

# Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale

## Ständerat – Conseil des Etats

1985

Februarsession – 7. Tagung der 42. Amtsdauer  
Session de février – 7<sup>e</sup> session de la 42<sup>e</sup> législature

### Erste Sitzung – Première séance

Donnerstag, 7. Februar 1985, Nachmittag

Jeudi 7 février 1985, après-midi

17.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Kündig

**Präsident:** Ich möchte die Sondersession Februar 1985 eröffnen und gleich zu Beginn feststellen, dass das Büro es ausserordentlich bedauert, dass das ursprüngliche Programm, wie es vorgesehen war, abgeändert werden musste. Wir sahen uns am letzten Montag in eine passive Situation gedrängt, so dass wir Ihnen eine neue Einladung zukommen lassen mussten. Bedauerlicherweise ist diese mit normaler Post verschickt worden, so dass einige Damen und Herren etwas Schwierigkeiten hatten, die Information rechtzeitig zu vernehmen. Ich bedaure dies.

84.073

### Konzessionierte Transportunternehmungen. Rahmenkredit

### Entreprises de transport concessionnaires. Crédit de programme

Botschaft und Beschlussentwurf vom 17. September 1984 (BBI III, 341)  
Message et projet d'arrêté du 17 septembre 1984 (FF III, 344)

#### Antrag der Kommission

Eintreten und Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

#### Proposition de la commission

Entrer en matière et adhérer au projet du Conseil fédéral

**Cavelty, Berichterstatter:** Beim vorliegenden Geschäft geht es um die Bewilligung eines Rahmenkredites von 129 Millionen Franken zur Förderung der konzessionierten Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs. Zu den begünstigten Unternehmen zählen vor allem die Privatbahnen. Bekanntlich umfasst das Netz des Verkehrsträgers Schiene in der Schweiz total rund 5000 Kilometer. Davon gehören knapp 3000 Kilometer zu den SBB und gut 2000 Kilometer

zu den Privatbahnen. Alle Kantone, mit Ausnahme von Glarus, Zug, Schaffhausen und Genf, werden auf längeren oder kürzeren Strecken von Privatbahnen bedient. Dabei weist Bern mit 495 Kilometer vor Graubünden mit 387, Waadt 223, Wallis 184, Freiburg 101, Thurgau 61, St. Gallen 60 und Jura 59 Kilometer das grösste Privatbahnnetz auf. Von den SBB werden alle Kantone, mit Ausnahme der beiden Appenzell, befahren, allerdings auf unterschiedlichen Streckenlängen, so zum Beispiel in Graubünden nur auf 19,6 Kilometer, was lediglich 4,8 Prozent der Gesamtschiene Länge im Kanton ausmacht, derweil die privatbahnlosen Kantone natürlich zu 100 Prozent von den SBB bedient werden.

Diese und andere interessante Angaben habe ich der fundierten Dokumentation des Departementes zum heutigen Geschäft entnommen. Weitere Vergleichszahlen gab uns Herr Bundesrat Schlumpf in der Kommission bekannt, vor allem zur Frage: Was leistet der Bund an die SBB und was leistet er an die Privatbahnen?

Hier die Zahlen aufgrund des Budgets 1985:

1. Leistungen des Bundes an die Privatbahnen unter folgenden Titeln: Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen: 51 Millionen, Technische Verbesserungen und Umstellungen: 92,7, Beschäftigungsmassnahmen: 23,3, Defizitdeckung: 121,6, Tarifannäherung: 90 Millionen. Total betragen die Leistungen des Bundes an die Privatbahnen pro Jahr gemäss Budget 1985 378,6 Millionen Franken.

2. Die Leistungen des Bundes an die SBB umfassen: Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen: 679 Millionen, Defizitdeckung: 420, Starthilfe Huckepack: 18, Beschäftigungsmassnahmen: 3,5 Millionen. Das Total der Leistungen des Bundes an die SBB beträgt gemäss Budget 1985 1120,5 Millionen Franken.

Zusammenfassend ist also festzustellen, dass der Bund für die 2930 Kilometer SBB ungefähr dreimal so viel leistet wie für die 2020 Kilometer Privatbahnen. Dazu kommt der Verzicht des Bundes auf eine Verzinsung des Dotationskapitals der SBB einerseits und die Tatsache, dass die Tarifannäherungsleistungen an die Privatbahnen eigentlich als Leistungen an die regionale Wirtschaftsförderung und Wirtschaftsentwicklung und nicht an die privaten Bahnen selbst zu qualifizieren sind. Der Sinn dieser Vergleiche ist nun keineswegs, SBB und Privatbahnen gegeneinander auszuspielen. Beide dienen dem öffentlichen Verkehr, und beide sind, gerade angesichts des Waldsterbens, nach Kräften zu fördern.

Der Vergleich drängt sich nur deshalb auf, weil es bei der heutigen Kreditvorlage um die Privatbahnen geht und bei dieser Gelegenheit richtig erscheint, zu schauen, wo wir gesamthaft stehen.

Die rechtliche Basis für den heutigen Rahmenkredit liegt im geltenden Eisenbahngesetz. Dieses gibt dem Bund die Möglichkeit, den konzessionierten Transportunternehmen des allgemeinen Verkehrs Beiträge auszurichten für technische

## Titelblatt

## Frontispice

## Frontispizio

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Februarsession
Session	Session de février
Sessione	Sessione di febbraio
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	00
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.02.1985
Date	
Data	
Seite	1-1
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 165