



Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
Association suisse des transports routiers
Associazione svizzera dei trasportatori stradali

Sommersession 2022 der Eidgenössischen Räte



**ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
Argumente & Empfehlungen**

Inhalt

Nationalrat

| | | |
|----------------|---|----------|
| 21.4182 | Mo. Reichmuth. Einbezug der Wissenschaft in der Klimapolitik stärken | 3 |
|----------------|---|----------|

Ständerat

| | | |
|----------------|---|----------|
| 19.3513 | Mo. Müller-Altermatt. Harmonisierung und Ökologisierung der Bemessung der Motorfahrzeugbesteuerung | 4 |
|----------------|---|----------|

| | | |
|----------------|---|----------|
| 20.4478 | Mo. Dittli. Gleich lange Spiesse bei Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen | 5 |
|----------------|---|----------|

| | | |
|----------------|---|----------|
| 21.3977 | Mo. KVF-N. Förderung von nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr | 6 |
|----------------|---|----------|

| | | |
|----------------|---|----------|
| 22.3000 | Mo. KVF-N. Weiterführung der erfolgreichen Verlagerungspolitik und Gewährleistung der nationalen Versorgungssicherheit dank Ausbau des linksrheinischen Neat-Zubringers Wörth-Strassburg | 7 |
|----------------|---|----------|

| | | |
|----------------|---|----------|
| 22.3013 | Mo. KVF-N. Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrskorridors durch die Schweiz stärken | 8 |
|----------------|---|----------|

| | | |
|----------------|---|----------|
| 22.3364 | Mo. Ettlín. Zeitlich befristete Absicherung für das bewährte System der Kundengeldabsicherung gemäss Pauschalreisegesetz | 9 |
|----------------|---|----------|

| | | |
|--|--|-----------|
| Diverse Vorstösse zur Kostenreduktion im Energie- und Treibstoffbereich | | 10 |
|--|--|-----------|

| | | |
|----------------|---|--|
| 22.3128 | Mo. Juillard. Einen Mechanismus zur Regulierung der Brenn- und Treibstoffpreise für den Krisenfall | |
|----------------|---|--|

| | | |
|----------------|--|--|
| 22.3243 | Mo. Knecht. Entlastungspaket zugunsten der Bevölkerung und Wirtschaft | |
|----------------|--|--|

| | | |
|----------------|--|--|
| 22.3244 | Mo. Chiesa. Entlastungspaket zugunsten der Bevölkerung und Wirtschaft | |
|----------------|--|--|

| | | |
|----------------|---|--|
| 22.3356 | Mo. Chiesa. Explodierte Benzin-, Diesel- sowie Brennstoffpreise für den Mittelstand und das Gewerbe senken | |
|----------------|---|--|

Geschäfte beider Räte

| | | |
|---------------|---|-----------|
| 21.039 | Geschäft des Bundesrates. Personenbeförderungsgesetz. Änderung | 11 |
|---------------|---|-----------|

Kontakt

Dr. André Kirchhofer
Vizedirektor
Tel. +41 31 370 85 21
a.kirchhofer@astag.ch

Anna Lena Kaufmann
Leiterin Geschäftsfeld Politik
Tel. +41 31 370 85 69
a.kaufmann@astag.ch

Nationalrat

21.4182 Mo. Reichmuth. Einbezug der Wissenschaft in der Klimapolitik stärken

Einreichungsdatum: 30.09.2021

[Link zur Vorlage](#)

Mit der Motion wird verlangt, das «Beratende Organ für Fragen der Klimaänderung» (OCC) durch eine neue Expertenkommission zu ersetzen. Damit sollen die Beziehungen zwischen Politik und Wissenschaft im Klimaschutz institutionalisiert werden.

Stellungnahme ASTAG

In Kernthemen der Verkehrs- und Klimapolitik zeichnet sich eine deutliche Zunahme des Einflusses der Wissenschaft in Entscheidungsprozessen ab. Bestes Beispiel dafür ist die Berechnungsmethodik der externen Kosten des Verkehrs, die in einem direkten Zusammenhang mit der zulässigen Obergrenze der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA steht. Hier liegt die Deutungshoheit zunehmend und fast ausschliesslich bei externen Beratungsbüros und den zuständigen Bundesämtern. Dadurch wurde ein eigentlicher «Kostenerfindungsmechanismus» in Gang gesetzt, der es möglich macht, dem Schwerverkehr immer mehr externe Kosten aufzubürden und somit auch neue Abgaben zu erheben.

