

Sperrfrist für alle Medien

Veröffentlichung erst nach der Medienkonferenz zur Gemeinderatssitzung

Stellungnahme**Postulat Freie Fahrt mit dem Stadtbus**

Am 18. November 2021 reichte Gemeinderat Thomas Dufner namens der CVP-Gemeinderatsgruppe das Postulat "Freie Fahrt mit dem Stadtbus" ein (Beilage 1). Dieses wurde an der Gemeinderatssitzung vom 9. Dezember 2021 begründet (Beilage 2).

Das Postulat fordert die Prüfung, ob die Nutzung des Stadtbusses, eventuell inklusive "Roter Arnold" und Postauto, auf dem Stadtgebiet von Kreuzlingen gratis angeboten werden kann. Die dadurch entstehenden Kosten sollen durch die Spezialfinanzierung Parkierungsanlagen abgedeckt werden. Bei einem positiven Prüfergebnis einer Gratisnutzung soll im Stadtgebiet von Kreuzlingen eine Versuchsphase von mindestens zwei Jahren zur Evaluation der Auswirkungen der Massnahmen auf die Verkehrssituation in der Stadt und des Umsteigeeffekts durchgeführt werden.

Der Stadtrat nimmt zum Postulat wie folgt Stellung:

Das Kernanliegen des Postulats, mit einem Anreizsystem den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) zu fördern, wird vom Stadtrat begrüsst. Aus verschiedenen Gründen, die nachfolgend noch detailliert aufgeführt werden, ist ein Gratis-ÖV aus Sicht des Stadtrats, der Abteilung öffentlicher Verkehr des Kantons Thurgau sowie des Tarifverbunds Ostwind zurzeit jedoch noch der falsche Anreiz und aufgrund der vorhandenen Randbedingungen kaum umsetzbar. Infolgedessen verfolgt der Stadtrat zur Förderung des ÖV andere Massnahmen anstelle eines Gratis-ÖV, wie z. B. bessere Verbindungen, ein erleichtertes Umsteigen, die Priorisierungen an Verkehrsknoten, Busspuren und Beschleunigungsmassnahmen oder eine weitere Subvention der Fahrpreise.

Die Gratisnutzung des Stadtbusses kann zu einem Überkonsum an Mobilität führen. Die Folge wären überfüllte Busse, was einen beachtlichen Ausbau der Fahrzeugflotte nötig machen und entsprechende Mehrkosten zur Folge haben würde. Zudem könnten die Fahrpläne nicht eingehalten werden. Diese Auswirkungen zeigten sich bereits beim dreimonatigen Versuch, als der Stadtbus für Schülerinnen und Schüler gratis war. Insbesondere am Morgen bei Schulbeginn waren die Busse überfüllt. Schülerinnen und Schüler waren teilweise aus Langeweile pausenlos mit dem Bus unterwegs. Dadurch fanden Pendlerinnen und Pendler sowie ältere Personen, die auf den Stadtbus angewiesen sind, keinen Platz mehr. Im Sinne der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist es generell wünschenswert, wenn die jüngere Generation den Schulweg mit dem Velo oder zu Fuss absolviert.

Die Abteilung öffentlicher Verkehr des Kantons Thurgau sowie der Tarifverbund Ostwind sehen in einem Gratisangebot des Stadtbusses oder der Tarifzone 256 (Kreuzlingen) ebenfalls Probleme. Eine kostenlose Benutzung von einzelnen Transportunternehmen innerhalb einer Zone ist nicht möglich. Dies müsste auch für das Postauto, die SBB und Turbo gelten. Für die Berechnung der Subventionskosten müssten somit alle verkauften Tickets der Zone 256 berücksichtigt werden. Infolgedessen wäre eine Entschädigung an den Tarifverbund bedeutend höher.

