

«No Billag»: Ex-SRF-Chefredaktor Diego Yanez streitet mit SVP-Nationalrätin Natalie Rickli **SEITE 14, 15**

Lehrplan 21: Die Gegner geben nicht auf – in mehreren Kantonen stehen Abstimmungen an **SEITE 18**

Undurchsichtige Unternehmen

Kantone verlangen mehr Effizienz im öffentlichen Verkehr – nicht erst seit der Postauto-Affäre

Der Fall Postauto mit illegalen Gewinnen war auch möglich, weil die Verkehrsunternehmen eine starke Position innehaben. Doch die Kantone werden selbstbewusster.

LUKAS MÄDER, BERN

Der Kanton Basel-Landschaft macht Druck: Zwei Betreiber von Buslinien im Kanton müssen bis in zwei Jahren insgesamt zwei Millionen Franken einsparen. Das hat der Regierungsrat im Dezember beschlossen. Der Kanton will nun eine sogenannte Zielvereinbarung ausarbeiten, um die Autobus AG Liestal und die Baselland Transport AG zu verpflichten, auf ihren 18 Buslinien im oberen Basbiet effizienter zu werden – durch Kooperationen oder eine Fusion. Erreichen die beiden ÖV-Unternehmen das Ziel nicht, droht der Kanton damit, die Konzession neu auszuschreiben.

Der Kanton Basel-Landschaft tritt als Besteller von ÖV-Angeboten gegenüber den Busunternehmen selbstbewusster auf – und ist damit nicht alleine. Bereits sechs Kantone haben sich zusammengetan, um mehr Daten für den Preisvergleich der ÖV-Offerten zu haben. Das Problem der Kantone ist, dass sie nur schwer abschätzen können, was ein angemessener Preis für den Betrieb einer Buslinie ist. Jede Linie ist anders, unterscheidet sich von einer anderen durch die Anzahl Haltestellen, das Gelände oder die Grösse der Fahrzeuge. Ohne die Konkurrenz durch mehrere Anbieter, die sich um eine Linie bewerben, fehlt dem Kanton die Möglichkeit zu vergleichen. Die Offerten sind möglicherweise zu teuer. Dies hat sich beim Fall der Postauto AG gezeigt. Laut dem Bundesamt für Verkehr hat die Post jeweils tendenziell teurer offeriert, wenn es keine Mitbewerber gab. Die genauen Kosten können die Kantone nicht prüfen, weil ihnen die nötigen Angaben fehlen.

Um sich eine bessere Verhandlungsposition zu verschaffen, legen die Kantone Aargau, Luzern, St. Gallen, Thurgau, Bern und Basel-Landschaft ihre Daten zusammen, jeweils nach dem Aushandeln der neuen Offerten für ihre Buslinien, alle zwei Jahre. Eine Software berechnet aus allen Kosten der rund 500 Buslinien eine sogenannte Benchmark: einen Wert, der die Kosten für die unterschiedlichen Linien vergleichbar macht, beruhend auf den 25 effizientesten Linien.



Scheibenwischer verschaffen Buschauffeuren eine klarere Sicht. Die Kantone setzen auf andere Mittel für mehr Transparenz. KEYSTONE

Für den Kanton Basel-Landschaft ist die neue Benchmark wertvoll. Sie bietet einen Anhaltspunkt, ob der Offertenpreis in einem angemessenen Rahmen liegt, sagt die ÖV-Verantwortliche Eva Juhasz. «So können wir auf Grundlage gesicherter Daten einen tieferen Preis fordern.» Zwar seien einige Transportunternehmen anfangs kritisch gewesen. Inzwischen fänden es diese ebenfalls gut, ihre Position im interkantonalen Vergleich zu kennen, sagt Juhasz. Sie will nicht mehr auf das neue Instrument verzichten: «Wir haben uns gefragt, warum wir dieses Benchmark-System nicht schon lange haben.»

Der Kanton Aargau kennt das System schon länger. Er war 2012 Mitbegründer der Benchmark, zusammen mit Luzern und St. Gallen – und das, obwohl der Aargau als grosser Kanton bereits selber zahlreiche ÖV-Linien hat. «Trotzdem ist ein Vergleich über die Kantonsgrenzen hinweg nützlich», sagt David Wertli von der Abteilung für Verkehr beim Kanton. Die Benchmark sei ein Mittel, um den Druck auf die Busunternehmen zu er-

höhen. «Wir mussten im letzten Jahr nicht gross verhandeln», sagt er. Dies ganz im Unterschied zu früher, als es laut Wertli häufig Diskussionen gab wegen Details wie Dieselpreisen oder der Teuerung beim Lohn. 2017 hat der Aargau nun erstmals mit sechs ÖV-Anbietern Zielvereinbarungen über vier Jahre getroffen, die Effizienzsteigerungen festlegen. Wertli sieht darin auch für die Firmen einen Vorteil: «Wir geben ihnen unternehmerische Freiheit zurück, indem wir ein Ziel festlegen, es aber ihnen überlassen, wie sie es erreichen wollen.»