Diese Verschiebung der Entscheidungsbefugnisse lehnt die ASTAG ganz grundsätzlich ab. Beim Klimaschutz, aber auch in anderen Themenfeldern muss das Primat der Politik gelten; die Wissenschaft hat lediglich eine «Zuhörerfunktion», aber keine Entscheidungsmacht.

→ **Empfehlung: Ablehnung**

Ständerat

19.3513 Mo. Müller-Altermatt. Harmonisierung und Ökologisierung der Bemessung der Motorfahrzeugbesteuerung

Einreichungsdatum: 09.05.2019

[Link zur Vorlage](#)

Die Erhebung der Motorfahrzeugsteuern – bisher ausschliesslich in kantonaler Hoheit – soll schweizweit vereinheitlicht werden. Der Bundesrat soll dazu die Berechnungsgrundlagen gesetzlich vorgeben und emissionsarme Fahrzeuge begünstigen. Die Kantone sollen jedoch weiterhin über die Höhe der Steuern bestimmen können.

Stellungnahme ASTAG

Die Berechnung und folglich die Höhe der Motorfahrzeugsteuern variieren heute von Kanton zu Kanton. Fahrzeughalter müssen nicht überall gleich viel bezahlen – was auf den ersten Blick zu «Ungerechtigkeiten» führt. Mit einer Vereinheitlichung, wie sie die Motion anstrebt, ist jedoch zu befürchten, dass die Unterschiede zwar eliminiert werden, es zugleich aber flächendeckend zu neuen Auflagen und Einschränkungen kommt. Die negative Folge wären höhere Kosten zu lasten einer Mehrheit der Fahrzeughalter. Vor allem der Strassentransport, der im Mobilitätsbereich schon heute weit aus am stärksten besteuert wird, müsste mit neuen Zusatzbelastungen rechnen. Die Modernisierung der Fuhrparks hin zu Nutzfahrzeugen mit emissionsarmen Antrieben (z.B. Wasserstoff, Elektro, Biogas) befindet sich schon jetzt auf gutem Weg, auch ohne nationale Bestimmungsvorgaben.

→ **Empfehlung: Ablehnung**

Ständerat

20.4478 Mo. Dittli. Gleich lange Spiesse bei Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen

Einreichungsdatum: 14.12.2020

[Link zur Vorlage](#)

Der Bundesrat soll die Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen, die im Schwerverkehr gelten, auf Fahrer von Lieferwagen ab 2,5 Tonnen im gewerbsmässigen Strassengütertransport ausdehnen. Parallel dazu sind für diese Fahrzeuge die Ausrüstungsvorschriften der EU bezüglich digitalem Fahrtschreiber im grenzüberschreitenden Verkehr auch für die Schweiz zu übernehmen. Das Ziel sind gleich lange Spiesse zwischen Lieferwagen und Lastwagen. Auf eine strengere und vorzeitige Umsetzung der künftigen EU-Vorschriften (Swiss Finish) soll verzichtet werden. Der Bundesrat beantragt die Annahme der Vorlage.

Stellungnahme ASTAG

Der Strassengüterverkehr ist ein hart umkämpfter Markt. Die Margen sind sehr gering, die Regulierung sehr dicht. Die «klassischen» Transportunternehmen sind deshalb gezwungen, laufend Optimierungen vorzunehmen, d.h. die Fahrzeugauslastung zu verbessern und Effizienzsteigerungen zu erzielen. Nur so ist erfolgreiches Unternehmertum möglich. Hingegen ist der Bestand bei den sogenannten Lieferwagen, d.h. bei Nutzfahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von weniger als 3,5 Tonnen förmlich explodiert. 2010 waren in der Schweiz rund 280'000 Lieferwagen registriert, 2020 waren es 400'000. Das ist eine Steigerung von 43 Prozent – innerhalb von nur 10 Jahren!