Falls aus politischer Sicht trotzdem für den Stadtbus eine Gratisnutzung gewünscht wird, hätte dies faktisch einen Austritt aus dem Tarifverbund Ostwind zur Folge. Ausserdem entstünde auf dem Liniennetz der Stadt Kreuzlingen eine Ungleichbehandlung. Im Stadtbus wäre kein Ticket erforderlich, auf den Postautolinien und im "Roten Arnold" müsste jedoch eines gelöst werden. Falls sich nach der Versuchsphase herausstellt, dass für die Benutzung des Stadtbusses wiederum Gebühren verlangt werden sollen, wäre ein Wiederbeitritt zum Tarifverbund Ostwind zwingend. Die Stadt Kreuzlingen könnte ohne einen massiven Personalausbau den Ticketvertrieb etc. nicht übernehmen. Dies wäre auch aus finanzieller Sicht alles andere als sinnvoll.

Ein kostenloser ÖV bedeutet nicht unbedingt mehr Nachhaltigkeit und mehr Umweltschutz. Alle Beispiele von Gratis-ÖV-Versuchen im Ausland (Wien, Tallinn, Hasselt, Liechtenstein oder Luxemburg) zeigen, dass es nicht per se zu einer Verlagerung vom MIV zum ÖV gekommen ist. Stattdessen besteht die Gefahr, dass in erster Linie die Gesamtmobilität erhöht wird und es zu einer Verlagerung vom Fuss- und Veloverkehr zum ÖV kommt. Unter dem Strich haben sich somit die Klimabelastungen nicht wesentlich verringert.

Die Stadt Kreuzlingen fördert den ÖV im Vergleich zu anderen Städten im Tarifverbund Ostwind bereits relativ stark durch subventionierte Einzelfahrscheine (CHF 65'000.– pro Jahr), subventionierte Abonnemente der Regio Kreuzlingen (CHF 240'000.– pro Jahr) und die gegenseitige Anerkennung der Fahrausweise der Städte Kreuzlingen und Konstanz (ab 01.01.2022 CHF 60'000.– pro Jahr). Wie eingangs erwähnt, unterstützt der Stadtrat eine weitere Förderung des ÖV und des Umstiegs vom MIV zum ÖV. Er ist jedoch der Meinung, dass eine Gratisnutzung der falsche Weg ist. Der ÖV soll durch bessere Verbindungen, erleichtertes Umsteigen, Priorisierungen an Verkehrsknoten, Busspuren und Beschleunigungsmassnahmen, oder einer weiteren Subvention von Fahrpreisen attraktiver werden. Die bisherige Subvention der Ticketpreise von CHF 305'000.– wurde bis anhin noch nicht voll ausgeschöpft. In der Rechnung 2021 wurden diesbezüglich lediglich rund CHF 209'000.– benötigt. Dies ist teilweise auch der Corona-Pandemie geschuldet, da dadurch weniger Tickets verkauft wurden. Aus Sicht des Stadtrats wäre somit eine weitere Subvention, insbesondere für die Einzelfahrkarten, denkbar. Um eine wirkungsvolle Verbesserung der Klimasituation zu erreichen, könnten die Gelder aus der Spezialfinanzierung Parkierungsanlagen für die geplante Elektrifizierung der Stadtbusflotte sowie den Ausbau der Infrastruktur der Haltestellen verwendet werden. Durch eine solche Investition könnten alle Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt profitieren, auch diejenigen, die den Stadtbus nicht nutzen und bereits vorwiegend zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind.

Gratisangebot – juristisch heikel

Wie aus verschiedenen Medienberichten vielleicht bekannt, droht solchen Angeboten in der Schweiz juristisches Ungemach (Beilage 3). Erstens hält die Bundesverfassung fest, dass die Passagiere des ÖV einen angemessenen Teil der Kosten bezahlen sollen. Zweitens liegt die Tarifhoheit im Kanton Thurgau beim Tarifverbund Ostwind. Drittens ist im kantonalen Gesetz über den öffentlichen Verkehr der "Grundsatz der Wirtschaftlichkeit des Verkehrsangebotes" verankert. Es bräuchte also Gesetzesänderungen, um einen Gratisbus einzuführen.

