

83.016

Transportgesetz**Loi sur le transport public**

Botschaft und Gesetzentwurf vom 23. Februar 1983 (BBI II, 167)
 Message et projet de loi du 23 février 1983 (FF II, 187)

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

Präsident: Zu diesem Geschäft ist eine organisierte Debatte beschlossen worden. Die Eintretensdebatte beschränkt sich auf die Voten der Kommissionsberichterstatter und der Fraktionssprecher.

Aregger, Berichterstatter: Das Transportgesetz ist sicher nicht ein Eckpfeiler der schweizerischen Gesetzgebung. Viel eher gehört die Vorlage, die wir heute als Erstrat behandeln, in jenen Bereich unserer Arbeit, in dem wir geltendes Recht aus mehreren Erlassen zusammenfassen, übersichtlich gestalten und aktualisieren.

Die Legiferierung des Transportwesens ist heute auf zahlreiche Gesetze, Bundesbeschlüsse, Verordnungen und sogar Konzessionsbestimmungen verstreut. Artikel 53 (Aufhebung des bisherigen Rechts) und Artikel 54 (Änderungen bisherigen Rechts) geben Ihnen Auskunft über die heutige mannigfaltige Rechtsordnung bzw. über die rationalisierende Wirkung des neuen Transportgesetzes. Wir erlassen damit einheitliche Rechtsbestimmungen für die Transporte des öffentlichen Verkehrs, wir schaffen klare Kompetenzabgrenzungen, wir räumen Unklarheiten und Doppelspurigkeiten aus dem Weg und wir beseitigen rechtliche Anomalien. Ich denke beim letztgenannten Punkt an die parlamentarische Genehmigung des Bundesratsbeschlusses über die Bildung der Eisenbahntarife.

Neben diesen rechtlichen Gründen einer Neufassung gibt es aber auch zwei wichtige materielle Anliegen, die im Transportgesetz verankert werden sollen. Es handelt sich dabei um die Stärkung der unternehmerischen Freiheit und Verantwortung bei allen Transportunternehmungen und unabdingbar damit verbunden um die konsequente Durchsetzung des Grundsatzes der Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen.

Für den Bereich der SBB sind diese Grundsätze schon im geltenden Leistungsauftrag enthalten. Nun sollen sie auch auf die konzessionierten Transportunternehmungen ausgedehnt werden. Die Verkehrskommission hat den Entwurf des Transportgesetzes an fünf Sitzungen beraten. Eine gewisse Komplikation ist auf den grossen personellen Wechsel innerhalb der Kommission zurückzuführen. Der Wechsel besteht nicht nur darin, dass ich nach den Herren Rätz und Vetsch bereits der dritte Kommissionspräsident bin, der sich mit der Vorlage zu befassen hat. Der Wechsel wurde auch verursacht durch die fast vollständige Auswechslung der Kommissionsmitglieder als Folge der Neuwahlen 1983. Es spricht für die konsequente verkehrspolitische Linie der Vorlage, dass sie Ihnen trotz der geschilderten bewegten Umstände mit relativ wenigen Änderungen unterbreitet wird. Anhand der Minderheitsanträge auf der Fahne sehen Sie die politisch umstrittenen Punkte der Vorlage. Es sind vor allem die von der Minderheit angestrebte Wiedereinführung der Stückgutbeförderungspflicht, das Verfahren bei der Änderung der Bedienungsart von Stationen, die Bestellung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen und die Tarifgrundsätze. Wir werden in der Detailberatung auf alle diese Punkte zurückkommen.

In der Kommission stellte sich anfänglich die Frage, ob das Gesetz nicht allzu viele Details und triviale Selbstverständ-

lichkeiten enthalte. Man vermisste eigentlich nur die früher allgemein bekannte Aufforderung «Man wird gebeten, nicht in den Wagen zu spucken».

Das Departement fertigte dann auf Wunsch der Kommission einen Grobentwurf des Gesetzes an, der alle jene Einzelheiten wegliess, die allenfalls in einem Delegationsartikel, in einer Verordnung oder in den Tarifen geregelt werden könnten. Dieser Vorschlag befriedigte aber noch weniger. Wir kehrten zurück zur bundesrätlichen Vorlage gemäss Botschaft. Sie hat den Vorzug der Übersichtlichkeit und der vollständigen Erfassung der einschlägigen Materie.

In einer gewissen Phase der Kommissionsberatungen wurde auch der Gedanke geäussert, die Behandlung des Transportgesetzes zurückzustellen, bis die Gesamtverkehrskonzeption (GVK) verwirklicht sei. Eine Verzögerung aus solchen Gründen ist aber unangebracht und dient vor allem der Sache nicht. Erstens bedürfen einige Grundsätze des Transportrechtes dringend der Revision. Zweitens sind das Schicksal und vor allem der Zeitpunkt des Inkrafttretens der GVK noch völlig ungewiss. Und drittens wäre das Transportgesetz auf die Grundsätze der GVK abgestimmt, sofern Sie es gemäss Antrag von Bundesrat und eindeutiger Kommissionsmehrheit verabschieden werden.

Im Namen der Kommission beantrage ich Ihnen deshalb Eintreten auf die Vorlage.