Unternehmen, deren Businessmodell primär auf Lieferwagen basiert, befinden sich daher deutlich im Vorteil. Ihre Kosten pro Kilometer sind mangels Schwerverkehrsabgabe massiv tiefer; auch müssen die Chauffeure sich nicht an gesetzliche Lenk- und Ruhezeiten halten bzw. keine obligatorischen Weiterbildungskurse besuchen. Eine Lizenzpflicht besteht nicht, d.h. jedermann kann Transporte mit Lieferwagen ausführen, ohne jeglichen Nachweis einer fachlichen Qualifikation.

Das Resultat ist eine massive, staatlich verursachte Wettbewerbsverzerrung zulasten von «normalen» Transportunternehmen mit «grossen» Lastwagen. Vor allem im Stückgutbereich, bei Paketlieferungen oder in der City-Logistik gehen zunehmend Aufträge verloren. Leidtragende sind nicht nur die betroffenen Firmen selbst, die in ihren Bestrebungen für einen möglichst effizienten Güterverkehr zurückgeworfen werden. Der grösste Schaden entsteht vielmehr für Umwelt und Klima sowie zulasten der Arbeitnehmenden: Je mehr Lieferwagen zum Einsatz kommen, desto mehr Fahrzeuge braucht es – mit entsprechend mehr Treibstoffverbrauch und CO₂-Ausstoss. Die Chauffeure sind zudem häufig weit länger unterwegs, als es mit schweren Nutzfahrzeugen aufgrund der geltenden ARV-Bestimmungen erlaubt ist. Die negativen Folgen sind klar: Sozial- und Lohndumping sowie ein wachsendes Risiko für die Strassenverkehrs- und die Arbeitssicherheit.

Die vorliegende Motion möchte hier ansetzen und für gleiche Spiesse für Transportfirmen mit Lieferwagen einerseits und mit Lastwagen bzw. Sattelschleppern andererseits sorgen. Dazu sollen die Arbeits- und Ruhezeitverordnung ARV auf den gewerbsmässigen Gütertransport mit Nutzfahrzeugen ab 2,5 Tonnen ausgeweitet werden sowie die Ausrüstungsvorschriften der EU bezüglich digitalem Fahrtschreiber übernommen werden. Das ist der richtige Weg. Die zuständigen Gremien der ASTAG haben sich dafür ausgesprochen.

→ **Empfehlung: Zustimmung**

Ständerat

21.3977 Mo. KVF-N. Förderung von nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr

Einreichungsdatum: 30.08.2021

[Link zur Vorlage](#)

Im öffentlichen Busverkehr sollen vermehrt Fahrzeuge mit nichtfossilem Antrieb zum Einsatz kommen. Der Bundesrat soll dazu – in Zusammenarbeit mit Kantonen, Gemeinden und der öV-Branche – ein Konzept zur Finanzierung und Förderung erarbeiten.

Stellungnahme ASTAG

Das Schweizer Strassentransportgewerbe mit Lastwagen, Reisebussen und Taxi treibt die Modernisierung der Fahrzeugflotten seit Jahren stark voran. Aktuell geht der Trend bereits in Richtung von emissionsarmen bzw. -freien Antriebsformen wie Elektro, Wasserstoff und (Bio-) Gas. Im europaweiten Vergleich gilt die Schweiz als Pionierland. Voraussetzung sind allerdings enorme Investitionen. Noch immer liegt der Anschaffungspreis für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben deutlich höher als für herkömmliche Diesel-LKW und Busse.

Vor diesem Hintergrund ist nicht einzusehen, weshalb sich der Staat ausschliesslich im öV an der Förderung von nicht-fossilen Antriebsformen finanziell beteiligen soll. Die Schaffung von Anreizen bzw. die Implementierung einer Anschubfinanzierung lässt sich zwecks Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehr zwar durchaus rechtfertigen. Erforderlich ist allerdings ein Gesamtkonzept für den gesamten Güter- und Personentransport, unabhängig davon, ob sich ein Unternehmen im öffentlichen oder privaten Besitz befindet bzw. auf der Strasse oder der Schiene unterwegs ist. Nur so kann fairer Wettbewerb gewährleistet und massive Ungleichbehandlung vermieden werden. Die entsprechenden Massnahmen können mit der anstehenden Revision des CO₂-Gesetzes beschlossen werden.