Fazit

Vonseiten Tarifverbund Ostwind ist eine kostenlose Benutzung der Zone 256 ausschliesslich für alle Transportunternehmen möglich. Alle verkauften Tickets müssten durch die Stadt Kreuzlingen subventioniert werden, was zu erheblichen Mehrkosten führen würde. Zudem müsste aufgrund der zu erwartenden zusätzlichen Fahrgäste das Angebot ausgebaut werden. Aus Sicht des Stadtrats, der Abteilung öffentlicher Verkehr des Kantons Thurgau sowie des Tarifverbunds Ostwind, ist die Gratisnutzung des ÖV der falsche Anreiz, um eine Verlagerung des MIV zum ÖV zu erreichen. Anstelle eines Gratis-Stadtbusses sieht der Stadtrat eine Förderung des ÖV durch bessere Verbindungen, erleichtertes Umsteigen, Priorisierungen an Verkehrsknoten, Busspuren und Beschleunigungsmassnahmen oder eine weitere Subvention von Fahrpreisen vor.

Aus Sicht des Stadtrats ist eine weitere Subvention, insbesondere für die Einzelfahrkarten, zielführend. Zudem sollen die Gelder aus der Spezialfinanzierung Parkierungsanlagen für die geplante Elektrifizierung der Stadtbusflotte sowie den Ausbau der Infrastruktur der Haltestellen verwendet werden. Durch eine solche Investition können alle Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt profitieren.

Sobald die anstehende Totalrevision des Parkierungsreglements erfolgt ist, wird der Stadtrat dem Gemeinderat einen Vorschlag mit konkreten Subventionsmöglichkeiten unterbreiten.

Antrag

**Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren**

Der Stadtrat empfiehlt dem Gemeinderat, das Postulat abzulehnen.

Kreuzlingen, 19. April 2022

Stadtrat Kreuzlingen

Thomas Niederberger, Stadtpräsident

Michael Stahl, Stadtschreiber

Beilagen

1. Postulat vom 18. November 2021
2. Begründung vom 9. Dezember 2021
3. Medienbericht Thurgauer Zeitung vom 8. Februar 2022

Mitteilung an

- Mitglieder des Gemeinderats
- Medien



Postulat

„Freie Fahrt mit dem Stadtbus“

Die Verkehrssituation in Kreuzlingen wird für alle Einwohnerinnen und Einwohner immer belastender. Verstopfte Durchgangsstrassen Ost/West, kilometerlange Staus durch Kreuzlingen zu den Spitzenzeiten und an den Wochenenden, hohes Verkehrsaufkommen im Zentrumsgebiet. Abhilfe tut Not!

Eine Möglichkeit, die Verkehrsüberlastungssituation in der Stadt abzubauen oder zumindest zeitweise zu verbessern, liegt in einem positiven Anreizsystem in Form einer Förderung des Umstiegs auf den öffentlichen Verkehr. Benutzt beispielsweise zu den neuralgischen Zeiten ein Teil der Kreuzlinger Bevölkerung anstelle ihres eigenen Fahrzeuges den Stadtbus, so führt das zu einer spürbaren Verbesserung der Verkehrsüberlastungssituation in der Stadt. Damit der Stadtbus anstelle des eigenen Autos genutzt wird, muss für die Kreuzlinger Bevölkerung ein greifbarer Anreiz geschaffen werden: **Die Gratisnutzung des Stadtbusses!**

Kann jedermann schnell an die nächste Haltestelle in der Umgebung seiner Wohnung laufen und ohne sich um ein Billet kümmern zu müssen in den Stadtbus einsteigen, steigt die Bereitschaft voraussichtlich erheblich an, den öffentlichen Verkehr in Anspruch zu nehmen und das eigene Auto zu Hause zu lassen.

Im Weiteren ist der Gratis-Stadtbus auch eine Klima-Unterstützungsmassnahme, um den CO₂-Ausstoss zu reduzieren. Steigen möglichst viele Einwohnerinnen und Einwohner von Kreuzlingen, welche üblicherweise motorisiert in der Stadt unterwegs sind, auf den öffentlichen Verkehr um - oder nutzen zumindest zeitweise den öffentlichen Verkehr anstelle des eigenen Autos -, ist das für die Klimasituation in der Stadt positiv.