M. Massy, rapporteur: Cette nouvelle loi sur le transport unifie, modernise et rassemble les dispositions relatives aux transports effectués par des entreprises de transports publics. Elle remplace donc la loi sur les transports par chemins de fer et bateaux et divers arrêtés qui, par nécessité avaient été pris autrefois. Le nouveau projet innove en ce sens qu'il régit tous les modes de transports, à l'exception, il est vrai, des voies aériennes et des conduites. Ainsi on unifie la surveillance des tarifs pour toutes les sortes de transports. On doit relever que le projet est compatible avec la conception globale suisse des transports, mais en somme, nous anticipons sur ce sujet qui sera traité au mois de juin par le Conseil des Etats. On a aussi éliminé certaines anomalies juridiques et, par la même occasion, l'arrêté sur la formation des tarifs pourra être abrogé, ainsi un nouvel arrêté du Conseil fédéral sera évité. On espère que cette nouvelle loi est complète, facile, intelligible, cohérente afin que l'ordonnance d'exécution évite d'en répéter le contenu.

On peut relever plusieurs règles nouvelles pour lever certaines incertitudes: l'organisation du service direct, la procédure que doit suivre l'entreprise qui désire modifier la desserte d'une gare, la manière de traiter les voyageurs sans billet, la responsabilité et la répartition du fardeau de la preuve pour des cas de dommages survenus dans des circonstances particulières. La loi vise au surplus à garder la substance actuelle de la réglementation qui, elle, s'harmonise avec le droit international en matière de transport international.

Cette loi a donc été étudiée en 1984 par la Commission du trafic et des transports. Nous l'avons reprise de A à Z parce que, suite aux élections de 1983, la composition de la commission avait été assez profondément modifiée. Cette loi n'a, en général, pas donné lieu à des discussions très vives. Toutefois, trois propositions d'amendements vous seront proposées par la minorité aux articles 1, 7a et 10.

Au nom de la majorité de la commission, je vous prie de rejeter ces trois amendements, nous y reviendrons par la suite. En outre, parlant au nom du groupe libéral, je vous prie d'entrer en matière et de voter la loi telle qu'elle est proposée. Les libéraux appuieront la majorité de la commission et vous invitent à en faire autant.

Präsident: Es folgen die Fraktionssprecher.

Kühne: Es ist unschwer vorauszusehen, dass heute, am Tage der Eröffnung des Automobilsalons in Genf, die Aufmerksamkeit wohl mehr den privaten Verkehrsmitteln als dem Gesetz über Transporte des öffentlichen Verkehrs zukommen wird. Das ist nicht besonders verwunderlich,

werden doch in Genf absolute Neuheiten zur Schau gestellt. Unser Modell hat den Hersteller, in diesem Fall den Bundesrat, bereits am 23. Februar 1983 verlassen. Aber seien Sie unbesorgt, die Kommission will Ihnen keine zweifelhafte Occasion andrehen!

Die Anpassung und Vereinheitlichung des Verkehrsrechts ist dringend notwendig. Wie die Verkehrsmittel hat sich auch das Transportrecht etappenweise entwickelt. Daher sind die Bestimmungen des öffentlichen Verkehrs in verschiedenen Erlassen geordnet. Mit dem neuen Transportgesetz werden sie nun zusammengefasst und vereinheitlicht. Wir begrüßen das und hoffen, dass damit Unklarheiten und Doppelspurigkeiten ausgemerzt werden können.

Materiell gilt es, Anpassungen an die veränderte Lage vorzunehmen. Die harte Konkurrenz, welcher sich die öffentlichen Transportunternehmungen ausgesetzt sehen, erfordert mehr unternehmerischen Spielraum. Mit vermehrter Flexibilität sollen die Unternehmen sich für ihre Marktanteile wehren können. Sie sollen die Entscheide selber fällen und müssen andererseits die Verantwortung auch tragen.

Die CVP-Fraktion nimmt zu den wichtigsten umstrittenen Punkten wie folgt Stellung:

Artikel 1: Eine Minderheit unserer Fraktion möchte die Beförderungspflicht des Stückgutes wieder einführen. Sie weist darauf hin, dass namentlich die Tarifgestaltung des neuen Stückgutkonzeptes die Randregionen benachteiligt. Diese Tarife lehnen sich – wie Ihnen bekannt ist – an die Preisgestaltung der Strassentransportunternehmen an, und entlang der Hauptverkehrsachsen sind sie entsprechend günstiger. Daher ist Cargo Domizil mit der gleichen Regelung konzipiert worden.

Die Mehrheit ist jedoch überzeugt, dass mit der Stückgutbeförderungspflicht den Unternehmungen die Hände zu sehr gebunden sind und dass diese nicht mit gleichen Spiessen fechten können. Zudem hat der Stückgutverkehr der Bahnen – zu der Zeit, als die Beförderungspflicht noch galt – derart an Marktanteil verloren, dass eine Neuregelung sich aufdrängte.

Artikel 7a: Begehren der öffentlichen Hand. Mehrheitlich finden wir es richtig, dass für Sonderwünsche beim Fahrplan, wie zusätzliche Halte, und bei der Bedienung der Stationen volle Entschädigung zu leisten ist. Damit dokumentieren wir, dass nationale über lokale und regionale Interessen zu stellen sind. Nur so sind Schnellzüge möglich, die diesen Namen verdienen und somit eine zügige Verbindung über grössere Distanzen.

