geschätzter Kollege Grunder, jetzt brauche ich Ihren Rat. Sie haben gesagt: "Wer zahlt, befiehlt." Wie geht das? Im Kanton Aargau haben wir die Bremgarten-Dietikon-Bahn, die gehört zu 51 Prozent dem Kanton. Der Kanton bezahlt, und die Chefin, die Aufträge vergibt, ist die Frau des Direktors der Bremgarten-Dietikon-Bahn. Was soll ich machen? Die haben einem privaten Zofinger Unternehmer alle Aufträge weggenommen. Was soll ich jetzt machen? Wer zahlt, befiehlt? Wenn der Kanton bezahlt, dann haben wir doch das gleiche Problem: Der Kanton bezahlt, aber wem gehört es?

Grunder Hans (BD, BE): Die Antwort ist ganz einfach: Stimmen Sie unserer Motion 18.3051 zu. Dann gibt es Wettbewerb, dann gibt es Markt, und dann ist dieses Problem gelöst. Ich habe es vorhin schon gesagt: Wie diese Aufträge im Moment vergeben werden, hat nichts mit Offerten zu tun. Das ist ein Deal. Da wird verhandelt. Da wird gesagt: Ja, etwa so viele Passagiere, das gibt soundso viel. Und wenn es dann mehr sind, hat man eben diese Kasse, die wir vorhin schon diskutiert haben. Wenn es im anderen Jahr dann nicht so gut läuft, kann man es von dort nehmen usw. Von einem Vorredner der GLP wurde auch gesagt, die Postauto AG eigne sich nicht, um sie dem Markt auszusetzen. Gerade diese Aufträge eignen sich eins zu eins, da liegt die GLP falsch. Aber sie ist ja lernfähig.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich bedanke mich für die Diskussion, auch wenn sie zu einem Zeitpunkt stattfindet, wo wir noch nicht sehr viel darüber wissen, was genau passiert ist und wer Verantwortlichkeiten zu tragen hat. Aber wie immer bei solchen Unregelmässigkeiten – die stehen ja fest – bietet sich auch die Gelegenheit, das System zu überdenken, zu überlegen, ob es an Gouvernanz-Fragen, an gesetzlichen Vorgaben liegt oder ob es einfach Fehler beim Unternehmen waren, das in der Pflicht ist. Ich habe die Diskussion insofern spannend gefunden, als die Linke, wie in solchen Fällen üblich, nach mehr Staat, nach mehr Service public gerufen hat und die Rechte entsprechend nach Privatisierung, nach mehr Markt und mehr Wettbewerb.

Schauen wir doch vielleicht auch nochmals zurück in die Geschichte, und fragen wir uns, weshalb wir heute eine solche Struktur haben! Es ist politisch gewollt, dass wir Unternehmen haben, die einerseits im vollen Wettbewerb sind, andererseits aber auch noch Grundversorgungsaufträge zu erfüllen haben. Es sind Mischformen, die der Gesetzgeber und somit wir alle Ende der Neunzigerjahre eingeführt hat. Ende der Neunzigerjahre hatte der Bund die Märkte in den Sektoren Post, Eisenbahn und Telekommunikation neu geordnet. In der Folge wurde 1998 die damalige PTT in die Schweizerische Post, damals noch öffentlich-rechtliche Anstalt, und die Swisscom als spezialgesetzliche Aktiengesellschaft aufgeteilt. 1999 wurden dann auch die SBB als spezialgesetzliche Aktiengesellschaft aus der zentralen Bundesverwaltung ausgegliedert. Ziel war es, Effizienz, Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen zu verbessern und eben auch hier Unternehmertum und nicht Politik mitspielen zu lassen.

Die drei Unternehmen erfüllen seither weiterhin öffentliche Aufgaben und sind für den Bund, aber auch für die Gesellschaft von grosser Bedeutung. Allein diese drei Unterneh-

men – es gibt ja noch weitere – erzielten letztes Jahr einen Umsatz von 29 Milliarden Franken, und diese drei Unternehmen beschäftigen 100 000 Mitarbeitende. Damals schon war eine grosse Frage, wie der Bund – die Politik – Unternehmen steuert, an denen er ganz oder teilweise als Aktionär beteiligt ist, wie das ganze Controlling stattfindet und wer welche Aufsichten hat.

Der Bundesrat hat 2006 als Grundlage einen Bericht dazu verfasst. Seither setzen wir in allen Bereichen, von der Ruag bis zur Swisscom, die dort enthaltenen Leitlinien um: wie wir steuern, wie die Aufsicht geregelt ist, was die Rolle des Eigentümers ist, was die Rolle des Parlamentes ist und wer im Regulierungsbereich zuständig ist.

Die Steuerung der verselbstständigten Einheiten des Bundes ist Aufgabe des Bundesrates. Das zentrale Element dazu sind gemäss dieser Corporate-Governance-Strategie die strategischen Ziele, welche die Prioritäten des Eigentümers jeweils für eine Periode von vier Jahren festschreiben und transparent machen. Jeder Mann und jede Frau kann sie im Internet nachlesen. Sie werden den parlamentarischen Kommissionen jeweils vorgelegt. Dabei können sogar weitere Angaben oder weitere Ziele formuliert werden. Das ist die Grundlage.

Innerhalb des Rahmens, der durch das Gesetz und diese strategischen Ziele gegeben wird, geniessen die bundesnahen Unternehmen dann aber volle Autonomie. Das heisst, der Eigentümer verzichtet auf Eingriffe ins operative Geschäft. Das soll so sein, weil die Unternehmen Aktiengesellschaften sind, die auch am Markt im Wettbewerb bestehen müssen.

Die Umsetzung der strategischen Ziele liegt in der Verantwortung des Verwaltungsrates. Der Verwaltungsrat muss jährlich über die Zielerreichung Bericht erstatten. Der Bundesrat beurteilt die Zielerreichung. Er erstellt hierzu einen Bericht. Dieser wiederum wird im Parlament, also von Ihnen, im Rahmen der Oberaufsicht beurteilt. Ihnen obliegt es auch, jährlich anhand dieses Berichtes Stellung zu nehmen und zu überprüfen, ob der Bundesrat seine Eigentümerrolle richtig wahrnimmt. Jedes Jahr finden hierzu in den Geschäftsprüfungs- und Finanzkommissionen die entsprechenden Gespräche statt. Als weiteres Steuerungsinstrument wählt der Bundesrat im Rahmen der Generalversammlung den Verwaltungsratspräsidenten und die Mitglieder des Verwaltungsrates, und selbstverständlich kann er sie in diesem Rahmen auch abberufen. Er erteilt dem Verwaltungsrat Decharge oder eben nicht. Er genehmigt zudem den Geschäftsbericht und die Jahresrechnung, und er wählt die externe Revisionsstelle. Diese Steuerungsinstrumente sind im Aufgabenbereich des Bundesrates. Daran halten wir auch fest.

Bei der Wahl des Verwaltungsrates achtet der Bundesrat darauf, dass dieser über das nötige fachliche und betriebliche Wissen verfügt. Das UVEK hat ein Anforderungsprofil für den Verwaltungsrat der Post definiert. Darin finden sich Elemente und Vorgaben wie z. B. das Vorhandensein des Service-public-Gedankens.

Auch das Parlament – also Sie – verfügt über Instrumente zur Steuerung dieser verselbstständigten Unternehmen. Gemäss Parlamentsgesetz wirkt die Bundesversammlung bei der Festlegung der strategischen Ziele für verselbstständigte Unternehmen mit, indem sie eben dem Bundesrat Aufträge erteilt. Sie können zu den strategischen Zielen weitere Ziele hinzufügen oder die Ziele ändern.