In Luxemburg sind seit 1. März 2020 Bus und Bahn für jedermann gratis. Im Kanton Freiburg wird im Schwarzseegebiet ein Gratisbus an den Wochenenden und in den Schulferien als Pilotprojekt angeboten. Gratisbusse sind mit Erfolg seit Jahren in Tallinn unterwegs und werden derzeit auch in den englischen Städten Manchester, Bolton und Stockport geprüft. Die Gratisnutzung des öffentlichen Verkehrs ist also nicht neu und sollte auch in Kreuzlingen in einer Versuchsphase von mindestens zwei Jahren getestet werden, um die Auswirkungen auf die Verkehrssituationsentlastung und die Umsteigeeffekte zu prüfen.



Die Finanzierung der Gratisnutzung des Stadtbusses kann über die Spezialfinanzierung Parkierungsanlagen erfolgen, wenn der Verwendungszweck der Spezialfinanzierung zeitgemäss erweitert wird, was im Rahmen der laufenden Revision des Parkierungsreglements geplant ist. So kann den Einwohnerinnen und Einwohnern von Kreuzlingen, die mit ihren Parkgebühren und weiteren Beiträgen in die Spezialfinanzierung für ein erhebliches Kapitalpolster gesorgt haben, etwas Sinnvolles zurückgegeben werden.

In der Spezialfinanzierung sind heute rund 19 Millionen vorhanden, zu denen in der Vergangenheit jedes Jahr durchschnittlich weitere 1.5 Millionen dazu gekommen sind. Mit der geplanten Änderung des Parkierungsreglements, mit welcher unter anderem auch die Parkbussen in die Spezialfinanzierung fliessen (2019 CHF 564'720 [Kto. 1110.4270.00]), werden jedes Jahr weitere 2 Millionen dazu kommen.

Gemäss Rechnung 2019 sind CHF 851'911 (2020: CHF 618'218) an Benützungsgebühren und Dienstleistungen (Kto. 6230.4240.00) aus dem Stadtbusbetrieb vereinnahmt worden, die bei einer Gratisnutzung entfallen würden und aus der Spezialfinanzierung zu decken wären. Im Gegenzug würden angesichts der Gratisnutzung des Stadtbusses die ABO-Verbilligungen Stadtbus (Kto. 6230.3634.00) mit CHF 226'143 (2020: CHF 225'970) wegfallen, womit es zu einer entsprechenden Entlastung der laufenden Rechnung der Stadt käme. Summa summarum wären somit für eine Gratisnutzung des Stadtbusses im Jahre 2019 CHF 625'768 (2020: CHF 392'248) zusätzlich aufzubringen gewesen. Wäre Tägerwilien bereit, sich an einer Gratisnutzung der Linie 907 zu beteiligen und seinen Gemeindebeitrag entsprechend zu erhöhen, könnte auch die Linie 907 miteinbezogen werden, womit im Jahre 2019 weitere CHF 117'084 (2020: CHF 98'433) an Betriebseinnahmen (Kto. 6230.4240.01) entfallen wären. Diesfalls wären mit der Linie 907 im Jahre 2019 CHF 742'852 (2020: CHF 490'681) aus der Spezialfinanzierung zu tragen gewesen.

Die CVP-Gemeinderatsgruppe ersucht daher den Stadtrat um Prüfung, ob die entfallenden Benützungsgebühren für den Stadtbus, eventuell für Fahrten in der Stadt Kreuzlingen auch für den Roten Arnold und das Postauto, in der laufenden Rechnung der Stadt durch einen Pauschalbetrag von mindestens 1 Million aus der Spezialfinanzierung Parkierungsanlage abgedeckt und in der Folge die Nutzung des Stadtbusses, evt. inkl. Rotem Arnold und Postauto auf dem Stadtgebiet von Kreuzlingen, gratis angeboten werden kann.