Eine Minderheit findet, dass die Formulierung «volle Entschädigung» keine Flexibilität für Vereinbarungen zulässt. Sie werden daher nicht eine einheitliche Unterstützung unserer Fraktion zu diesem Punkt erwarten können. Wir bejahen den Grundsatz «vermehrte unternehmerische Freiheit» und sind deshalb bei Artikel 10 der Ansicht, dass die Tarife von den Unternehmungen erlassen werden sollen und das Bundesamt die Aufsicht ausübt. Wir sind auch einverstanden, dass es missbräuchliche Tarife aufheben kann. Wir sind mit der Minderheit nicht einverstanden, welche die Tarifgestaltung verpolitisiert, indem der Bundesrat die Tarife genehmigen soll. Dies würde für alle Transportunternehmungen gelten, nicht nur für die SBB. Dabei hätte sich der Bundesrat an Grundsätze der Bundesversammlung zu halten und sich daran zu orientieren. Damit würden den Unternehmungen die Entscheidungsmöglichkeiten entzogen; das Interesse an einer guten Geschäftsführung und damit auch die Initiative würden nachlassen.

Völlig schleierhaft erscheint uns der Antrag der Minderheit im Zusammenhang mit Artikel 11, wenn wir daran denken, dass das Bundesamt die Aufsicht über Tarife hätte, die der Bundesrat genehmigt hat. Etwas kann hier sicher nicht stimmen.

Nun zur Frage: Straffes Gesetz oder eher eine Gebrauchsanweisung für die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel? Der Vorschlag für ein neues Transportgesetz regelt die Rechte und Pflichten der Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs, der Reisenden und der Kunden. Es ist somit gewissermassen ein Gesetz, das sich an ein breites Publi-

kum wendet. Wir sind deshalb damit einverstanden, dass verhältnismässig viele Details darin abschliessend geregelt werden und Bahnkunden ihre Rechte nicht zusätzlich in einer Verordnung suchen müssen.

In diesem Sinne unterstützen wir die Beschlüsse der Mehrheit der vorberatenden Kommission.

Dünki: Die Verkehrskommission hat die Beratungen über dieses heute zur Diskussion stehende Transportgesetz bereits vor ungefähr einem Jahr abgeschlossen. In der Zwischenzeit ist auf dem Sektor des öffentlichen Verkehrs einiges passiert, was verdient, hier kurz erwähnt zu werden. Ich möchte lediglich an folgende Gegebenheiten erinnern:

1. Seit kurzem ist das neue Stückgutkonzept eingeführt worden, und soviel ich zu hören bekam, klappt es im grossen und ganzen zur Zufriedenheit der meisten Kunden. Der grosse Wirbel bei den verantwortlichen Behörden und in der Bevölkerung hat sich gelegt. Niemand spricht heute mehr in negativem Sinne über die Neuerung. Der SBB-Verwaltungsrat hat mit seinem gewagten Entscheid recht bekommen. Die ursprüngliche Kritik ist erloschen. Die SBB-Organen werden sogar für ihre Weitsicht gelobt. In diesem Punkt – das möchte ich speziell betonen – hat sich die unternehmerische Freiheit bewährt.

2. Im Dezember des vergangenen Jahres wurde der Vorschlag der SBB wegen dem massiven Tarifaufschlag vom Nationalrat beinahe nicht genehmigt. Die Abstimmung war eine eindruckliche Demonstration, die gezeigt hat, dass das Parlament Einfluss auf die Tarifpolitik der Bundesbahnen nehmen müsste, und zwar dann, wenn die Unternehmung die ihr eingeräumte Freiheit zu weitherzig anwendet. Der Nationalrat hat dokumentiert, dass das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr preislich nicht erschwert werden darf. Diese beiden Gesichtspunkte sind bei der heutigen Beratung des Transportgesetzes mitzuberücksichtigen. In der Vorlage werden bekanntlich Stückgutsendungen von der allgemeinen Beförderungspflicht ausgenommen. Mir persönlich scheint dies richtig zu sein. Im anderen Fall würden wir das sich in Bewährung befindliche neue Konzept gefährden.

Auch über die Tarifgrundsätze bestehen hier im Rat unterschiedliche Auffassungen. Heute befinden wir darüber, auf welchem Geleise die Tarifpolitik der Zukunft betrieben wird. Die LdU/EVP-Fraktion stimmt für Eintreten auf die Vorlage. Wir halten die neuen Bestimmungen für die SBB, die konzessionierten Transportunternehmungen und für die Benützer der öffentlichen Verkehrsmittel grundsätzlich für gut und nützlich. Mit den neuen Gesetzesartikeln kann der angestrebte Zweck erreicht werden. Sie räumen auch Unklarheiten und Doppelspurigkeiten aus. Das neue Transportgesetz ist übersichtlich und klar. Es muss aber beachtet werden, dass es die unternehmerische Freiheit wesentlich stärkt. Bei der jetzigen Rechtslage scheint mir dies richtig zu sein. Wenn der Leistungsauftrag in ein paar Jahren eine Änderung erfährt oder wenn zum Beispiel die SBB-Initiative vom Volk angenommen werden sollte, dann wird es unumgänglich sein, das Transportgesetz zu überprüfen und der neuen Rechtssituation anzupassen. Ich befürchte, dass das heutige Transportgesetz keine allzu lange Lebensdauer haben wird. Heute ist die Vorlage aber notwendig, sogar unumgänglich.