Die Corporate-Governance-Praxis des Bundes wurde 2012 auch von der GPK-NR evaluiert. Es gibt einen dicken Bericht, einen Zusatzbericht von Experten und Nachkontrollen dazu. Da sind Sie in Ihrem Bericht zum Schluss gekommen, dass sich das Steuerungsmodell des Bundes und die Befolgung der Leitlinien bewährt haben. Die Kritik damals auch der Experten war, dass sich die Politik, sobald eine Krise kommt, eben auch in das operative Geschäft einmischt, sodass dann diese strikte Vorgabe der Leitlinien in der Regel nicht funktioniert.

Auch bei der Aufsicht sind die Regeln eigentlich klar. Der Bundesrat nimmt als Eigentümer der Post keine Aufsichtsfunktion wahr; dies eben gerade gemäss den OECD-Leitlinien, damit man sauber trennen kann, in welcher Rolle der Bundesrat

führt, spricht und seine Aufgabe wahrnimmt. Der Bundesrat hat keine Aufsicht über die Post.

Für aufsichtsrechtliche Fragen haben wir zusammen mit Ihnen verschiedene Gremien als zuständig erklärt. So liegt im Bereich der Post die Aufsicht über die postalische Grundversorgung bei der Postcom. Die Aufsicht über die Grundversorgung im Zahlungsverkehr liegt gemäss Gesetz beim Bakom. Für den abgeltungsberechtigten öffentlichen Verkehr ist das Bundesamt für Verkehr zuständig, für Postfinance die Finma, und zur Festlegung der Preise kann überdies der Preisüberwacher beigezogen werden. Das ist die Regelung der Aufsicht, die zusammen mit Ihnen so festgelegt wurde, und diese Regelung ist auch sinnvoll, weil man so eben die verschiedenen Rollen sauber trennt und die Aufsicht bei den Experten lässt, wo sie auch hingehört.

Der Bundesrat hat sich in einem Bericht in Erfüllung des Postulates 15.3880 vom Dezember 2017 ausführlich auch zum Thema der gleich langen Spiesse von privaten und staatsnahen Betrieben geäussert. Es war ein Postulatsbericht gemäss dem Wunsch bzw. Vorstoss der FDP-Liberalen Fraktion und von Nationalrat Schilliger.

Auch in diesem Bericht kommt man in dieser Frage, die auch heute wieder von Ihnen aufgeworfen worden ist, zum Schluss, dass gewisse Wettbewerbsverzerrungen bestehen, die eben untrennbar mit staatlicher Unternehmensstätigkeit verbunden sind. Im Weiteren hält dieser Bericht fest, dass eine radikale Beseitigung dieser Wettbewerbsverzerrungen die vollständige Privatisierung der Staatsunternehmen voraussetzen würde. Eine solche Massnahme würde aber das Risiko des Verlustes der direkten Kontrolle der öffentlichen Hand über die Qualität der von diesen Unternehmen betriebenen kritischen Infrastrukturen und des politisch bestellten Service public bedeuten. Andere radikale Lösungen, wie zum Beispiel ein Verbot von Tätigkeiten ausserhalb des Grundversorgungsauftrags, wurden im Bericht untersucht und aus betriebs- wie volkswirtschaftlichen Gründen verworfen. Auch dieser Bericht ist diskutiert worden, und Sie haben die Schlüsse offenbar als richtig erachtet.

Eine wichtige Voraussetzung für die Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen für staatseigene und privatwirtschaftliche Unternehmen sowie für die Verhinderung von Marktverzerrungen besteht eben gerade darin, dass der Staat seine Rolle als Eigentümer der staatsnahen Unternehmen, seine Rolle als Marktregulierungs- und Aufsichtsinstanz sowie seine Rolle als Träger von staats- und industriepolitischen Zielen rechtlich, institutionell und administrativ vollständig trennt. Auf der Ebene des Bundes wird genau diese Trennung der Aufgaben, wird genau diese Voraussetzung nach Massgabe der Richtlinien der OECD weitgehend erfüllt. Man kann immer bei der Aufsicht noch mehr beschneiden, aber dann müsste sich die Politik auf ihre eigene Aufgabe zurückziehen und könnte sich eben nicht ständig trotzdem in Aufsichtsfragen, in operationelle Fragen einmischen. Das ist schwierig. Ich weiss das – auch für den Eigner ist es zum Teil schwierig, sich aus operationellen Fragen herauszuhalten. Aber sonst widersprechen Sie unseren eigenen und den internationalen Gouvernanz-Regeln.

Kommen wir noch ein bisschen näher zur Post: Die Post hat gemäss Postgesetz – es ist noch nicht so alt, es ist 2012 in Kraft gesetzt und 2010 verabschiedet worden – zwei Grundversorgungsaufträge, und zwar die Grundversorgung mit Postdiensten und, Herr Nationalrat Bäumle, auch die Grundversorgung mit Dienstleistungen des Zahlungsverkehrs. Das hat das Parlament so festgelegt.

Zwei Grundversorgungsaufträge hat die Post zu erfüllen. Beide Grundversorgungsaufträge und die dafür benötigte Infrastruktur muss das Unternehmen Post eigenwirtschaftlich finanzieren. Sie erhält dafür keine Subventionen, keine Abgeltungen; sie muss das aus dem laufenden Betrieb erwirtschaften. Ein Monopol hat die Post nur noch im Briefverkehr bis 50 Gramm – auch das, weil das Parlament das so gewollt hat. Der Bundesrat wäre damals weiter gegangen, wie Sie sich vielleicht erinnern können. Das Monopol besteht nur hier, sonst steht die Post im Wettbewerb. Das wurde von einigen von Ihnen falsch gesagt.

Die Aufsicht über diesen Bereich der Grundversorgung mit Postdiensten obliegt, wie gesagt, der Postcom. In den Vorstössen wurde gesagt, die Poststellen seien jetzt auch noch irgendwo quersubventioniert oder es gebe dort Tricks. Dann fragen Sie bei der Postcom nach, oder schauen Sie ihre Berichte an. Wir haben ein gesetzliches Quersubventionierungsverbot festgelegt. Wir haben auch festgelegt, dass Erträge aus dem Briefmonopol nur zur Deckung der Grundversorgung verwendet werden dürfen – siehe Artikel 19 des Postgesetzes. Es gibt außerdem die unabhängige Revisionsgesellschaft, heute die KPMG, welche jährlich zuhanden der Postcom sowohl zum Quersubventionierungsverbot als auch zur Rechnungslegung der Post einen Prüfbericht gemäss Artikel 57 der Postverordnung erstellt. Das sind die Grundlagen für die Aufsicht der Postcom, und sie hat in all den Jahren keine Hinweise auf Unregelmässigkeiten entdeckt.

Kommen wir zur Postauto Schweiz AG, und nur darum geht es hier eigentlich. Es geht nicht um den Grundversorgungsbereich, denn hier gibt es ja kein Monopol, sondern um den wettbewerblichen Bereich, in dem Bund und Kantone bestellen, welche Linien man will, welche Versorgung man will. Hier hat das Bundesamt für Verkehr festgestellt: 2007 hat das Unternehmen Postauto begonnen, die Gewinne, statt sie ordnungsgemäss mit den Bestellern Bund und Kantone abzurechnen, im Unternehmen zu belassen und umzubuchen – aus welchen Motiven, wird sich dann hoffentlich noch zeigen. Klar ist aber: 2007 hat diese Praxis begonnen, und sie wurde über all die Jahre systematisch so weitergeführt.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBG), das alle Details zu Bestellung, Offertwesen, Abgeltung und Rechnungswesen regelt, stammt aus dem Jahr 2009. Hier noch ein paar Ausführungen dazu, weil da auch ein paar Dinge durcheinandergebracht wurden: Das PBG regelt den regionalen Personenverkehr in der Schweiz. Dieser beinhaltet insbesondere die S-Bahn-Linien, die Regionalzüge und eben regionale Buslinien. Er wird von Bund und Kantonen bestellt. Die Besteller übernehmen 50 Prozent der Kosten der Linien. Pro Jahr sind dies zusammen rund 2 Milliarden Franken, wovon also der Bund rund 1 Milliarde Franken bezahlt. Die Kantone und der Bund, vertreten durch das Bundesamt für Verkehr, bestellen gemeinsam die Angebote für jeweils zwei Jahre bei den Transportunternehmen. Federführend sind die Kantone, insbesondere bei der Festlegung des Angebots, bei der Offertprüfung und bei Abklärungen mit den Transportunternehmen.