Bei einem positiven Prüfungsergebnis einer Gratisnutzung des Stadtbusses, evt. inkl. Rotem Arnold und Postauto auf dem Stadt-

CVP Kreuzlingen

Gemeinderatsgruppe

p.A. Thomas Dufner, Gaissbergstrasse 26, 8280 Kreuzlingen

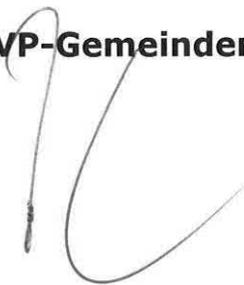


CVP

gebiet von Kreuzlingen, wird der Stadtrat eingeladen, die Gratisnutzung des Stadtbusses, evt. inkl. Rotem Arnold und Postauto auf dem Stadtgebiet von Kreuzlingen, im Sinne einer Versuchsphase von mindestens zwei Jahren zur Evaluierung der Auswirkungen der Massnahme auf die Verkehrssituation in der Stadt und das Ausmass des Umsteigeeffekts umzusetzen.

Kreuzlingen, den 18. November 2021

Für die CVP-Gemeinderatsgruppe



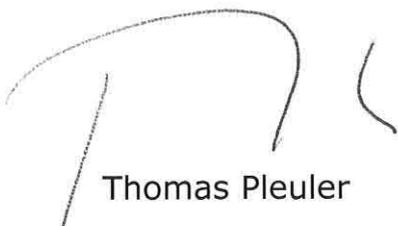
Dr. Thomas Dufner, Erstunterzeichner



Elmar Raschle



Ramona Zülle



Thomas Pleuler

Auszug aus dem Wortprotokoll 20. Sitzung des Gemeinderats Kreuzlingen der Amtsperiode 2019/2023**21. Legislaturperiode****Donnerstag, 9. Dezember 2021, 18.30 Uhr
im Dreispitz Sport- und Kulturzentrum, Kreuzlingen****Traktandum****5.2. Postulat Freie Fahrt mit dem Stadtbus / Begründung**

GR Dufner: Freie Fahrt mit dem Stadtbus – die Ursache, wir wissen es, in Kreuzlingen ist die Verkehrssituation an vielen Stellen katastrophal. Wir wissen auch, das haben wir gehört, Energiewende, CO²-Problematik, wir müssen den Umstieg vom motorisierten Verkehr auf den öffentlichen Verkehr fördern. Fördern mit einem Anreizsystem. Nicht mit Einschränkungen, nicht mit Verboten. Und der Anlass für dieses Postulat ist auch eine persönliche Erfahrung. Vor ein paar Jahren, als meine Jungs noch studiert haben, hatte ich das Glück, ein GA haben zu dürfen. Ich konnte mich zwei oder drei Jahre mit diesem Generalabonnement in der Schweiz bewegen und ich habe festgestellt, wie oft, auch in Kreuzlingen, wenn ich ins Büro ging, ich aufs Auto verzichtet habe. Das Auto war schon praktisch gar kein Fahrzeug mehr, sondern ein "Stehzeug". Ich bin zu Fuss gegangen wenn das Wetter gut war. Und wenn es ein bisschen pressierte, stieg ich einfach rasch ein, wenn der Bus gerade vorbeifuhr. Oder wenn ich ins Karussell und irgendetwas holen und schwer tragen musste, fuhr ich mit dem Bus nach Hause. Ich musste überhaupt nichts überlegen, ich konnte einfach einsteigen, weil ich ein GA hatte. Dies führte schon in meiner eigenen Erfahrung dazu, dass ich sehr oft auf das Auto verzichtete. Ich bin der Meinung, dass es vielen so gehen wird, wenn der Stadtbus gratis ist, dass sie einfach einsteigen werden, wenn sie unterwegs sind. Dass sie nicht mehr überlegen müssen, ob sie ein Billett haben müssen, wenn sie ihr Haus verlassen, sondern dass, wenn sie irgendwo unterwegs sind und nicht mehr zu Fuss gehen wollen, sie einfach den Gratisbus nehmen werden. Wichtig ist, der Bus muss wirklich gratis sein. Es bringt nichts, wenn wir sagen, es kostet einfach nur einen Franken oder zwei Franken. Das geht beim Schweizer nicht, denn er hat diese Flexibilität nicht. Deshalb ist es wichtig, dass es gratis ist. Die Folge, davon bin ich überzeugt, wird sein, dass wir weniger Autoverkehr in der Stadt Kreuzlingen haben. Wir werden weniger Staus haben, sicher auch in den relevanten, neuralgischen Zeiten. Wir werden damit auch weniger CO² in Kreuzlingen haben. Die Kosten, das habe ich in der schriftlichen Begründung auch aufgezeigt, wenn wir die Zahlen aus den Jahresrechnungen 2019 und 2020 nehmen, sind im Rahmen der Spezialfinanzierung bezahlbar. 2019 waren es CHF 600'000, die wir für den Bus an Abonnements- und Billettkosten bekommen haben und die wir ersetzen müssten. 2020 waren es sogar nur CHF 400'000, das war aber wegen COVID, weil der öffentliche Verkehr wegen Home-Office etc. weniger genutzt wurde. Und ich meine auch, wenn wir darüber diskutieren, was wir mit dem Geld aus der Spezialfinanzierung machen werden, was wir im Rahmen des Parkierungsreglements ja noch diskutieren werden, was wir mit diesem Geld Sinnvolles machen könnten, wäre doch, dass etwas Sinnvolles für die Kreuzlingerinnen und Kreuzlinger. Es ist auch klar ein Beschluss, von dem jeder und jede in Kreuzlingen profitieren kann und auch etwas zurückbekommt. Und es ist aus meiner Sicht sicher viel schlauer, als