Dass die Busunternehmen zunehmend tiefere Preise offerieren, liegt nicht nur an den Argumenten der Kantone oder am guten Willen der ÖV-Anbieter. Im Raum steht auch immer die Drohung, die Buslinie bei unkooperativem Verhalten neu auszuschreiben – obwohl die Kantone meist lieber mit den bestehenden Fuhrunternehmen zusammenarbeiten.

Dass eine Neuausschreibung der Konzession, üblicherweise jeweils nach zehn Jahren, durchaus Wirkung haben

kann, zeigt der Kanton Bern. Er setzt seit 1997 konsequent auf dieses Mittel und hat in dieser Zeit 28 der schweizweit 50 Ausschreibungen verantwortet. Die dabei eingesparten Kosten sind beachtlich: In einem Bericht von 2011 spricht der Kanton von jährlich 10 Millionen Franken tieferen Ausgaben. Gleichzeitig habe die Qualität des Angebots zugenommen, und der Kanton als Besteller könne seine Interessen bei den Verkehrsunternehmen besser durchsetzen.

Dass sich die Kantone besser aufstellen müssen, um den ÖV-Anbietern auf Augenhöhe zu begegnen, hat auch der Bund erkannt. Derzeit laufen Arbeiten, um das Bestellverfahren zu reformieren mit dem Ziel, die Finanzierung effizienter zu gestalten. Zentrale Elemente dabei sind eine Stärkung der Zielvorgaben, wie sie einige Kantone bereits anwenden, sowie ein schweizweites Benchmark-System – die ÖV-Unternehmen sollen sich damit indirekt einem gesamtschweizerischen Wettbewerb stellen müssen.

Meinung & Debatte, Seite 12

Entwicklungshilfe im Interesse der Schweiz

Der Bund setzt vermehrt auf Public-Private-Partnerschaften

zas. Bern · Als Aussenminister Ignazio Cassis nach 100 Tagen im Amt eine erste Bilanz zog, äusserte er sich im Tessin vor allem zum EU-Dossier. Der Entwicklungshilfe widmete er sich nur am Rande. Erst auf Nachfrage sagte er bezüglich des ewigen Streits um die dafür eingesetzten Gelder: «Für die Linken ist es definitiv zu wenig, für die Rechten definitiv zu viel.» Für Cassis selber, der sich noch als FDP-Nationalrat ebenfalls für Kürzungen ausgesprochen hatte, ist das Budget heute «in einem guten Gleichgewicht». In Zukunft wolle er sich aber ohnehin nicht mit der Quantität, sondern mit der Qualität der Arbeit befassen. Und: «Aussenpolitik ist immer auch Innenpolitik.»

An der Jahreskonferenz der Direktion für Entwicklung und Zusammenarbeit (Deza), die am Dienstag in Bern stattfand, zeigte sich, dass die Ideen von Cassis in der Deza bereits verinnerlicht wurden: So soll die Entwicklungszusammenarbeit künftig auch – oder vor allem – den Interessen der Schweiz dienen. Zwar sollen die humanitäre Hilfe und der Beitrag zur Armutsreduktion auch 2018 im Zentrum stehen. Doch, wie Deza-Chef Manuel Sager sagte, sollen in den nächsten drei Jahren zugleich die Partnerschaften im Privatsektor von 30 auf 60 verdoppelt werden. Solche Public-Private-Partnerschaften pflegt die Schweiz derzeit vor allem mit Schweizer Unternehmen. Die Firmen sollen sich durch ihr Engagement sozialer und ökologischer verhalten, was auch dem Entwicklungsprozess zugutekommen dürfte. Ferner sollen durch Public-Private-Partnerschaften finanzielle Lücken gestopft werden. «Ohne Ressourcen des Privatsektors ist die Uno-Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung nicht umzusetzen», meint Sager.

Eva Schmassmann von der entwicklungspolitischen Arbeitsgemeinschaft Alliance Sud kritisiert den neuen Schwerpunkt der Deza: «Die Unternehmen sollten nicht mit den ohnehin knappen Entwicklungsgeldern zu einem Umdenken gebracht werden.» Lob erntet die Deza hingegen von Ständerat Damian Müller (Luzern, fdp.): «Das Engagement der Schweiz muss einen klaren Mehrwert für unser Land haben.» Der Aussenpolitiker ist allerdings der Meinung, dass die wirtschafts- und migrationspolitischen Aspekte künftig stärker einbezogen werden müssten. Es müsse alles unternommen werden, damit die Menschen erst gar nicht flöhen, sondern in ihren Herkunftsländern blieben.