Bei den Detailfragen konnte sich die LdU/EVP-Fraktion nicht auf eine einheitliche Meinung einigen. Ein Teil unserer Mitglieder wird den Minderheitsanträgen zustimmen. Dies gilt besonders für Artikel 7a und Artikel 10. Ob für die Leistungen, die von der öffentlichen Hand begehrt werden, eine volle oder nur eine Teilentschädigung zu bezahlen ist, darüber kann man in guten Treuen geteilter Meinung sein. Die Befürchtung kann nicht von der Hand gewiesen werden, dass es nur reichen Kantonen und Gemeinden möglich sein wird, Bahnhöfe, Bahnstrecken und vor allem Zugshalte zu kaufen. Weniger begüterte Regionen werden dadurch benachteiligt. Wenn ihnen das nötige Geld fehlt, können sie sich nicht erfolgreich gegen den Abbau der öffentlichen

Verkehrsleistungen wehren. Dieser Umstand kann zu Ungerechtigkeiten führen. Bei extremer Auslegung könnten natürlich die Unternehmungen mit der vorgeschlagenen Bestimmung in Versuchung kommen, möglichst viel Geld zu verdienen, indem sie bediente Stationen radikal zu reduzieren gedenken, in der Meinung, ein anderer Träger komme für die Kosten auf. Es kommt also darauf an, was in der Praxis mit diesem Gesetz geschieht. Ob es eine sinnvolle Auslegung findet oder ob es als Freipass für kommerzielle Zwecke missbraucht wird.

Bei Artikel 10 geht es nochmals um eine grundsätzliche Weichenstellung. Nach der im vergangenen Dezember gehaltenen Diskussion – Voranschlag der SBB – müsste ich eigentlich der Minderheit zustimmen. Diese Minderheit will, dass die Bundesversammlung die Tarifgrundsätze genehmigen muss. Die Hauptverantwortung für die Tarife würden den Unternehmungen weggenommen und dem Bundesrat zugeschanzt. Ob diese Aufgabenänderung auf die Dauer gesehen richtig ist, kann ich heute nicht beurteilen. In dieser Frage ist unsere Fraktion wiederum gespalten. Ich persönlich unterstütze den Mehrheitsantrag der Kommission, in der Meinung, eine andere Lösung sei angezeigt, wenn allenfalls der Leistungsauftrag in der jetzigen Form nicht aufrechterhalten werden kann. Ohne Änderung des Leistungsauftrages können keine derartigen Tarifgrundsätze im Transportgesetz verankert werden.

Zum Schluss möchte ich auch unterstreichen, dass es sich um eine recht bedeutsame Vorlage handelt. Das vorgeschlagene Transportgesetz ist ein brauchbares Instrumentarium, das öffentliche Transportwesen in den nächsten Jahren – ich unterstreiche: in den nächsten Jahren – zu regeln. Es verdient meines Erachtens eine gute Aufnahme in unserem Plenum. Wir stimmen der Vorlage zu.

Bühler-Tschappina: Die heute geltende Transportgesetzgebung für den öffentlichen Verkehr ist in zahlreichen Erlassen geregelt. Damit ist die ganze Sache unübersichtlich und kann langfristig nicht befriedigen. War es ursprünglich so, dass die Bahnen beinahe ein Monopol für die Transporte zu Land besaßen, so ist heute ein sehr harter Wettbewerb entstanden. Der Kunde ist heute König. Angesichts dieser veränderten Verhältnisse und um eine einigermaßen sinnvolle Vereinheitlichung der Bestimmungen über die Beförderung mit öffentlichen Transportunternehmungen zu erreichen, begrüsst die SVP-Fraktion die Schaffung dieses Transportgesetzes. Gleichzeitig können ja verschiedene Beschlüsse ausser Kraft gesetzt werden. Das Transportgesetz ist auch GVK-konform, was angesichts der in den letzten Jahren fehlenden klaren Linie in der Verkehrspolitik unbedingt notwendig ist. Damit kann die Verkehrspolitik allmählich doch etwas Klarheit und Konstanz gewinnen.

Nach langen Beratungen hat die Kommission in den allermeisten Fragen Übereinstimmung erzielt. Unterschiedlichen Auffassungen bestehen weiterhin bezüglich Transportpflicht für Stückgutsendungen. Bereits 1977 hat das Parlament die Transportpflicht für Stückgutsendungen aufgehoben und 1982 mit dem Leistungsauftrag bestätigt. Das Stückgut wurde also eindeutig dem unternehmerischen Bereich zugewiesen. Die Unternehmungen SBB und zum Teil auch die konzessionierten Transportunternehmungen gehen mit dem Cargo Domizil das Problem an, und – soweit es sich heute absehen lässt – entwickelt sich diese Beförderungsart zur Zufriedenheit. Was nützt die Transportpflicht einer Region, die nicht durch die SBB oder eine konzessionierte Transportunternehmung erschlossen ist, sondern abseits von Bahnlinien liegt? Da nützt die Transportpflicht überhaupt nichts. Hingegen löst der Cargo-Domizil-Dienst auch für solche Regionen das Stückgutproblem zur vollen Zufriedenheit. Lassen wir den Unternehmungen den nötigen Spielraum, dann können sie auch neue Ideen und Lösungen verwirklichen. Der gesamten Bevölkerung ist damit besser gedient, als wenn wir den Unternehmungen Pflichten auferlegen.