das Geld einfach in die laufende Rechnung fließen zu lassen und zu schauen, wo wir daraus was finanzieren können. Darum abschliessend und zusammenfassend sage ich doch mit Ogi: Freude herrscht. Weil einerseits der Stau in Kreuzlingen in Zukunft geringer wird, andererseits es viel vollere Stadtbusse geben wird. Und drittens werden viele Kreuzlingerinnen und Kreuzlinger happy sein. Darum: Machen wir diesen Versuch!

Schweiz

Gratis-ÖV scheidet die Geister

Soll das Volk über einen kostenlosen ÖV entscheiden dürfen? Im Kanton Waadt ist das möglich, andernorts nicht.

Julian Spörri, Lausanne

Einfach in den nächsten Bus steigen, ohne ans Ticket denken zu müssen: Das ist die Vision verschiedener Initiativen, die in der Schweiz auf kommunaler und kantonaler Ebene lanciert wurden. Sie fordern, dass der Staat die Kosten für den öffentlichen Verkehr vollumfänglich übernimmt – heute bezahlen die Fahrgäste schweizweit gesehen rund die Hälfte.

Doch ob sich die Stimmbürgerschaft tatsächlich zur Einführung des kostenlosen ÖV äussern kann, ist ortsabhängig. So wurde eine entsprechende Initiative von der Regierung der Städte Bern und Zürich sowie des Kantons Freiburg für ungültig erklärt. Ihrer Ansicht nach liegt ein Verstoß gegen die Bundesverfassung vor, die besagt, dass die ÖV-Nutzenden die Kosten «zu einem angemessenen Teil» übernehmen müssen. Zu einem anderen Schluss gelangte der Kanton Waadt, wie die Tageszeitung «24heures» am Montag berichtete. Der Staatsrat hält die Initiative für gültig und will über sie abstimmen lassen. Wie kann das sein?

Neuenburger geht erneut über die Bücher

Der Kanton Waadt bestätigt auf Anfrage den Entscheid der Regierung und verweist auf das Prinzip «in dubio pro populo» (frei übersetzt: «im Zweifel für das Volk»). Dieser Grundsatz besagt, dass eine Initiative nur dann für ungültig erklärt werden sollte, wenn sie zweifelsfrei gegen höherrangiges Recht verstösst. Der Waadtländer Staatsrat kam zum Schluss, dass dies beim Gratis-ÖV nicht der Fall ist. Im entsprechenden Beschluss begründet er dies mit dem Bundesgesetz über die Personenförderung. Dieses erlaubt es den Kantonen und den Gemeinden, im öffentlichen Verkehr Tarifvergünstigungen zu verfügen, sofern sie die Kosten dafür übernehmen.