Die Transportunternehmen weisen in Offerten die geplanten Kosten pro Linie sowie die erwarteten Erlöse aus dem Verkauf von Fahrausweisen aus. In den Offerten darf kein Gewinn eingeplant werden. Nach der Bereinigung der Offerten schliessen die Kantone und das Bundesamt für Verkehr mit den Transportunternehmen eine Angebotsvereinbarung ab und leisten ihre Zahlungen an die Transportunternehmen. Nach Abschluss des Jahres reichen die Transportunternehmen dem Bundesamt für Verkehr Bilanz, Erfolgsrechnung und Kostenrechnung ein, welche die effektiven Kosten und Erlöse pro Linie und damit für das Spartenergebnis des regionalen Personenverkehrs ausweisen.

Die externen Revisionsstellen der Transportunternehmen haben die Jahresrechnungen zu prüfen. Sie prüfen, ob die Transportunternehmen die Gesetze eingehalten haben, und müssen bei ihren Prüfungshandlungen die geltenden Prüfungsstandards einhalten. Das steht alles im Gesetz. Das Bundesamt für Verkehr führt eine Rechnungsgenehmigung durch. Es kontrolliert dabei risikoorientiert und mittels Stichproben die Einhaltung der rechtlichen Vorschriften, beispielsweise, ob die verschiedenen Geschäftssparten sauber abgegrenzt oder Abschreibungen korrekt erfolgt sind. Bei der Rechnungsgenehmigung durch das Bundesamt für Verkehr handelt es sich um eine subventionsrechtliche Prüfung, die gemäss Personenbeförderungsgesetz in Ergänzung zu denjenigen der Revisionsstellen der Transportunternehmen erfolgt. Zusätzlich können die Revision des Bundesamtes für Verkehr, die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) und die kantonalen Finanzkontrollen risiko- und stichprobenorientiert

vertiefte subventionsrechtliche Prüfungen bei den jeweiligen Transportunternehmen durchführen.

Das macht eigentlich alles Sinn. Das ist so geregelt. Das ist auch vom Parlament so im Gesetz festgelegt worden.

Im Fall Postauto Schweiz AG wissen wir, dass es das führende Busunternehmen im regionalen Personenverkehr ist. Von diesen Abgeltungen von Bund und Kantonen von 2 Milliarden Franken gehen jährlich rund 300 Millionen Franken an die Postauto Schweiz AG. Sie wissen es: Das Bundesamt für Verkehr hat 2017 entdeckt, dass zwischen 2007 und 2015 unrechtmässig Umbuchungen in andere Geschäftsfelder vorgenommen wurden. Die ungerechtfertigten Subventionszahlungen von 78,3 Millionen Franken sind nicht bestritten. Das heisst, es wurden rund 9 Millionen Franken pro Jahr umgebucht. Diese 9 Millionen Franken pro Jahr müssen selbstverständlich volumnäßig an Bund und Kantone zurückerstattet werden.

2016 erfolgte eine Umstrukturierung des Bereiches Postauto – nicht vorher, Herr Nationalrat Giezendanner, sondern 2016. Seither haben wir eine Subholdingstruktur. Diese Subholdingstruktur ist auch Gegenstand der Verhandlungen mit dem Bundesamt für Verkehr. Es wurde richtig gesagt, ich glaube von Nationalrat Feller, dass diese Struktur noch nicht genehmigt ist. Das ist das, was dann auch beim Bundesamt für Verkehr zu vertieften Prüfungen geführt hat. Man wollte diese Struktur überprüfen, um Gewissheit zu haben, dass die Struktur nicht möglicherweise weitere Umbuchungen zulässt. Sie muss transparent sein und in Einklang mit den subventionsrechtlichen Vorgaben stehen. Für die Jahre 2016 und 2017 dürften deshalb, weil dieses System noch nicht bereinigt ist, auch Rückzahlungen an Bund und Kantone fällig werden. Nach Einschätzung des Bundesamtes für Verkehr geht es 2016 – das steht inzwischen fest – um 15,1 Millionen Franken. Für 2017 haben wir noch keine Zahlen. Selbstverständlich muss dann auch diese Summe zurückerstattet werden. Zu Car postal France, auch hier einfach nochmals faktenorientiert: Die Post ist seit 2004 in Frankreich im Bereich des Personenverkehrs tätig. Das ist nichts Neues. 2004 hat man damit begonnen, in voller Transparenz. Das Parlament war von Anfang an darüber informiert.

2012 hat Car postal France dann begonnen, schwarze Zahlen zu schreiben; seit 2015 kann sie pro Jahr zwei Millionen Franken Gewinn ausweisen. Zu dieser Expansion nach Frankreich wurde richtig gesagt: Man hat ein minimales Eigenkapital von 200 000 Euro eingeworfen. Die Marktaufbaukosten verursachten dann, nicht überraschend, Verluste, die in der Folge als Forderungsverzichte der Post gehandhabt wurden. Das Verfahren gegen Car postal France im Zusammenhang mit Schadenersatzzahlungen an drei Konkurrenten ist immer noch hängig – es ist nicht der Staat, es sind drei Konkurrenten, die verloren haben; es ist auch nicht überraschend, dass dann die Konkurrenz klagt. Wir können deshalb hier nichts zu diesem Fall sagen. Wenn aber das erstinstanzliche Urteil bestätigt werden sollte, ist es auch hier die Verantwortung der Post zu entscheiden, welche Schlüsse gezogen und welche Massnahmen ergriffen werden. Ob allenfalls Gelder aus den Fehlbuchungen von Postauto Schweiz nach Frankreich geflossen sind, ist Gegenstand der laufenden Untersuchungen, die von Ernst & Young und dem involvierten Anwaltsbüro durchgeführt werden.

Die Schweizerische Post ist wie gesagt eine spezialgesetzliche Aktiengesellschaft. Die Oberleitung der Gesellschaft obliegt gemäss Aktienrecht dem Verwaltungsrat. Es ist demnach auch die Aufgabe des jeweiligen Verwaltungsratspräsidenten, Untersuchungen zu Unregelmässigkeiten innerhalb der Post in Auftrag zu geben. Es ist deshalb richtig, dass die Post selber das Anwaltsbüro Kellerhals Carrard und die Revisionsgesellschaft Ernst & Young mit der Aufarbeitung der Vorgänge zwischen 2007 und 2015 sowie einer Klärung der Verantwortlichkeiten beauftragt hat. Es ist auch richtig, dass dann Experten beigezogen werden, die eine Zweitmeinung abgeben und das Unternehmen beraten, welche Folgerungen aus dem Ergebnis zu ziehen sind und was für Konsequenzen es allenfalls für die Organisationsstruktur des Unternehmens haben sollte. Sie wissen, dass inzwischen auch die drei Experten benannt sind. Ich glaube, damit ist ei-

ne möglichst grosse Unabhängigkeit der externen Untersuchung gewährleistet. Auch diese Resultate dürften bis Ende April vorliegen und transparent sein. Selbstverständlich darf dann auch das Parlament Einblick in diese Berichte nehmen. Sie wissen, dass der Bundesrat selber mittlerweile für eine allfällige verwaltungsstrafrechtliche Untersuchung Fedpol beauftragt hat. Fedpol hat gestern bekanntgegeben, dass es ebenfalls Verstärkung beigezogen hat, und zwar in der Person des ehemaligen Bundesrichters Hans Mathys und in der Person des Neuenburger Kantsrichters Pierre Cornu. Auch das scheint uns adäquat und richtig zu sein.