Die SVP-Fraktion wird deshalb in Artikel 1 der Mehrheit zustimmen.

Weiter hat die Kommission einen Artikel 7a eingefügt, wo Begehren der öffentlichen Hand mit den Unternehmungen vereinbart werden können. Die ungedeckten Kosten sind durch die Gesuchsteller abzugelten, ob voll oder nicht, darüber werden wir hier noch zu entscheiden haben. Es ist natürlich schon so, dass wirtschaftlich starke Regionen Forderungen gegen die Umwandlung von bedienten in unbediente Stationen gar nicht stellen müssen, weil in solchen Regionen kein Bedürfnis zur Umwandlung besteht. Betroffenen werden also nur wirtschaftlich schwächere Regionen, so dass nur solche zu einer Bezahlung der Ausfälle in Frage kommen. Ob da die volle Ausfallentschädigung gerechtfertigt ist oder nicht, darf durchaus mit einem Fragezeichen versehen werden. Die SVP-Fraktion wird trotzdem mehrheitlich für die volle Entschädigung stimmen. Wichtig aber ist, dass gemäss diesem Transportgesetz die Begehren von der Unternehmung nicht unter allen Umständen erfüllt werden müssen, sondern eben vereinbart werden können.

Der dritte Punkt betrifft die Tarifierleichterungen. Solche können verlangt werden. Die Ausfälle müssen aber entschädigt werden. Die Kommissionsminderheit will etwas ganz anderes. Sie möchte Tarifgrundsätze festlegen und diese der Genehmigung durch die Bundesversammlung unterstellen. Das würde zur Verpolitisierung der Tarife führen. Einen kleinen Vorgeschmack haben wir bei den Budgetberatungen des letzten SBB-Budgets hier in diesem Saal erhalten. Das Transportgesetz gilt nicht nur für die SBB, sondern auch für die konzessionierten Transportunternehmungen. Wenn nun bei den SBB – politisch motiviert – tiefe Preise verlangt werden, dann käme das einfach über grössere Defizite auf die Bundeskasse zu. Anders aber bei den konzessionierten Transportunternehmungen. Da hätten dann meist auch die Kantone und Gemeinden das Defizit zu tragen, das durch die von der Bundesversammlung tiefer festgelegten Preise verursacht wird. Preisfestsetzungen sind doch wirklich jenes Gebiet, das dem unternehmerischen Bereich überlassen werden muss. Darum wird unsere Fraktion auch bei Artikel 10 dem Antrag der Mehrheit den Vorzug geben.

In diesem Sinne sind wir für Eintreten auf die Vorlage und für Zustimmung zu den drei Mehrheitsanträgen.

Ammann-St. Gallen: Beim etwas eiligen Leser erweckt die bundesrätliche Botschaft den Anschein, es handle sich bei dieser Gesetzesrevision um lauter harmlose, an sich begrüssenswerte, rein technische Änderungen. Da ist die Rede von Zusammenfassen, Vereinheitlichen, Beseitigen von Unklarheiten und diversen Straffungen. Man muss schon bis auf Seite 8 weiterblättern, um zu merken, dass das, was hier auf so leisen Sohlen daherkommt, trotzdem einigen Sprengstoff in sich birgt.

In Übereinstimmung mit dem Leistungsauftrag an die SBB soll das neue Transportgesetz nämlich allen Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs eine möglichst grosse unternehmerische Freiheit gewähren. Eigentlich ergäben sich noch eine ganze Reihe weiterer Berührungspunkte, zum Beispiel die koordinierte Verkehrspolitik (KVP), die Problematik Schiene/Strasse usw. Wenn ich in diesem Zusammenhang an den revisionsbedürftigen Leistungsauftrag denke, die unvollendete KVP, die nicht bewältigte Umweltkrise, die Förderungsmassnahmen für den öffentlichen Verkehr, die noch nirgends zu erblicken sind, so kann ich mich für diese Vorlage nicht mehr recht begeistern. Sie droht in einigen Bereichen zu betonieren und zu präjudizieren, was eigentlich viel besser noch offen bleiben würde. Gute Gründe für eine Rückweisung an den Bundesrat wären daher durchaus vorhanden.