Spannend ist: Derselben Argumentation bediente sich auch der Neuenburger Staatsrat,



Im Kanton Waadt kommt eine Initiative zur Abstimmung, die einen Gratis-ÖV fordert. Bild: Jean-Christophe Bott/Keystone (Lausanne, 13. Januar 2021)

als er im Jahr 2018 eine gleichlautende Initiative für gültig erklärte und zur Abstimmung empfahl. Mittlerweile wird dieser Standpunkt jedoch hinterfragt. Gegenüber CH Media sagt Mathieu Erb, Generalsekretär des Departements für Raumplanung und Umwelt im Kanton Neuenburg, dass der Staatsrat den bereits getroffenen Entscheid nochmals überprüfe. «Derzeit laufen Abklärungen beim Bundesamt für Verkehr, von dem wir bis im März eine Antwort erwarten.» Grund dafür seien die jüngst bekannt gewordenen Beurteilungen anderer Städte und des Kantons Freiburg in Bezug auf ähnliche Initiativen.

Dass ein Kanton eine bereits zur Abstimmung empfohlene Initiative nochmals auf ihre Gültigkeit hin überprüft, bezeichnet Felix Uhlmann als «sehr unge-

wöhnlich». Der Professor für Staats- und Verwaltungsrecht an der Universität Zürich betont jedoch, dass eine erneute Prüfung grundsätzlich möglich sei, wenn der ursprüngliche Entscheid rechtswidrig war.

Im Fall der Neuenburger Gratis-ÖV-Initiative ist das nach Ansicht von Felix Uhlmann der Fall. «Ich sehe einen Konflikt mit der Bundesverfassung, wenn der öffentliche Verkehr für die ganze Bevölkerung gratis wird», so seine persönliche Einschätzung. Schliesslich werde im Artikel 81a festgehalten, dass die ÖV-Nutzenden einen «angemessenen» Teil der Kosten zu zahlen hätten. Doch was genau ist damit gemeint? Nach der Interpretation des Bundesrates ist der «angemessene» Preis nicht zu billig, um einen unkontrollierten Anstieg der Nachfrage zu verhindern, und auch nicht

zu teuer, um den Menschen einen Anreiz zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu geben.

Experte erwartet Gang ans Bundesgericht

Natürlich gebe es einen «beträchtlichen» Spielraum des Gesetzgebers, erklärt Uhlmann. Er verweist etwa auf den Umstand, dass unter 6-Jährige schon heute kein Ticket besitzen müssen. «Wenn wir die Kostenfreiheit aber auf die ganze Bevölkerung ausweiten, haben wir den Graubereich definitiv überschritten.»

In Bezug auf das Personenbeförderungsgesetz gibt der Staatsrechtsprofessor zudem zu bedenken, dass Gesetze verfassungskonform ausgelegt werden müssen. Sprich: Um einen Widerspruch zur Bundesverfassung zu vermeiden, wäre das Gesetz so zu interpretieren, dass zwar die Ticketpreise reduziert,

aber nicht komplett abgeschafft werden können.

Die Einschätzung von Felix Uhlmann zur Gratis-ÖV-Thematik hat Gewicht. Er fertigt derzeit im Auftrag des Bundesamts für Verkehr ein Gutachten zur Frage an, welchen Spielraum Bund, Kantone und Gemeinden haben. Damit dürfte jedoch das letzte Wort nicht gesprochen sein. «Alleine aufgrund der Menge an Initiativen ist damit zu rechnen, dass ein Komitee die Ungültigkeitserklärung der Vorlage anfechten wird und letztlich das Bundesgericht über die strittige Frage entscheiden muss», sagt Uhlmann.