Die Eidgenössische Finanzkontrolle als oberstes Finanzaufsichtsorgan des Bundes hat angekündigt, dass sie in ihrem Jahresprogramm auch den Bereich Postauto untersuchen wird. Die Eidgenössische Finanzkontrolle ist frei, wir müssen ihr überlassen, was sie untersuchen will und wie sie das machen will.

Was die Vertretung der Eignerinteressen betrifft, haben wir das Generalsekretariat des UVEK und die Finanzverwaltung, die die Eignerinteressen im Rahmen des Bundesrates vertreten. Wir haben eine Task-Force: Wir beschäftigen uns derzeit natürlich mit der Generalversammlung 2018 und der Genehmigung der Rechnung 2017 sowie der Decharge-Erteilung, aber auch mit Fragen des Aktienrechts betreffend Sonderprüfung nach Artikel 697a OR oder Ernennung eines Sachverständigen nach Artikel 731a OR.

Zu den Fragen, die Sie aufgeworfen haben, auch zur Frage der Abnahme der Jahresrechnungen: Herr Feller hat gefragt, wie man die Jahresrechnung 2017 genehmigen konnte, obwohl das Bundesamt für Verkehr die subventionsrechtliche Genehmigung 2016 noch nicht erteilt hatte. Hier müssen Sie unterscheiden, Herr Nationalrat: Für den Eigner und für den Konzern ist die Konzernfinanzbuchhaltung massgebend, zu der das Testat des externen Revisors vorliegt, zu der das Testat korrekt ist. Das ist der für den Eigner relevante Teil. Die subventionsrechtliche Prüfung findet immer separat statt und hat nichts mit der Finanzbuchhaltung und dem Testat über das Konzernergebnis zu tun. Das muss man auseinanderhalten, das ist so korrekt. Seit der Bilanzmedienkonferenz wissen Sie, dass der Revisor, die KPMG, auch für das Jahr 2017 das Testat erteilt hat. Gemäss Aktienrecht muss nun innerhalb von sechs Monaten nach Rechnungsabschluss eine Generalversammlung stattfinden.

Von einigen von Ihnen, auch von Herrn Nationalrat Grunder, wurde die Frage der Beschaffung nach dem System des regionalen Personenverkehrs aufgeworfen. Das ist tatsächlich das, was wahrscheinlich vorangetrieben werden kann – ich hoffe es sogar. Wir sind seit 2013 der Meinung, dass das System, wie es heute im Personenbeförderungsgesetz definiert ist, revisionsbedürftig ist. Im Gesetz haben wir bzw. Sie als Gesetzgeber definiert, dass Gewinne bis zu diesen 12 Millionen Franken in die Reserve kommen. Es ist ein komisches System, bei dem man sonst keine Rendite erzielen kann. Das Abgeltungssystem ist auch per se kein Anreiz für ein Unternehmen, effizienter zu werden.

Wir sind deshalb schon seit Langem mit den Kantonen daran, das zu entflechten. Wir würden es auch hier sehr gerne sehen, dass die Bestellung und dann eben auch die Abgeltung aus einer Hand erfolgen und der Bund Pauschalen leistet. Jetzt haben wir ein Mischsystem, das mehr Schnittstellen und eben auch für die Aufsicht relativ schwierige Konstellationen bringt.

Bisher war das Vorhaben bei den Kantonen nicht mehrheitsfähig. Wir hoffen aber, dass gerade dieser Fall hier zeigt, dass es mit diesen Vorgaben ein bisschen schwierig ist: Man darf eigentlich keinen Gewinn machen; wenn man einen macht, darf man trotzdem irgendetwas behalten. Zwei Drittel müsste man zurückgeben, und dann geht es noch um diese 12 Millionen gemäss Gesetz. Das Bestellverfahren ist vor allem für viele kleinere Kantone eine echte Herausforderung. Große Kantone haben in der Regel mehrere Transportunternehmen, hinsichtlich derer sie ausschreiben können. Ein kleiner Kanton hat in der Regel nur einen Bewerber und kann sich nicht auf Wettbewerb und Vergleichsmöglichkeiten bei den Kosten einstellen. Das muss man nach Ansicht des Bundesrates anschauen. Wir werden uns jetzt mit den Kantonen bemühen,

dass wir noch in diesem Jahr die Revision des Personenbeförderungsgesetzes in die Wege leiten können.

Herr Nationalrat Büchel hat noch die Frage nach Postauto Liechtenstein gestellt. Sie haben das schon in der Fragestunde (18.5193) gemacht, Sie haben die Antwort schriftlich erhalten. Es hat mit diesem Fall also gar nichts zu tun. Das ist nach liechtensteinischem Recht eine Ausschreibung, die dort stattfand und bei der sich verschiedene Unternehmen beworben haben. Postauto Liechtenstein hat in einem transparenten, offenen wettbewerblichen Verfahren nach liechtensteinischem Recht gewonnen. Damit hat es mit diesem Fall nichts zu tun; die Antwort wurde Ihnen schriftlich geliefert.

Was noch die Gouvernanz betrifft: Wir werden sowieso im Rahmen der regelmässigen Prüfung der Corporate Governance fragen, ob sich die Eigner – das sind jetzt vor allem das Finanzdepartement und das UVEK – weiterhin so zusammensetzen werden und wie wir die Rollen als Eigentümer sowie als Marktregulierungs- und Aufsichtsinstanz noch besser voneinander abgrenzen können. Wie können wir die verschiedenen Aufsichtsfragen und Aufsichtsstellen noch klarer auseinanderhalten? Etwas ist mir wichtig: Alle Aufsichtsorgane handeln weisungsgebunden – der Bundesrat gibt den Aufsichtsorganen keine Vorgaben, auch die Politik nicht. Das muss so sein, diese Aufsichtsorgane müssen weisungsgebunden kontrollieren können.

Noch etwas zur Revisionsstelle, auch dieses Thema wurde von Ihnen aufgeworfen: Die KPMG ist seit 1998 Revisionsstelle der Post. Im Jahre 2016 führte die Post eine WTO-Ausschreibung für das externe Revisionsmandat durch. Gewonnen hat wiederum die KPMG. Es war aber ein offenes, transparentes Verfahren. Gemäss Aktienrecht, Artikel 730a Absatz 2 OR, darf bei der ordentlichen Revision die Person, die die Revision leitet, das Mandat längstens während sieben Jahren ausführen. Das erfüllt die KPMG, hier wird also gewechselt, denn das sind Vorgaben des Aktienrechtes. Trotzdem wird der Bundesrat schauen, ob wir bei den bundesnahen Unternehmen eine Vorgabe machen wollen, die über das Aktienrecht hinausgeht, also bezüglich des Wechsels der externen Revisionsstelle nach einer bestimmten Zeitdauer. Diese Frage werden wir mit dem Finanzdepartement ebenfalls anschauen.

So weit meine Ausführungen zu den von Ihnen gestellten Fragen.

