



18.3043

**Postulat Egger Thomas.
Neudefinition
des abgeltungsberechtigten
Personenverkehrs****Postulat Egger Thomas.
Redéfinition du trafic de voyageurs
indemnisé**

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 15.06.18

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 05.03.19

Egger Thomas (C, VS): Ich muss Ihnen zuerst meine Interessenbindung offenlegen: Ich bin Präsident des Vereins Bus alpin. Zum Verein Bus alpin werde ich nachher noch etwas sagen.

Sie sind wahrscheinlich alle im Besitz eines Generalabonnements, ebenso wie rund eine halbe Million weiterer Personen in der Schweiz. Selbstverständlich verlassen Sie sich darauf, dass Sie jederzeit und überall den öffentlichen Verkehr benutzen können, ohne noch irgendwelche Zuschläge bezahlen zu müssen; aber Achtung, weit gefehlt! Es könnte Ihnen durchaus passieren, dass Sie eines Abends auf dem Heimweg vom Konzert in der Stadt Zürich in die Agglomeration, wo Sie vielleicht wohnen, feststellen müssen, dass Sie eine Straftat begangen haben. Sie werden als Schwarzfahrer entlarvt, denn Sie haben den Nachtzuschlag nicht bezahlt! Vielleicht ist Ihnen entgangen, dass Sie das hätten tun müssen – Sie wussten es gar nicht.

Das Gleiche kann Ihnen aber auch auf einer touristischen Linie passieren. Wenn Sie am Wochenende auf den Gurnigel fahren möchten und dafür den öffentlichen Verkehr benutzen, müssen Sie auf der letzten Teilstrecke einen Zuschlag bezahlen. Das wissen Sie aber vielleicht im Voraus gar nicht.

Das ist eben auch nicht kundenfreundlich. Der Kunde möchte einmal einen Preis zahlen – ein Ticket lösen – und dann die ganze Wegstrecke fahren können. Das ist heute nicht so, weil der Nachtverkehr und der Ausflugsverkehr nicht abgeltungsberechtigt sind.

Es herrscht heute ein wahrlich unübersichtlicher Dschungel im Abgeltungssystem, vor allem bei den Nachtzuschlägen. Es gibt heute rund 25 Nachtbusnetze, und alle operieren noch mit unterschiedlichen Tarifen. Sie müssen einmal 5 Franken zahlen, einmal 7 Franken zahlen, einmal 10 Franken zahlen, einmal vielleicht sogar noch etwas mehr. Wenn Sie das Angebot nicht täglich benutzen, können Sie durchaus in eine Falle laufen.

Hier braucht es von mir aus gesehen eine Klärung: eine Abschaffung dieser Tarife. Man sieht das auch dort, wo die Tarife abgeschafft wurden. Denn die Tarife sind durchaus ein Hindernis, eine Hemmschwelle. Sie wurden zum Beispiel in der Region Nordwestschweiz abgeschafft. Dort gab es früher auch einen Nachtzuschlag. Als er abgeschafft wurde, konnten die Frequenzen um 20 Prozent gesteigert werden. Der Kanton Graubünden hat den Nachtzuschlag per 1. Januar 2018 ebenfalls abgeschafft, mit der Konsequenz, dass rund um die Agglomeration Chur die Frequenzen ebenfalls um 20 Prozent gesteigert und – das ist interessant – auf den Zubringerstrecken, zum Beispiel im Domleschg, die Frequenzen verdoppelt werden konnten.

Das zeigt, dass eben auch auf der Zubringerstrecke der normale, abgeltungsberechtigte Verkehr profitieren kann, wenn man diese Zuschläge abschafft. Es ist eben auch der Abendverkehr und nicht nur der Nachtverkehr betroffen – wir wissen das jetzt aus Erfahrung. Dieser Zuschlag ist also wirklich ein Ärgernis und ein Hemmnis, sowohl in den Städten als eben auch in den ländlichen Gebieten.

Hier kommt jetzt zum Beispiel der Verein Bus alpin ins Spiel. Wir haben einmal von diesem Verein aus analysiert, wie viele touristisch interessante Regionen es gibt, die heute mit dem öffentlichen Verkehr schlecht oder gar nicht erschlossen sind. Es sind etwa 50 Regionen. Heute sind davon bereits 17 Regionen im Verein Bus alpin organisiert. Sie haben neue Verkehrsangebote eingeführt, müssen aber einen Zuschlag verlangen, weil sie nicht abgeltungsberechtigt sind. Sie erhalten zwar Unterstützung von Gemeinden, Sponsoren, zum Teil auch von Kantonen, nicht aber vom Bund. Dadurch herrscht eben auch hier ein Dickicht von Zuschlägen. Wäre das



nicht so, könnte man ohne Zuschlag von Huttwil auf die Ahornalp fahren und dort oben beim "Trottiplausch" mitmachen oder wandern gehen. Man könnte auf den Chasseral, in das Binntal, auf die Greina-Hochebene gehen, ohne einen Zuschlag zahlen zu müssen. Dann gäbe es eigentlich keine Diskussionen mehr mit den Fahrgästen. Wir hören nämlich oft die Frage von den Fahrgästen: Ich habe ja schon ein Generalabonnement – warum muss ich jetzt hier noch einen Zuschlag zahlen? Das ist wirklich zum Teil abschreckend. Es kann ja nicht sein, dass ein Fahrgast nur wegen der letzten Meile dann die ganze Strecke nicht mit dem öffentlichen Verkehr zurücklegt, sondern mit dem Auto.