Besonders das Kapitel «Der Einfluss des Staates auf den öffentlichen Verkehr» reizt zum Widerspruch. Früher, im Zeitalter der Eisenbahnmonopole, so kann man hier nachlesen, hätten die Bahnkunden in Verfolgung wirtschafts- und sozialpolitischer Ziele mittels Betriebs-, Beförderungs-, Tarif- und Fahrplanpflicht geschützt werden müssen. Mit dem Aufkommen von Auto und Flugzeug bestehe aber die Gefahr überhöhter Preise nicht mehr, sei mithin der Schutz

des Kunden nicht mehr nötig. Wir finden dieses Argument äusserst unfair gegenüber den immer noch sehr zahlreichen Zwangsbenützern des öffentlichen Verkehrs, d. h. den Jugendlichen, den Älteren und Gebrechlichen, den weniger Bemittelten. Für diese Leute spielt der Wettbewerb kaum; denn sie können nur schwer auf andere attraktive Verkehrsmittel ausweichen. Dort, wo der Wettbewerb Schiene/Strasse aber spielt, tut er es angesichts grotesker Verzerrungen fast stets zum Nachteil des öffentlichen Verkehrs.

Nicht nur die sozial Schwächeren bedürfen des Schutzes im Verkehrssektor. Das zeigen allein schon die sich abzeichnende Umweltkatastrophe und die auf die Dauer staatsgefährdende, wachsende Diskrepanz zwischen den Ballungsgebieten und den zurückbleibenden Entwicklungsregionen unseres Landes. Schützen wir die vergiftete Umwelt, die sterbenden Wälder, die kränkenden Menschen vor den Auswirkungen des überbordenden Individualverkehrs und erschliessen wir auch die Randregionen mit einem guten Angebot an öffentlichem Verkehr! Die Bahnen sind ein hervorragendes Instrument zum Erreichen dieser Ziele. Wir werden dem öffentlichen Verkehr zweifellos neue, zeitgemässe Aufgaben und Auflagen erteilen müssen. Diese sind sowohl sozial- als auch umwelt- und regionalpolitischer Natur, und – da stimmen wir wieder mit der Botschaft überein – als gemeinwirtschaftliche Leistung abzugelten. Der Glaube an den Leistungsauftrag, der sich noch wie ein roter Faden durch diese ganze Botschaft zieht, wurde inzwischen nachhaltig erschüttert. Die klare Trennung zwischen einem rein unternehmerischen und dem gemeinwirtschaftlichen Bereich ist eine Illusion, handelt es sich doch bei den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs stets um Verbundbetriebe. Zudem verlieren natürlich für den Politiker, der sich mit zunehmend umweltbewussteren und kritischeren Wählern konfrontiert sieht, die Dogmen der Vollkostendeckung und der grösstmöglichen unternehmerischen Freiheit etwas von ihrem Reiz (siehe Tarifdebatte im vergangenen Dezember). Wenn wir den öffentlichen Verkehr jedoch weiterhin zu einer Preishochhalte- und Kundenabwimmelungsstrategie zwingen, dann gefährden wir die Umwelt in einem äusserst bedrohlichen Mass. Wir alle aber wissen, dass es so nicht weitergehen kann und nichts mehr so sein wird, ja sein darf, wie es war. Wie rasch und wie brutal wurde doch diese kleine, sicher gutgemeinte Botschaft vom 23. Februar 1983 in zentralen Punkten von der Realität überholt.

Statt Trockenübungen in möglichst grosser unternehmerischer Freiheit zu veranstalten, möchten wir Sie deshalb dazu einladen, die Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs in unsere Überlebensstrategie an der Umweltfront einzubeziehen und dafür abzugelten. Um diese Diskussion heute führen zu können, verzichten wir von der SP-Fraktion auf einen Rückweisungsantrag und sind für Eintreten.

Schwerpunkte setzen wir in dieser Debatte mit unseren Minderheitsanträgen zu Artikel 1 (Beförderungs- und Tarifpflicht im Stückgutverkehr), zu Artikel 7a (Begehren der öffentlichen Hand, Entschädigung) und zu Artikel 10 (Tarifgrundsätze). Hier möchten wir aufzeigen, wie fragwürdig es ist, auf eine Tarifgenehmigung durch Bundesrat und Parlament generell zu verzichten und nur noch eine Tarifaufsicht durch das Bundesamt für Verkehr vorzusehen.

Nachdem unser seinerzeitiger Antrag zu Artikel 49 (Festhalten an der kommerziellen Konferenz in der bisherigen Form) in den Kommissionsberatungen unterlag, unterbreiten wir Ihnen durch Herrn Kollege Bircher einen Eventualantrag in etwas abgeänderter Form. Er hat im Falle der Ablehnung unseres Antrages zu Artikel 10 die Schaffung einer erweiterten sogenannten «Verkehrskonferenz» zum Ziel. Wir bitten Sie, angesichts des veränderten umwelt- und verkehrspolitischen Umfeldes in der Detailberatung unseren Anträgen zuzustimmen.