Schilliger Peter (RL, LU): Frau Bundesrätin, vielen Dank für die umfangreichen Ausführungen. Die Debatte hat eine grosse Diskussion über die Schnittstelle zwischen staatsnahen Betrieben und der Privatwirtschaft beinhaltet. Sie haben auf die Eignerstrategie hingewiesen, auf strategische Ziele und auf den Verzicht auf die Einmischung ins operative Geschäft. Dazu habe ich eine Frage: Müsste man bei diesem Verzicht, den ich grundsätzlich richtig finde, nicht doch auch vermehrt den Mut haben, den staatsnahen Betrieben eine Negativliste aufzudrücken, damit die Vermischung mit privatwirtschaftlichen Leistungen vermieden wird?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Sie müssen einfach den Ausgangspunkt sehen. Sie verlangen von den staatsnahen Unternehmen, dass sie die Grundversorgung eigenwirtschaftlich erbringen. Wir wissen etwa, dass die Post bezüglich Grundversorgungsauftrag – Sie hatten hier im Rat ja vor zehn Tagen die Poststellendiskussion – weit, weit weg von der Eigenwirtschaftlichkeit ist; sie liegt da 200 Millionen Franken im Minus, Tendenz zunehmend. Das muss der Konzern ja irgendwo auffangen können. Deshalb ist es relativ schwierig, sich bei einem engen Korsett eigenwirtschaftlich aufzustellen zu können. Das wurde hier auch einmal in Bezug auf die Poststellen diskutiert, weil diese auch zu Shops geworden sind – das wurde vom Gewerbe zu Recht aufgegriffen. Dort haben wir dann eingegriffen und der Post gesagt: Schaut, dass das in vernünftigem Ausmass passiert. Ohne Shops wäre aber das Defizit noch grösser. Das sind also echte Probleme.

Bei Postfinance ist es ebenso, das wurde aufgeworfen: Sie hat einen Grundversorgungsauftrag mit Dienstleistungen des Zahlungsverkehrs. Sie ist eine Bank, darf aber nicht alle Ge-

schäfte einer Bank tätigen, weil das Parlament – zu Recht oder zu Unrecht, es ist einfach so – im Bereich der Hypotheken und Kredite eine Vorgabe gemacht hat. Also auch dort haben wir Einschränkungen aus wettbewerblichen Gründen. Deshalb sehe ich nicht viele Bereiche, bei denen man tatsächlich sagen kann, das gehe jetzt zu weit, das dürfe das Unternehmen nicht tun.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Man hat jetzt von Ihnen vor allem eine Rechtsmittelbelehrung und eine Geschichtslektion erhalten. Aber ich sehe einfach null konkretes Problembewusstsein bei Ihnen. Selbst den GPK-Bericht vom 8. Mai 2012 haben Sie nur teilweise und nicht ganz korrekt wiedergegeben. Wir haben dort bei der Empfehlung 2 klar darauf hingewiesen, dass wir Zugriff auf alle Daten haben möchten, die notwendig sind, um eine Aufsichtsfunktion wahrnehmen zu können. Die Frage ist doch, wie wir diese Zahlen erhalten, damit Sie als Bundesrätin oder wir in der GPK überhaupt unsere Aufsicht wahrnehmen können. Dort orte ich doch eine grosse Problematik. Ich mag mich an das Beispiel erinnern, als es um die Eignerstrategie der Ruag gegangen ist und die Generalsekretärin des VBS damals keine Ahnung gehabt hat, wie diese Strategie genau umgesetzt wird.

Wie können Sie sicherstellen, dass Sie die Zahlen nicht nur einfach von den Firmen, sondern auch via Ihre eigenen Leute erhalten, damit eben solche Dinge nicht vorkommen? Das Gleiche gilt auch für die GPK. Wir haben ja gar keine Chance, wenn wir diese Zahlen nicht erhalten. Das sind doch die Probleme. Sie müssen nicht immer eine Rechtsmittelbelehrung machen, sondern die Probleme angehen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Doch, Herr Nationalrat, das scheint mir wichtig zu sein. Viele Ihrer Anliegen und Äusserungen haben mit Anliegen zu tun, die gemäss Gesetz das Parlament nichts angehen. Das muss wirklich so sein. Das Bundesamt für Verkehr darf laut Gesetz Daten von der Post verlangen. Es hat als Aufsichtsbehörde praktisch von Gesetzes wegen alle Daten. Die GPK hat, wenn sie mehr Daten will, selbstverständlich Zugangsrechte. Diese sind verbrieft. Sie können sie wahrnehmen. Aber unterscheiden Sie bitte zwischen dem Bundesrat in seiner Rolle als Eigner, den Aufsichtsorganen und der Oberaufsicht des Parlamentes. Sie sollen Daten haben und bekommen. Ich habe von Ihnen nicht gehört, welche Daten Sie jetzt im Rahmen der Oberaufsicht der GPK von der Post nicht erhalten. Die Post ist ja jedes Jahr bei Ihnen, Sie können dort fragen, was Sie wollen – kein Problem. Aber unterscheiden Sie Eigner, Aufsicht und Regulator.

Das ist keine Rechtfertigung. Ich bin aber nicht bereit, bevor die Aufsichtsergebnisse hier sind, bevor die Untersuchungsergebnisse hier sind, irgendwo schon was weiss ich wie viel Aktivismus an den Tag zu legen, eben wenn wir nicht wissen, wo genau Fehler passiert sind.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Sie haben gesagt, der Bundesrat nehme keine Aufsicht wahr – das ist sicher auch richtig so –, dafür hätten wir die Eidgenössische Finanzkontrolle und diesem Organ rede der Bundesrat nicht drein. Das waren Ihre Worte. Was machen Sie denn mit diesem lahmen Laden, wenn der nichts macht? Sie schreiben in der Stellungnahme zur dringlichen Interpellation 18.3034 der SVP-Fraktion, die Eidgenössische Finanzkontrolle habe angekündigt – angekündigt! –, dass sie in ihrem Jahresprogramm ohnehin vorgesehene Prüfungen der Post nun auf den Bereich Postauto ausweiten wolle. Das sind sieben Jahre! Dieser lahme Laden hat nichts gemacht. Jetzt müssen Sie eingreifen und halt die Köpfe austauschen. Stimmt das? (Heiterkeit)

Leuthard Doris, Bundesrätin: Die Eidgenössische Finanzkontrolle ist ja bekanntlich sehr eng mit den Finanzkommissionen verbandelt. Das wissen alle, die dort sind. Der entsprechende Bundesrat, mein Kollege Maurer, hat engen Kontakt mit der Eidgenössischen Finanzkontrolle. Wir sind sehr froh, wenn die Eidgenössische Finanzkontrolle gerade Car postal France genau anschaut. Das muss doch sein, dass

man das anschaut – das sollen die für 2016 und 2017 machen. Aber sie sind weisungsungebunden. Wir können der Eidgenössischen Finanzkontrolle Wünsche vorbringen, das machen wir auch. Ich habe keine Differenz mit Ihnen: Die Eidgenössische Finanzkontrolle hat eine Aufgabe, und wir sind als Bundesrat sogar sehr froh, wenn wir der Eidgenössischen Finanzkontrolle ab und zu sagen können: "Schau da mal hin! Stimmt da alles überein?" Denn der Bundesrat prüft wirklich keine Belege in irgendwelchen Buchhaltungen. Darüber sind wir uns einig.

Leutenegger Oberholzer Susanne (S, BL): Sie haben jetzt wortgewaltig die recht komplexen Strukturen der Aufsicht dargelegt. Erachten Sie als Vertreterin des Eigners es jetzt nicht auch als angezeigt, die Aufsichtsstrukturen der Post neu zu organisieren, und wenn ja, in welche Richtung? Sache des Parlamentes ist es dann, die Oberaufsicht neu zu gestalten, damit sie auch tatsächlich greift.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich glaube, die Aufsicht über die postalische Grundversorgung bei der Postcom zu belassen ist schon richtig. Es sind halt unterschiedliche Bereiche. Hier reden wir vom Bereich öffentlicher Verkehr – regionaler Personenverkehr –, und diesen kann die Postcom nicht beaufsichtigen. Insofern haben Sie schon eine Schnittstelle. Dass die Post als Zahlungsverkehr-Grundversorgungsstelle von der Finma kontrolliert wird, scheint mir auch richtig zu sein. Das braucht Spezialwissen. Insofern sehe ich im Moment nicht, dass man diese drei Bereiche, die unterschiedliches Wissen verlangen, irgendwo einer Stelle zuordnet, die dann von der postalischen Grundversorgung bis zur Grundversorgung im Zahlungsverkehr das ganze Fachwissen hat. Ich bin offen dafür, aber die Aufsicht muss am Schluss ja fachmännisch gemacht sein. Und dass sie auf die jeweiligen Aufsichtsbehörden aufgeteilt ist, die dieses Fachwissen haben, scheint mir im Moment schon richtig zu sein.