→ **Empfehlung: Ablehnung**

Ständerat

22.3000 Mo. KVF-N. Weiterführung der erfolgreichen Verlagerungspolitik und Gewährleistung der nationalen Versorgungssicherheit dank Ausbau des linksrheinischen Neat-Zubringers Wörth-Strassburg

Einreichungsdatum: 11.01.2022

[Link zur Vorlage](#)

Die Schweizer Verlagerungspolitik hängt wesentlich vom Ausbau der NEAT-Zulaufstrecken nördlich von Basel ab. Die Motion verlangt deshalb, dass sich der Bundesrat für den Ausbau der linksrheinischen Linie zwischen Wörth und Strassburg einsetzt und die Schweiz einen Teil der Finanzierung übernimmt.

Stellungnahme ASTAG

Die ASTAG bekennt sich zum Verlagerungsauftrag für den «alpenquerenden Güterverkehr von Grenze zu Grenze» (BV Art. 84) und setzt dazu auf Ko-Modalität, die gleichberechtigte Zusammenarbeit aller Verkehrsträger. Der jüngste Verlagerungsbericht 2021 zeigt auf, dass der Wettbewerbsanteil der Schiene (Modal Split) zwar so hoch liegt wie nie, es für weitere Fortschritte aber zwingend zusätzliche Massnahmen braucht. Von besonderer Wichtigkeit ist dabei der Ausbau der NEAT-Zulaufstrecken nördlich von Basel. Nur so, mittels Stärkung der Schiene, sind weitere Erfolge möglich. Eine Schwächung der Strasse, etwa durch eine Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA, hätte hingegen keinerlei Wirkung. Im Interesse der gesamten Verlagerungspolitik, aber auch des Transportgewerbes (Stau-reduktion auf den Nationalstrassen!) macht es deshalb Sinn, wenn sich die Schweiz am Ausbau der Zulaufstrecken beteiligt – auch wenn dies eigentlich Aufgaben und Pflicht von Deutschland und Frankreich wäre. Wie die bisherige Entwicklung zeigt, muss sonst mit weiteren Verzögerungen gerechnet werden.

→ **Empfehlung: Zustimmung**

Ständerat

22.3013 Mo. KVF-N. Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrskorridors durch die Schweiz stärken

Einreichungsdatum: 01.02.2022

[Link zur Vorlage](#)

Der Bundesrat soll beauftragt werden, den alpenquerenden kombinierten Verkehr verstärkt zu fördern. Konkret werden Massnahmen verlangt, die auf Neuverkehre sowie auf Regionen mit heute geringem Marktanteil der Schiene, aber hohem Verlagerungspotential abzielen. Die für die Umsetzung notwendigen Rechtsanpassungen und Finanzbeschlüsse sollen dem Parlament mit einer Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes vorgelegt werden.

Stellungnahme ASTAG

Im Schienengüterverkehr hat der Unbegleitete Kombinierte Verkehr UKV (Containerverlad) mit Abstand am meisten Wachstumspotential. Es bietet sich daher an, die Förderung, sprich: finanzielle Unterstützung zwecks Stärkung der Schiene erneut zu intensivieren. Andererseits hängt die langfristige Zukunftsfähigkeit des Schienengüterverkehrs jedoch entscheidend davon ab, dass die Angebote möglichst eigenwirtschaftlich funktionieren. Auf jeden Fall aber dürfen staatliche Gelder nur für den alpenquerenden Transitverkehr von Grenze zu Grenze eingesetzt werden. Alles andere wäre verfassungswidrig; denn ein Verlagerungsauftrag für den Binnen-, Import- und Exportverkehr besteht nicht, hier gilt die freie Verkehrsmittelwahl. Von der geplanten Erhöhung der Abgeltung darf daher der Schienengüterverkehr innerhalb der Schweiz nicht profitieren – was bei der Umsetzung im Güterverkehrsverlagerungsgesetz zwingend zu beachten wäre (im Falle einer Annahme der Motion).

→ **Empfehlung: Zustimmung**

Ständerat

22.3364 Mo. Ettlín. Zeitlich befristete Absicherung für das bewährte System der Kundengeldabsicherung gemäss Pauschalreisegesetz

Einreichungsdatum: 18.03.2022

[Link zur Vorlage](#)

Der Garantiefonds der Schweizer Reise(bus)branche soll für eine begrenzte Zeitdauer mit staatlichen Mitteln unterstützt werden. Die Absicht ist, damit die Kundengeldabsicherung zugunsten der Konsumentinnen und Konsumenten zu verbessern.