Schliesslich möchte ich Sie, Herr Bundesrat Schlumpf, im Sinne Ihrer Ausführungen an der Kommissionssitzung vom 19. April 1984 noch um eine Erklärung zur Frage der Stationsbedienung und -besetzung, gemäss Artikel 7 auf der Fahne, bitten. Dieses Problem beschäftigt uns schon geraume Zeit. Ich habe es bereits in meiner Motion vom

8. Oktober 1982 («Bahnen. Dienstleistungsabbau»), unterstützt von immerhin 69 Mitunterzeichnern, aufgegriffen.

Durch die verstärkte Rationalisierung und Automatisierung geraten die Eisenbahnen in unserem Lande nämlich zunehmend in Konflikt mit übergeordneten Zielsetzungen des Bundes auf dem Gebiete der Raumplanung, der Siedlungspolitik und der regionalen Wirtschaftsförderung. Das Fehlen jeglicher Koordination zwischen dem Bund und den schieneungebundenen Verkehrsträgern kann uns dabei nicht gleichgültig sein. Wir hatten den Bundesrat deshalb eingeladen, bei der Revision des Transportgesetzes diese sich stets verschärfenden Zielkonflikte zu berücksichtigen. Es muss sichergestellt werden, dass die raumplanerischen, siedlungs- und wirtschaftspolitischen Ziele des Bundes auch nicht durch sogenannte Stationsumwandlungen unterlaufen werden. Wichtig ist für uns in diesem Zusammenhang, dass bei einem Beschwerdeentscheid auf Departementsebene – nebst den beteiligten Verkehrsunternehmen – auch die kantonalen Volkswirtschaftsdirektionen sowie unter anderem die Zentralstelle für regionale Wirtschaftsförderung (BIGA, ZRW) und allenfalls auch der Koordinationsausschuss IHG angehört werden.

Da in den Kommissionsberatungen die von uns gewünschte Beschwerdemöglichkeit beim Gesamtbundesrat auf der Strecke blieb und die erwähnte Motion, wie leider so viele in letzter Zeit, unter die berühmte 2-Jahres-Guillotine geriet, wären wir Ihnen, Herr Bundesrat, dankbar für eine entsprechende Erklärung zuhanden des Ratsprotokolls.

Ich komme zum Schluss. Zwar tritt das Transportgesetz in seiner Bedeutung hinter die koordinierte Verkehrspolitik und den Leistungsauftrag zurück. Trotzdem könnten wir bei einer Ablehnung unserer Anträge diesem Gesetz kaum mehr zustimmen. Wir sind nämlich fest davon überzeugt, dass der Problemdruck auf dem Gebiet Umweltverkehr in nächster Zeit derart zunehmen wird, dass sich die von uns beantragten Änderungen beinahe von selbst aufdrängen werden. Die nächste Revision des Transportgesetzes als Folge des Leistungsauftrages 1987 und der koordinierten Verkehrspolitik ist ohnehin schon jetzt in Sicht. Dessen ungeachtet bitte ich Sie im Namen der SP-Fraktion, es in dieser Debatte nicht bei Stückwerk bewenden zu lassen.

Herczog: Die Fraktion der POCH/PSA/PdA ist für Eintreten auf das Transportgesetz. Wir befürworten grundsätzlich die Vereinheitlichung und Erneuerung der Bestimmungen über die Transporte des öffentlichen Verkehrs. Allerdings betrachten wir diese Gesetzesregelung ganz eindeutig als eine Übergangsregelung. Wir haben hier mehrmals betont, dass wir kein Freund des geltenden Leistungsauftrages der SBB sind und eigentlich mit der Zeit auf eine ganzheitliche gesetzestechnische Lösung bezüglich öffentlichem Verkehr warten. Wir sind hier für Eintreten, aber die Bestimmungen sollen nur als Übergangslösung gelten.

Für uns scheint der entscheidende Artikel dieses Gesetzes der Artikel 10 zu sein, wo es im weitesten Sinne um die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen, mit anderen Worten um die Möglichkeiten der Tarifgestaltung geht.

Die Mehrheit behandelt hier diese Abgeltung ausschliesslich unter dem Tarifaspekt. Die Tarifrage kann nicht die entscheidende Frage sein, was die Belastung aus gemeinwirtschaftlichen Leistungen betrifft. Unter gemeinwirtschaftlichen Leistungen sind volkswirtschaftliche, umwelt- und energiepolitische Leistungen zu verstehen, welche die öffentliche Hand für die Gesellschaft leisten müsste. Diese gemeinwirtschaftlichen Leistungen umfassen in erster Linie die Netz- und Fahrplanfragen, selbstverständlich eingeschlossen sind auch Tarifragen. Aber hier in dieser Gesetzesdiskussion liegt die Mehrheit mit ihrer Auffassung schief. Es ist wichtig, dass man hier der Minderheit zustimmt und dass man Tarifgrundsätze politisch aufstellen kann.

Ich verstehe die Argumentation von Herrn Kühne und Herrn Bühler nicht, wenn sie sagen, die Tarife würden verpolitisiert. Was soll das heissen? Was machen wir hier, wenn wir über Verkehrspolitik diskutieren, anderes als Verkehrspoli-

tik, die eben auch ihren Zusammenhang mit den Tarifen hat? Was soll die Tarifgestaltung überhaupt etwas anderes sein als Verkehrspolitik? Ich kann mir also nur vorstellen, dass sie einfach keine anderen Argumente haben. Es ist lächerlich zu sagen, man solle die Tarife nicht verpolitisieren. Ich erinnere Sie – und Herr Dünki hat zu Recht darauf hingewiesen – an die Diskussion im Dezember über die Tarifgestaltung der Schweizerischen Bundesbahnen, wo wir das Budget ja praktisch nur mit einer sehr zufälligen Mehrheit nicht zurückgewiesen haben. Selbstverständlich sind Tarife Politik, Verkehrspolitik. Es wäre wirklich sehr merkwürdig und eigenartig und vis-à-vis der Öffentlichkeit eher lächerlich, zu glauben, dass man die Tarifgestaltung nicht verpolitisieren sollte.