Büchel Roland Rino (V, SG): Geschätzte Frau Bundesrätin, Sie haben vorhin eine Nichtantwort aus der Fragestudie zum Thema Postauto Liechtenstein als Antwort bezeichnet, darum muss ich jetzt doch noch nachhaken: Im Fürstentum Liechtenstein betreibt die Post AG über die Postauto-Liechtenstein-Anstalt 14 Linien mit 40 Bussen und 112 Angestellten. Diese Aufträge wurden Privaten weggeschnappt – es waren sieben oder acht Konkurrenten. Diese Linien führen sogar nach Österreich, also auch in den EU-Raum, und in Liechtenstein natürlich in den Efta-Raum. Ist es für Sie grundsätzlich richtig, dass die Post AG für den Betrieb solcher Linien mitbietet? Und – ganz ehrlich – geht das für Sie ohne Quersubventionen oder, wie Sie es vorhin so schön bezeichnet haben, ohne Fehlbuchungen?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ja, das ist möglich. Wir haben internationale Berichte, dass das Unternehmen Post in vielen Bereichen europäisch sehr konkurrenzfähig ist, auch bei der Grundversorgung mit Briefen und Paketen. Es kann sich am Markt behaupten. Hier handelt es sich jetzt um ein rein marktorientiertes Ausschreibeverfahren, das Postauto gewonnen hat. Auch dieser Auftrag besteht schon lange. 2012 hat Postauto Liechtenstein diesen Auftrag nach liechtensteinischem Recht und liechtensteinischen Vorgaben bekommen. Dort haben wir uns nicht einzumischen. Ich verstehe nicht, was daran falsch sein soll.

Wobmann Walter (V, SO): Sind Sie einverstanden, dass die privaten Postauto-Unternehmer in Zukunft auch im Verwaltungsrat von Postauto Schweiz AG Einsatz nehmen können?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Verwaltungsratsmandate werden in der Regel vergeben, wenn man auch Aktionär ist. Dann müsste man bei der Postauto Schweiz AG zuerst das Aktionariat öffnen, damit sich Private daran beteiligen können. Also müssten sich diese Unternehmen auch als Investoren und Kapitalgeber beteiligen, dann wäre das möglich. Aber nur einfach einen Sitz zu bekommen ist nicht möglich.

Wir haben die Vorwürfe von Ihnen schon gehört. Das muss man sicher auch anschauen. Es ist so, dass einige Subunternehmer offenbar gedrückt wurden. Nur eines muss man auch feststellen: Die Chauffeure verdienen genau gleich viel, dort hat die Post Verträge, und zwei Drittel der Subunternehmer sind sogar bei der Pensionskasse der Post angeschlossen. Es gibt also auch Vorteile, die durch dieses Konstrukt für die privaten Subunternehmer entstanden sind.

Feller Olivier (RL, VD): Madame la conseillère fédérale, à la lecture de la réponse du Conseil fédéral à l'interpellation 18.3034, on apprend que le Conseil fédéral, dans son ensemble, a été informé des irrégularités comptables au sein de Car postal le 14 novembre 2017 par le Contrôle fédéral des finances. Dans cette réponse, on apprend aussi que vous-même, Madame la conseillère fédérale, avez été informée pour la première fois des irrégularités constatées – et j'insiste sur le terme "constatées" – chez Car postal à l'automne 2017. Selon les règles de bonne gouvernance, lorsqu'un gouvernement apprend que des malversations à hauteur de plusieurs dizaines de millions de francs ont été commises dans une entreprise publique, il devrait, dès qu'il a connaissance des malversations, informer immédiatement le public et ordonner une enquête. Pourquoi le Conseil fédéral n'a-t-il rien fait entre le 14 novembre 2017 et le 6 février 2018? Pourquoi n'a-t-il rien fait pendant près de trois mois?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Also, von November bis Anfang Januar sind es, glaube ich, nicht drei Monate. Entschuldigen Sie, aber das Bundesamt für Verkehr hat den Subventionsbericht erstellt und die Irregularitäten beziffert. Dann kommt das Verfahren, in dem das Unternehmen dazu Stellung nehmen und sich äussern kann, ob es mit den Aussagen einverstanden ist, ob die stimmen. Das ist das rechtliche Gehör, das Sie als Jurist auch kennen. Nachher, wenn sich das dann verfestigt hat, wird das publiziert und öffentlich gemacht. Das hat das Bundesamt für Verkehr vollkommen richtig gemacht. Der Eigner war informiert. Aber wir halten auch etwas von den prozeduralen Gepflogenheiten. Zuerst muss man den Täter mit dem Bericht konfrontieren und abwarten, wie er dazu Stellung nimmt. Das hat der Eigner gemacht, und deshalb sehen wir hier nicht, dass wir anders handeln müssen oder können.

Schneeberger Daniela (RL, BL): Frau Bundesrätin, ich möchte die Frage nochmals aufnehmen, die Ihnen Herr Feller gestellt hatte; ich glaube, Sie haben diese falsch verstanden oder hatten vielleicht auch etwas falsch in Erinnerung.

Die Jahresrechnung 2016 der Post wurde von der Eidgenossenschaft an der Generalversammlung vom 25. April 2017 genehmigt und gutgeheissen. (Zwischenruf Bundesrätin Leuthard: Eben!) Ja, die Jahresrechnung von 2016. Sie haben gerade gesagt – und man kann es so auch in der Antwort auf eine der Interpellationen lesen –, dass die Jahresrechnung 2016 der Postauto Schweiz AG noch nicht genehmigt sei. Wie konnte man dann die Rechnung 2016 der Post genehmigen, ohne dass die Rechnung der Postauto Schweiz AG genehmigt worden ist? Es geht ja um die gesamte Jahresrechnung, nicht um eine Spartenrechnung.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Nochmals, Sie müssen unterscheiden: Das eine ist das Konzernergebnis, die Konzernjahresrechnung, welche von der Revisionsgesellschaft mittels Testat bestätigt wird. Das andere ist eine Abgeltungsabrechnung zwischen der Postauto Schweiz AG und dem Bundesamt für Verkehr als Vertretung von Bund und Kantonen. Sie hat nichts mit der Jahresrechnung, sondern sie hat mit der subventionsrechtlichen Abgeltung zu tun. Diese findet jedes Jahr im Frühling statt – oder eben nicht. Hier fand sie nicht statt, weil 2016 das Konstrukt mit der Subholding dazu geführt hatte, dass man zuerst subventionsrechtlich prüfen musste, ob das stimmte. Nach den Regeln der International Financial Reporting Standards, die Sie als Revisoren, glaube ich, kennen, hat die KPMG absolut korrekt testiert. Es ist die Aufgabe des Eigners, dies abzunehmen. Hier haben wir es

also auch wieder mit zwei verschiedenen Rollen zu tun, die zu unterscheiden sind.

Bauer Philippe (RL, NE): Madame la conseillère fédérale, pour être concret, je viens d'une petite commune où la Poste envisage de fermer l'office postal. Si, normalement, je peux assez bien souscrire au principe de réorganiser les offices postaux, ma question est la suivante: comment puis-je être sûr que les critères de rentabilité invoqués aujourd'hui par la Poste sont sérieux? Comment puis-je avoir confiance? Comment puis-je être sûr que dans deux ans je ne serai pas confronté, pour ce qui concerne cette fois les offices postaux, à la même problématique que celle qui nous occupe aujourd'hui?