Stellungnahme ASTAG

Im Bundesgesetz über Pauschalreisen ist der Grundsatz verankert, dass Reiseveranstalter auch bei Zahlungsunfähigkeit bzw. Konkurs in der Pflicht stehen. Die Rückreise der Kunden muss sichergestellt sein, ebenfalls müssen bereits bezahlte Beträge zurückerstattet werden. Der Konsument kann vor Reiseantritt einen entsprechenden Nachweis verlangen.

Zur Umsetzung hat die Schweizer Reisebranche – inklusive Reisebusunternehmen – bereits 1994 in Eigeninitiative einen «Garantiefonds» gegründet. Die gesetzlich vorgeschriebene Kundengeldabsicherung konnte damit während Jahren selbstverantwortlich gewährleistet werden. Mit der Coronakrise hat sich die Situation jedoch stark gewandelt. Viele Reisefirmen sind aufgrund massiver Auftragseinbrüche in den letzten zwei Jahren finanziell geschwächt, verzeichnen seit kurzem aber wieder steigende Kundenzahlen. Als Folge nimmt das Risiko von Zahlungsausfällen zu; der Garantiefonds (Non-Profit-Organisation) dürfte für einige Zeit stärker belastet werden als bisher.

Die Branche selbst hat bereits reagiert und Anpassungen am Garantiefonds beschlossen. Mit einer Erhöhung der Mitgliederbeiträge sollen die Reserven erhöht werden – was jedoch seine Zeit dauert. Daher macht es durchaus Sinn, den Garantiefonds vorübergehend mit staatlichen Sicherheiten (z.B. Bürgschaften) zu unterstützen. Eine ähnliche Lösung ist z.B. in Deutschland bereits eingeführt worden. Der Zusammenbruch des Systems der Kundengeldabsicherung ist weder im Interesse der Konsumenten noch der Reisebranche und schon gar nicht der Rechtssicherheit. Eine Alternative zum Garantiefonds ist nicht ersichtlich. Die Erfahrungen und Entwicklungen in anderen Ländern haben gezeigt, dass private Versicherer keine valable Alternative sind (hohe Kosten, ungenügendes Interesse).

→ **Empfehlung: Zustimmung**

Ständerat

Diverse Vorstösse zur Kostenreduktion im Energie- und Treibstoffbereich

Die Energie- und Treibstoffpreise sind in den letzten Wochen auf Rekordniveau angestiegen. Als Folge davon wurden im Parlament mehrere Vorstösse eingereicht, die verlangen, dass der Staat Massnahmen zur Entlastung von Wirtschaft, Gewerbe und Bevölkerung vornimmt.

Zu erwähnen sind insbesondere nachfolgende Vorstösse

- 22.3128 Mo. Juillard. Einen Mechanismus zur Regulierung der Brenn- und Treibstoffpreise für den Krisenfall**
- 22.3243 Mo. Knecht. Entlastungspaket zugunsten der Bevölkerung und Wirtschaft**
- 22.3244 Mo. Chiesa. Entlastungspaket zugunsten der Bevölkerung und Wirtschaft**
- 22.3356 Mo. Chiesa. Explodierte Benzin-, Diesel- sowie Brennstoffpreise für den Mittelstand und das Gewerbe senken**

Stellungnahme ASTAG

Der massive Preisanstieg bei Treibstoffen stellt das Schweizer Strassentransportgewerbe erneut vor enorme Herausforderungen. Die Kostenbelastung für die Transportunternehmer, die im europaweiten Vergleich schon heute auf Rekordniveau liegt, nimmt weiter zu. Vorab bei mittleren und kleineren Transportunternehmen, d.h. der grossen Mehrheit der Branche, besteht das Risiko, dass die vorhandene Liquidität nicht mehr ausreicht, um Diesel in der erforderlichen Menge zu den aktuellen Marktpreisen einzukaufen. Die Folge wäre, dass einzelne Fahrzeuge oder sogar ganze Flotten stillgelegt werden müssten.