Keine Kompromisse

Die Selbstbestimmungsinitiative der SVP wird im Parlament durchfallen – umstritten ist der Gegenentwurf

gmü. Bern · Nicht den Hauch einer Chance hatte die Selbstbestimmungsinitiative der SVP in der ständerätlichen Rechtskommission. Bei nur einer Gegenstimme schmetterte diese das Begehren ab – und alsbald wettete die SVP gegen die «Classe Politique», die «die Schweiz als Schweiz schon lange aufgegeben» habe. Was die SVP in ihrem lauten Communiqué nicht erwähnt, ist die Möglichkeit eines Gegenentwurfs, zu dem sie Hand bieten könnte. Wenn sie wollte. Aber just ihre kompromisslose Haltung ist mit ein Grund, weshalb die Kommission auch einen Gegenentwurf klar abgelehnt hat, nämlich mit acht zu vier Stimmen bei einer Enthaltung.

Primär argumentiert die Kommissionsmehrheit allerdings damit, dass ein Gegenentwurf gegenüber der heutigen Regelung keinen Mehrwert, sondern vielmehr neue Rechtsunsicherheiten

bringen würde, wie sie am Dienstag mitteilte. Konkret geprüft hat sie die Einführung einer so genannten Kollisionsklausel in der Verfassung. Eingebracht hatte den Vorschlag FDP-Ständerat Andrea Caroni. Gemäss diesem fände «bei einem Widerspruch zwischen dem Völkerrecht und einer Bestimmung der Bundesverfassung oder eines Bundesgesetzes das innerstaatliche Recht Anwendung, wenn der Verfassungs- oder Gesetzgeber ausnahmsweise und ausdrücklich vom Völkerrecht abgewichen ist und die völkerrechtliche Bestimmung nicht dem Schutz der Menschenrechte dient». Wer also Völkerrecht verletzen wollte, so Caroni, müsste dies explizit beschliessen; Doppelspiele wie bei der Masseneinwanderungsinitiative wären nicht mehr möglich. Damit würde einerseits das Völkerrecht gestärkt, andererseits aber auch der Verfassungs- und Gesetzgeber, weil ihm zu-

gestanden würde, in Ausnahmefällen vom Völkerrecht abzuweichen, statt «der Gnade des Bundesgerichts» ausgeliefert zu sein. Eine doppelte Abstimmung, über Initiative und Gegenentwurf, will jedoch auch Caroni nicht.

Nur: Der Gegenentwurf genügt der SVP nicht, wie deren Präsident Albert Rösti auf Anfrage sagt. Die SVP will mit ihrer Initiative der Bundesverfassung ganz generell den Vorrang gewähren vor völkerrechtlichen Verpflichtungen der Schweiz, es sei denn, es handle sich um zwingende Bestimmungen wie etwa das Verbot von Folter oder Völkermord. Die heutige Regelung lässt diesbezüglich Spielraum offen. Sie legt einzig fest, dass Bund und Kantone Völkerrecht «zu beachten» hätten und dass Bundesgesetze sowie Völkerrecht für das Bundesgericht und andere rechtsanwendende Behörden «massgebend» seien. Kommt es da-

bei zu Kollisionen, entscheiden Parlament oder Gerichte im Einzelfall, wie der Konflikt gelöst werden soll. Jüngstes Beispiel: die erwähnte Masseneinwanderungsinitiative. Hier hatte sich das Parlament bekanntlich gegen eine verfassungsnahe Umsetzung entschieden, um das Abkommen über die Personenfreizügigkeit mit der EU nicht zu verletzen.

Das letzte Wort zum Gegenentwurf ist noch nicht gesprochen. Die Chancen scheinen zwar klein, dass er im Ständerat eine Mehrheit findet. Neben Caroni hat er mit den beiden Bündnern Martin Schmid (fdp.) und Stefan Engler (cvp.) aber mindestens zwei weitere prominente Fürsprecher. Und auch CVP-Chef Gerhard Pfister sagt auf Anfrage, dass er persönlich die Idee eines Gegenentwurfs als «sehr prüfenswert» erachte. Für spannungsvolle Diskussionen in beiden Fraktionen ist damit jedenfalls gesorgt.

ANZEIGE

«Eine selbstbestimmte Zukunft beginnt schon in der Gegenwart.»