Leuthard Doris, conseillère fédérale: Les offices postaux, c'est tout autre chose. Dans leur cas, il n'y a ni subside ni facturation à la charge de la Confédération ou des cantons. Les offices postaux sont loin d'être rentables: il y a un déficit annuel d'environ 200 millions de francs. Il faut puiser dans la fortune de la Poste pour financer le déficit de ce service public. Postcom, le régulateur, a le rôle de contrôler. Les communes peuvent aussi demander des informations auprès de Postcom pour savoir si tous les chiffres sont corrects.

Rytz Regula (G, BE): Frau Bundesrätin, Sie haben jetzt ausgeführt, wie die ganze Aufsicht über diesen Mischkonzern funktioniert. Es ist eine sehr parzellierter Aufsicht. Man kann sich fragen, wer hier überhaupt noch die Gesamtübersicht auf die Leistungen des Gesamtkonzerns hat. Das werden wir sicher noch diskutieren. Sie haben aber ganz klar gesagt, dass es die Hauptaufgabe des Eigentümers ist, die strategischen Ziele festzulegen und umzusetzen.

In diesem Zusammenhang möchte ich auf Car postal France zurückkommen. Sie haben in der Stellungnahme zur Motion Barazzone 14.3447 gesagt, dass diese Beteiligung eine kontinuierliche und risikoarme Entwicklung sei. Nun stellt sich aber heraus, dass das offenbar ein Hochrisikospiel mit einem Eigenkapital von 200 000 Franken – das wissen wir dank den Antworten auf die Interpellationsheute – ist. Bernmobil hatte ein Dotationskapital von 33 Millionen Franken. Ich verstehe nicht, wie der Bundesrat als Eigentümervertretung solche Risiken eingehen oder solche Risiken legitimieren kann, wenn man weiß, dass man damit, mit solchen völlig risikobehafteten Markteingriffen, auch Volksvermögen, einen Service public für die Bevölkerung, aufs Spiel setzt.

Deshalb frage ich Sie: Weshalb schaut der Bundesrat als Eigentümer dieses Konzerns nicht besser hin und kontrolliert, wie man das bei Car postal France gewünscht hätte, die Risiken besser?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Nochmals: Wir kontrollieren das. Hier sind es ja vor allem Kontrollen, welche die Finanzverwaltung vornimmt, und das ist völlig korrekt. Seit 2004, Frau Nationalrätin, besteht dieses Engagement. Es ist auch dem Parlament bestens bekannt. Jedes Jahr kann man nachfragen. Und nochmals: Seit drei Jahren ist Car postal France im Gewinnbereich.

Man kann verbieten, dass die Post in diesem Bereich tätig ist. Das könnte das Parlament tun oder der Bundesrat als Eigentümer. Das finden wir aber in der Regel nicht sinnvoll, denn es schafft auch sehr viele Synergien, und jetzt, immerhin, stärkt es den Unternehmenswert. Deshalb erachten wir das nicht als Risiko. Das ist die Beurteilung der Experten, die diese Untersuchung für den Eigentümer machen.

Reynard Mathias (S, VS): Madame la conseillère fédérale, cette affaire a au moins un impact positif: c'est une prise de conscience. On la sent au Parlement – des interventions parlementaires qui étaient systématiquement rejetées, et je suis bien placé pour le savoir, ont été acceptées ces dernières semaines; on la voit aussi à la direction de la Poste, par des promesses concernant la politique salariale et la gestion de l'entreprise. Mais est-ce que cette prise de conscience a aussi lieu au sein du Conseil fédéral parce qu'en vous entendant on n'en est pas persuadé? Est-ce que le Conseil fédéral

est prêt à revoir sa politique en termes de gouvernance parce que, en vous entendant, on a clairement l'impression qu'il n'y a pas une personne qui a une vision d'ensemble, en termes d'objectifs financiers, par le truchement des objectifs stratégiques, et en termes de politique salariale?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich weiss schon, dass die SP und die Linke die Saläre immer wieder als Begründung für diese Entwicklung heranziehen. Das ist aus meiner Sicht wirklich der falsche Ansatz. Es gibt ganz viele Leute im mittleren Management, die auch mehr verdienen als ein Bundesrat. Aber die sollen recht verdienen, denn sie haben Verantwortung. Es ist ein grosses Unternehmen. Immer nur auf die Salärpolitik einzuprügeln löst ja das Problem nicht. Das Problem ist in einem Bereich entstanden, in dem nicht alle nur grosse Saläre bezogen haben. Es hat nichts damit zu tun. Es sind Fehler, Manipulationen passiert. Das ist eine Schweinerei. Das darf nicht sein. Aber das hat nichts mit der Bonuspolitik betreffend den Chef des Unternehmens zu tun. Der steht ja bei Ihnen immer in der Kritik.

Nochmals: Die Poststellendiskussion ist nochmals etwas anderes. Wir haben dort Defizite. Wir haben keine Abgeltungen, wir haben keine Subventionen. Die Post erfüllt die Vorgaben des Gesetzes. Und nochmals: Ich habe dort wie beim regionalen Personenverkehr auch gesagt, dass wir korrigieren müssen, wenn unsere Vorgaben, die wir als Gesetzgeber beschlossen haben, falsch sind. Vielleicht müssen wir das sogar. Aber es ist falsch, dann immer auf all die Tausende von Mitarbeitern einzuprügeln, die ihren Job machen und das Gesetz einhalten.

Hier wurde das Gesetz offensichtlich umgangen, und deshalb ist es auch nötig, dass die Verantwortlichen zur Rechenschaft gezogen werden. Es sind dann vielleicht am Schluss mehr, als Ihnen lieb ist. Aber das ist sicher eine Konsequenz. Das wird die Untersuchung aufzeigen. Dann muss man handeln. Aber man soll nicht zum Voraus sagen, dass die Salärpolitik schuld war, dass hier Betrügereien passiert seien. Das halte ich wirklich für populistisch.

Genecand Benoît (RL, GE): Une des questions qui se posent, à la lecture du rapport de révision de l'Office fédéral des transports pour 2016, c'est la différence de rentabilité en pour cent entre les activités qui font l'objet d'une subvention et celles qui n'en font pas l'objet. On constate que les activités non subventionnées présentent une rentabilité beaucoup plus élevée – de 13 pour cent, soit cinq fois plus élevée – que celles qui sont subventionnées. On estime que cela indique peut-être que des coûts sont mal ventilés dans les comptes. Ma question est la suivante: entre 2007 et 2015, si on regarde les chiffres publiés par la Poste, d'un côté, et les chiffres acceptés par l'Office fédéral des transports, de l'autre, on constate que la rentabilité pour la Poste des activités non subventionnées était beaucoup plus élevée dans les chiffres publiés que dans ceux acceptés, elle n'était pas cinq fois plus élevée que celle des activités subventionnées, mais quatorze fois plus. Pourquoi l'Office fédéral des transports ne s'est-il pas posé la question plus tôt du rapport entre la rentabilité des activités et ce qui était présenté?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich denke, das Bundesamt für Verkehr hat schon mehrmals auch korrigierend eingegriffen. Es wurde richtig gesagt, 2012, als gewisse Kantone der Meinung waren, dass die Kosten nicht stimmten. Der Zinssatz und die Management Fees waren mehrfach ein Thema. Das musste die Postauto Schweiz AG in der Abgeltungsrechnung dann auch korrigieren. Man hat immer wieder interveniert, aber man hat nicht festgestellt, dass seit 2007 systematische Umbuchungen der Gewinne bei Postauto Schweiz AG erfolgt waren. Das wurde gut versteckt. Wenn die interne Revision und die externe Revision das nicht merken, dann kann man nicht am Schluss einfach nur das Bundesamt für Verkehr in die Pflicht nehmen oder noch den Bundesrat oder Sie als Oberaufsichtsorgan.