Zusammenfassend: Es sprechen für mich folgende Gründe für dieses Postulat. Es geht darum, Transparenz zu schaffen in diesem Dschungel und ihn zu lichten. Es geht darum, die Transportkette als Ganzes zu stärken und sie möglichst kundenfreundlich auszugestalten. Es geht darum, alle Angebote des öffentlichen Verkehrs gleichberechtigt zu behandeln. Es geht aber auch darum – und das ist mir sehr wichtig –, den Jugendlichen in den Agglomerationen, aber gerade auch im Berggebiet, Möglichkeiten zu eröffnen, damit sie eben am Abend noch in den Ausgang gehen können, damit sie am Abend auch noch zurückfahren können, ohne einen störenden Zuschlag bezahlen zu müssen. Im Safiental hat man das z. B. gemacht; dort hat man ein GA eingeführt nur für das Tal. Da ist man vorwärtsgegangen. Es geht aber auch darum, kleine touristische Regionen besser zu erschliessen.

Ich bitte Sie, mein Postulat anzunehmen. Es handelt sich hier um ein Postulat, also um einen Prüfauftrag. Der Bundesrat beantragt ja die Annahme, weil jetzt ohnehin eine Revision des abgeltungsberechtigten Regionalverkehrs läuft. Man kann das dort also problemlos integrieren und dieser Frage einmal nachgehen und abklären, welche Möglichkeiten bestehen würden.

Pieren Nadja (V, BE): Ein gutausgebautes öffentliches Verkehrsnetz ist natürlich enorm wichtig und auch richtig. Der Bund beteiligt sich ja auch mit hohen finanziellen Beiträgen an diesem Netz. Begehrlichkeiten, dass nun mehr Freizeitverkehr und auch die Nachtangebote, vorab am Wochenende, durch den Bund unterstützt werden sollen, befürworte ich nicht. Ich bin überzeugt, dass wir unsere finanziellen Mittel so einsetzen müssen, dass der Pendlerverkehr entlastet wird. Begehrlichkeiten für Hobby, Freizeit und Ausgang sollen auch privat mitfinanziert werden und nicht von der Allgemeinheit durch höhere Steuergelder oder Abgaben.

Wer am Samstag bis in die frühen Morgenstunden in den Ausgang gehen will, soll seine Heimfahrt selber organisieren und auch bereit sein, etwas mehr für das Ticket für den öffentlichen Verkehr zu bezahlen. Private Angebote in Randregionen – ich spreche hier die Freizeitangebote an – sind sehr wichtig. Wenn der Bund aber zusätzlich auch für alle Freizeitangebote finanziell aufkommen muss, sprengt das den finanziellen Rahmen.

Wir müssen schon aufpassen, dass wir nicht die Allgemeinheit mit immer mehr Begehrlichkeiten finanziell noch stärker belasten. Solche Angebote kosten natürlich Geld, sie müssen entweder durch höhere Steuern, Gebühren oder Abgaben bezahlt werden oder gehen je nachdem zulasten der wirklich nötigen Angebote des öffentlichen Verkehrs. Die Mobilität für Ausgang und Freizeitbeschäftigungen ist, finde ich, keine Bundesaufgabe und soll selber finanziert werden.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Der öffentliche Verkehr entwickelt sich stetig weiter. Das Bedürfnis der Bevölkerung nach Mobilität nimmt zu. Es ist auch so, dass sich die Lebensgewohnheiten verändert haben und der

AB 2019 N 49 / BO 2019 N 49

Freizeitverkehr damit zunimmt. Nun ist die Frage nicht, ob wir das toll, gut oder schlecht finden, sondern wir möchten auch diesen Verkehr möglichst umweltverträglich organisieren. Auch der öffentliche Verkehr muss sich vermehrt auf die Kundenbedürfnisse und den wachsenden Freizeitverkehr ausrichten. Das gilt eben auch für den öffentlichen Regionalverkehr, der von der öffentlichen Hand bestellt wird. Die Frage ist hier nicht, ob wir das wollen oder nicht, sondern was die Alternative ist. Da hat der Vorstoss, der hier vorliegt, schon einen guten Punkt getroffen. Wenn man dieser Entwicklung Rechnung tragen will, dann sollen die Anliegen des Postulanten – nämlich eine Anpassung der Definition des abgeltungsberechtigten Verkehrs – zumindest geprüft werden. Das ist ja das Anliegen des Postulanten. Der Bundesrat ist selbstverständlich bereit, hier klare Kriterien für den abgeltungsberechtigten Verkehr zu erarbeiten und zu prüfen und auch an einem wirtschaftlichen öffentlichen Verkehr festzuhalten.

In Bezug auf das Argument, das von der Gegnerin des Postulates geäußert wurde, der öffentliche Verkehr werde damit zu einem Fass ohne Boden, muss ich festhalten: Natürlich kostet der öffentliche Verkehr die öffentliche Hand einiges. Aber es ist auch so, dass der Kostendeckungsgrad des Regionalverkehrs in der Schweiz über 50 Prozent liegt. Er dürfte natürlich weiter steigen, wenn man auch zusätzliche Einnahmen aus dem Freizeitverkehr hat. In diesem Sinne kann man sagen: Eine Anpassung an die heutigen Realitäten – und



die sind nun mal so – kann dazu führen, dass der Kostendeckungsgrad sich noch zusätzlich verbessert. In diesem Sinne kann man sogar sagen, die öffentliche Hand könnte auch entlastet werden.

Das ist der Grund, weshalb der Bundesrat die Annahme des Postulates beantragt und bereit ist, die Kriterien zu überprüfen und Ihnen entsprechende Vorschläge zu unterbreiten.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 18.3043/18200)

Für Annahme des Postulates ... 91 Stimmen

Dagegen ... 97 Stimmen

(0 Enthaltungen)