Die Branche hat reagiert und ist bereits selber aktiv geworden. Die höheren Dieselpreise wurden in den Kostenkalkulationen berücksichtigt. Das führt unter anderem auch zu Neuverhandlungen von bestehenden Frachtverträgen mit Kunden. Eine zumindest teilweise Weiterverrechnung an die Kundschaft dürfte in den meisten Fällen unausweichlich sein. Somit muss mit Preiserhöhungen am Transportmarkt, sprich: mit höheren Frachtraten gerechnet werden, dies zulasten von Wirtschaft, Gewerbe und letztlich auch der Konsumentinnen und Konsumenten.

In der Transportbranche sind jedoch langfristige (Jahres-) Verträge üblich. In vielen Fällen wird es nicht möglich sein, kurzfristig Preisanpassungen vorzunehmen. Vorab kleinere KMU-Betriebe mit wenig Marktmacht haben deshalb kaum den jetzt notwendigen Handlungsspielraum. Trotz unternehmerischer Eigeninitiative und Effizienzsteigerungen in ihren internen Abläufen sind sie mit enormen Zusatzkosten konfrontiert – ohne jede Alternative zu weiteren Optimierungsmassnahmen.

Letztlich geht es darum, die Versorgung und Entsorgung in der ganzen Schweiz weiterhin ohne Beeinträchtigung sicherzustellen. So wie sich das Schweizer Strassentransportgewerbe während der Coronakrise als systemrelevant erwiesen hat, ist die zuverlässige, pünktliche und flexible Zustellung von Gütern und Waren in der Feinverteilung auch jetzt ohne Nutzfahrzeuge nicht möglich. Flottenstilllegungen, mit denen bei anhaltender Dieselpreisbelastung gerechnet werden muss, würden daher nicht nur die Branche betreffen, sondern die gesamte Schweizer Wirtschaft und Bevölkerung.

In diesem Sinne empfiehlt die ASTAG die Vorstösse 22.3128, 22.3243, 22.3244 und 22.3356 zur Annahme.

→ **Empfehlung: Zustimmung**

Geschäfte beider Räte

21.039 Geschäft des Bundesrates. Personenbeförderungsgesetz. Änderung

Einreichungsdatum: 07.05.2021

[Link zur Vorlage](#)

Die Revision des Personenbeförderungsgesetzes PBG, mit der sich National- und Ständerat seit einiger Zeit beschäftigen, will den Missbrauch von staatlichen Geldern im öV verhindern. Zugleich führt die Vorlage in der aktuellen Version jedoch zu neuen Subventionen. Konkret sollen öV-Betriebe verpflichtet werden, vergünstigte Tarife für begleitete Gruppenreisen von Kindern und Jugendliche an Schul-, Kultur-, Sportanlässe anzubieten (Art. 15 Abs. 6bis); als Entgelt sind Beiträge des Bundes vorgesehen (Art. 15 Abs. 6quater).

Stellungnahme ASTAG

Die Beförderung von Schülerinnen und Schülern bzw. Schulklassen gehört seit jeher zu den wichtigsten Tätigkeitsfeldern der Schweizer Reisebusbranche. Mit Cars sind Transporte an nahezu jeden Punkt der Schweiz möglich – sicher, umweltverträglich, komfortabel, flexibel. Dabei kommen Fahrzeuge zum Einsatz, die sich zwar vom Raumkonzept von öV-Bussen unterscheiden, nicht aber betreffend Antriebstechnologie und CO₂-Ausstoss. Im Gegenteil ist die Modernisierung der Fuhrparks in der privaten Reisebusbranche häufig sogar weiter fortgeschritten als im öffentlichen Sektor. Von daher rechtfertigt es sich unter keinem Titel, Schülertransporte mittels obligatorischen Tiefst- bzw. Dumpingpreisen dem öV zuhalten zu wollen und dafür Subventionen zu bezahlen. Es kann und darf nicht sein, dass der Staat in so weitreichender Weise in den Wettbewerb eingreift und eine massive Vorzugsbehandlung des öV schafft.

→ **Empfehlung:**

- Streichung von Art. 15 Abs. 6bis
- Streichung von Art. 15 Abs. 6quater (= Minderheit KVF-N)