Die Verantwortung liegt beim Unternehmen, davon bin ich wirklich überzeugt. Ich bin auch ziemlich sicher, dass dies das Ergebnis sein wird. Das Unternehmen Postauto Schweiz

AG und vielleicht auch einzelne Mitglieder im Konzern und im Verwaltungsrat haben Mist gebaut. Dann sollen die auch zur Rechenschaft gezogen werden. Das ist die Haltung des Bundesrates. Deshalb plädiere ich wirklich dafür, diese Ergebnisse abzuwarten, es geht nicht mehr so lange. Dann sollten wir gestützt auf die Fakten schauen, ob das Bundesamt für Verkehr verstärkt werden muss. Denn wenn das Bundesamt für Verkehr noch gezielter als stichprobenweise hinschauen muss, braucht es mehr Personal.

Béglé Claude (C, VD): Madame la conseillère fédérale, dans quelle mesure la ventilation des coûts centraux, entre ce qui relève d'une part du service public, des activités subventionnées, et d'autre part des activités soumises à la concurrence, et aussi entre chaque unité d'affaires, est-elle à considérer comme une question opérationnelle ou stratégique? On l'a entendu dans certaines des interpellations: beaucoup d'entreprises de transport semblent avoir une structure de coûts d'environ 10 pour cent inférieure à celle de Car postal, et il se peut qu'une partie de ce surcoût provienne de l'attribution à Car postal d'une partie des coûts centraux, d'où ma question: comme cela confère beaucoup de pouvoir aux organes qui en décident, ne faudrait-il pas que ces clés de répartition soient totalement publiques, qu'il y ait une transparence importante sur la manière dont on répartit ces coûts, parce qu'ils auront un effet ensuite sur la gestion et les résultats.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Nochmals: Der Bund steuert das Unternehmen als Konzern. Auch die Erwartung, dass man eine angemessene, branchenübliche Rendite erzielt, bezieht sich auf den Konzern. Im Bereich Postauto ist es klar: Die Rendite muss null sein. Es ist so: Es gibt dort Bereiche wie die Grundversorgung mit den postalischen Dienstleistungen, die sind hochdefizitär. Wir haben Post Mail und Swiss Post Solutions, die verdienen Geld. Wir haben vor allem Postfinance, die bis anhin zum guten Ergebnis beigetragen hat. Es sind tatsächlich völlig unterschiedliche Bereiche. Aber ich denke, es ist wirklich Sache des Konzerns, seine Erwartungen gegenüber jedem Unternehmen entsprechend der Marktposition, entsprechend den gesetzgeberischen Vorgaben zu definieren, es ist nicht Sache des Eigentümers. Es würde auch keinem Hauptaktionär in den Sinn kommen, bei einem grossen Konzern, nehmen wir Nestlé oder Novartis, irgendwelche Spartengewinnerwartungen vorzugeben. Das ist Sache des Verwaltungsrates und des Managements.

Fridez Pierre-Alain (S, JU): Madame la conseillère fédérale, durant des années, on a observé, un peu impuissant, l'évolution de la Poste, notamment les fermetures de bureaux. Pour la Poste, c'était véritablement un long fleuve tranquille. Maintenant, avec cette histoire de Car postal et l'acceptation la semaine passée du postulat Reynard 16.3933, "L'avenir du réseau postal nous concerne tous!", par notre conseil, par exemple, n'avez-vous pas l'impression que quelque chose va changer? N'avez-vous pas l'impression que le politique voit les choses autrement et que le Conseil fédéral devra adapter sa politique à cette nouvelle réalité découlant de l'affaire Car postal?

Leuthard Doris, conseillère fédérale: Naturellement, le Conseil fédéral n'a aucun intérêt à ce que Car postal soit affaibli et ressorte de cette situation avec une mauvaise réputation. Il faut vraiment tout faire pour que Car postal regagne la confiance de tous. C'est pour cela qu'il est absolument nécessaire de clarifier les responsabilités et que des mesures doivent être prises en conséquence.

Sur la question d'augmenter le nombre de services, je pense vraiment que si le législateur veut plus d'offices postaux, si vous voulez fixer cela dans la loi, vous pouvez le faire. Nous avons toujours dit que le service public, comme il est défini aujourd'hui dans la loi, était parfaitement accepté et garanti par la Poste. Si vous voulez plus de services, la Poste devra les offrir, mais cela aura un coût. C'est la discussion que nous devrons mener lorsque le groupe de travail, réunissant communes et cantons, aura décidé ce qui sera nécessaire

pour garantir le service public et quels seront les coûts additionnels.

18.3022

**Dringliche Interpellation
sozialdemokratische Fraktion.**

Die Post.

**Ein Service-public-Unternehmen
auf Irrfahrt?**

**Interpellation urgente
groupe socialiste.**

**La Poste est-elle une entreprise
de service public à la dérive?**

Nationalrat/Conseil national 14.03.18

Le président (de Buman Dominique, président): Cette intervention a été discutée dans le cadre de l'objet 18.9006 et est ainsi liquidée.

18.3024

**Dringliche Interpellation
FDP-Liberale Fraktion.**

Staatsnahe Unternehmen.

**Welche Rahmenbedingungen braucht es,
um weitere Fälle
wie bei der Postauto Schweiz AG
zu vermeiden?**

**Interpellation urgente
groupe libéral-radical.**

Entreprises proches de l'Etat.

**Quelles conditions-cadres faut-il
établir pour éviter que des cas
tels que l'affaire de Car postal
ne se reproduisent?**

Nationalrat/Conseil national 14.03.18

Le président (de Buman Dominique, président): Cette intervention a été discutée dans le cadre de l'objet 18.9006 et est ainsi liquidée.

18.3032

Dringliche Interpellation CVP-Fraktion.
Unregelmässigkeiten bei Leistungsverrechnungen bei der Postauto Schweiz AG
Interpellation urgente groupe PDC.
Irrégularités dans les décomptes de prestations de l'entreprise Car postal SA

Nationalrat/Conseil national 14.03.18

Le président (de Buman Dominique, président): Cette intervention a été discutée dans le cadre de l'objet 18.9006 et est ainsi liquidée.

18.3034

Dringliche Interpellation Fraktion der Schweizerischen Volkspartei.
Führt Filz zu Intransparenz, fehlender Distanz und Missmanagement bei Service-public-Unternehmen?
Interpellation urgente groupe de l'Union démocratique du Centre.
Entreprises de service public.
Absence de transparence, manque de distance et mauvaise gestion dus à des magouilles?

Nationalrat/Conseil national 14.03.18

Le président (de Buman Dominique, président): Cette intervention a été discutée dans le cadre de l'objet 18.9006 et est ainsi liquidée.

18.3035

Dringliche Interpellation Fraktion der Bürgerlich-Demokratischen Partei.
Postauto-Debakel
Interpellation urgente groupe du Parti bourgeois-démocratique.
Débâcle de Car postal

Nationalrat/Conseil national 14.03.18

Le président (de Buman Dominique, président): Cette intervention a été discutée dans le cadre de l'objet 18.9006 et est ainsi liquidée.

18.3036

Dringliche Interpellation grüne Fraktion.
Wie will der Bundesrat das Vertrauen in die Postauto AG wiederherstellen?
Interpellation urgente groupe des Verts.
Comment le Conseil fédéral entend-il restaurer la confiance dans l'entreprise Car postal?

Nationalrat/Conseil national 14.03.18

Le président (de Buman Dominique, président): Cette intervention a été discutée dans le cadre de l'objet 18.9006 et est ainsi liquidée.

18.3037

Dringliche Interpellation grünliberale Fraktion.
Von Service-public-Unternehmen zu staatlichen Konkurrenten der Privatwirtschaft?

Interpellation urgente groupe vert'libéral.
Les entreprises de service public sont-elles devenues des concurrents étatiques de l'économie privée?

Nationalrat/Conseil national 14.03.18

Le président (de Buman Dominique, président): Cette intervention a été discutée dans le cadre de l'objet 18.9006 et est ainsi liquidée.