Den ersten Schritt in diese Richtung gemacht haben die Initianten und Initiantinnen in der Stadt Bern. Sie legten letzte Woche beim Regierungsratshalteramt gegen die Ungültigkeitserklärung Beschwerde ein.

FDP-Chef Thierry Burkart zu Gast bei Freunden

Berlin FDP-Präsident Thierry Burkart knüpft Kontakte in die deutsche Regierung: Der Aargauer Ständerat reiste gestern in die deutsche Hauptstadt, um sich mit dem Chef der deutschen FDP, Christian Lindner, zu unterhalten. «Wir wollen die guten Kontakte zwischen unseren beiden Parteien künftig intensivieren», sagte Burkart nach dem Treffen. Er berichtete von einem «sehr guten Gespräch» und einer «traditionell engen Verbindung zwischen den FDP-Spitzen in der Schweiz und in Deutschland.» «Wir haben nicht zurück, sondern in die Zukunft geschaut», so Burkart weiter. «Sowohl für die Schweiz als auch für Deutschland besteht ein grosses Interesse daran, die guten bilateralen Beziehungen fortzuführen. Das hat Christian Lindner deutlich gemacht.»

Burkart bezeichnet den deutschen Finanzminister als «Freund und auch als Kenner der Schweiz», der bestens im Bilde über die schweizerischen Befindlichkeiten im Verhältnis zur EU sei. (chr)

Kommission will einheitliche Regeln

Operationen In der Schweiz sei die Verschiebung planbarer Eingriffe während der Covid-19-Pandemie «teils in erheblichem Umfang» erfolgt, heisst es in einer Stellungnahme der Ethikkommission der Schweizer Akademie der Medizinischen Wissenschaften von gestern. Dabei handle es sich um eine Form der Triage, welche weitreichende Folgen für die physische und psychische Gesundheit der Betroffenen haben könne. National einheitliche Kriterien für die Verschiebungen würden jedoch fehlen. Halte die Krise länger an, werde die Abwägung von Intensivbehandlungen gegenüber dringlichen planbaren Behandlungen «zunehmend heikler». Die Ethikkommission spricht sich für Kriterien für die Verschiebung von Operationen aus, die schweizweit Gültigkeit haben sollen. (agl)

ANZEIGE

**Extrem.
Überflüssig.
Gefährlich.**

✗ **Der Schutz unserer Kinder vor Tabak-Produkten ist uns allen wichtig!**

✗ Deshalb hat das Parlament im Herbst 2021 ein **pefferscharfes Tabakproduktegesetz beschlossen**. Mit dem neuen Gesetz verschwindet Tabak-Werbung aus dem öffentlichen Raum. Und es gilt künftig schweizweit ein Verkaufsverbot an unter 18-Jährige.

✗ Die Volksinitiative «Tabakwerbe-Verbote» ist also **zielgerichtet umgesetzt und damit überflüssig**. Und zudem ist sie extrem und gefährlich, weil sie zu noch mehr Verboten führt!

✗ Deshalb lehnen Bundesrat, Parlament, die bürgerlichen Parteien und über **40 Verbände die Initiative ab!**



Überparteiliches Komitee gegen Werbe-Verbote, Postfach, 8021 Zürich, www.werbeverbote-nein.ch

werbeverbote-nein.ch

Wir sagen NEIN zur Volksinitiative:



Mike Egger, Nationalrat, SVP / SG



Brigitte Häberli-Koller, Ständerätin, Die Mitte / TG



Susanne Vincenz-Stauffacher, Nationalrätin, FDP / SG



Markus Ritter, Nationalrat, Die Mitte / SG



Daniel Fässler, Ständerat, Die Mitte / AI



Esther Friedli, Nationalrätin, SVP / SG



Nicolo Paganini, Nationalrat, Die Mitte / SG



Marcel Dobler, Nationalrat, FDP / SG



Diana Gutjahr, Nationalrätin, SVP / TG

**Jetzt
Stimmzettel
ausfüllen!**

Werbe-Verbote
NEIN
zur extremen Verbots-Initiative