Es ist unerlässlich, auch wenn wir das als eine Übergangslösung betrachten, dass man hier der Minderheit zustimmt und dass die Tarifgrundsätze effektiv auch in einem politischen Gremium zur Diskussion stehen. Ich möchte nicht mehr die ganzen umweltpolitischen Diskussionen und Aspekte aufführen.

Wir sind nicht sehr enthusiastisch, was diese Gesetzesregelung betrifft. Aber auch bei diesem Erlass wird, wie so oft, erst die Vollziehungsverordnung zeigen, was dieses Gesetz wirklich taugt. Dann wird auch ein abschliessendes Urteil möglich sein, wie etwa über die Frage, die die Bedienung der Stationen betrifft (Sie finden das unter Art. 7), wieweit bei unbedienten Stationen effektiv Leistungen erhalten oder Leistungen abgebaut werden, zum Beispiel was den Billettverkauf betrifft. Ob diese Leistungen sichergestellt werden, kann aus diesem Gesetzentwurf nicht herausgelesen werden, leider auch nicht mit dem Antrag der Minderheit der Kommission. Wir müssen das sozusagen abwarten und uns auf die Vollziehungsverordnung vertrösten.

Zum Schluss: Wir sind für Eintreten auf diese Vorlage, sind aber der Auffassung, dass so rasch wie möglich dieser Leistungsauftrag aus der Welt geschafft und in erster Linie eine ganzheitliche rechtliche Lösung für den öffentlichen Verkehr anvisiert werden sollte, wo man auch über die Grundsätze namentlich der Tarifgestaltung diskutieren kann.

Ruf-Bern: Die Fraktion der Nationalen Aktion und der Vigilants begrüsst eine systematische Vereinheitlichung der Gesetzesgrundlagen über die öffentlichen Transportunternehmungen sowie die Beseitigung bestehender rechtlicher Unklarheiten in diesem Bereich und empfiehlt Ihnen deshalb, auf die Vorlage einzutreten.

Ob wir allerdings dem neuen Transportgesetz letztlich zustimmen oder nicht, wird entscheidend von den Ergebnissen der Detailberatung abhängen. Es stellt sich nämlich heute einmal mehr die Grundsatzfrage, ob der Bund endlich die Voraussetzungen für eine umweltfreundlichere Verkehrspolitik durch eine umfassende Förderung der öffentlichen Transportunternehmungen schaffen will, oder ob weiterhin an den längst als überholt erkannten Perspektiven der Gesamtverkehrskonzeption festgehalten werden soll. Im Bereiche der Beförderungspflicht für Stückgutsendungen, der Fahrplan- und der Tarifgestaltung bzw. -genehmigung kann das neue Transportgesetz im Sinne der Anträge der Kommissionsminderheit eine entscheidende verkehrspolitische Wende einleiten.

Mit grossem Bedauern müssen wir jedoch feststellen, dass sowohl Bundesrat als auch Kommissionsmehrheit die unternehmerische Freiheit, namentlich im Bereiche der Tarifpolitik und der Fahrplangestaltung, weiterhin als heilige Kuh betrachten. Die Konkurrenzverhältnisse würden von selbst für angemessene Preise sorgen, schreibt die Botschaft. Was dies im Klartext heisst, offenbart sich mit aller Deutlichkeit in der Tarifpolitik der SBB: Durch ständig steigende Preise werden Hunderttausende potentieller Bahnkunden zum billigeren Privatverkehr abgedrängt – angesichts des Waldsterbens, für das zu einem grossen Teil die Autoabgase sorgen, eine wahrlich selbstmörderische Entwicklung!

Der Bund sollte heute endlich die rechtlichen Grundlagen dafür schaffen, dass die öffentlichen Transportmittel opti-

mal in eine Gesamtpolitik zur Rettung der Umwelt eingegliedert werden können. Die gemeinwirtschaftlichen Leistungen, die von der öffentlichen Hand abgegolten werden, müssen primär zum Schutze der Umwelt beitragen. In diesem Sinne wird vor allem auch der Leistungsauftrag der SBB abzuändern sein. Das neue Transportgesetz kann ein gutes Lenkungsinstrument zur Förderung einer ökologisch richtigen Verkehrspolitik darstellen. Dazu müssen jedoch bei den Artikeln 1, 7a und 10 die Anträge der Kommissionsminderheit zum Durchbruch gelangen.

Ich appelliere an Ihre steigende umweltpolitische Einsicht. Wir müssen doch endlich davon abkommen, die einzelnen politischen Sachgebiete zusammenhanglos zu behandeln. Auf allen Gebieten müssen heute sämtliche nur möglichen Massnahmen zur Entlastung der Umwelt getroffen werden. Ein Bundesgesetz über die Transporte des öffentlichen Verkehrs, das nur eine Rechtsvereinheitlichung vorsieht, ohne aber zu einer wirksamen Förderung des öffentlichen Verkehrs beizutragen, ist nicht einmal das Papier wert, auf dem es geschrieben wird!

Unsere Fraktion wird den Erlass aus grundsätzlichen verkehrs- und umweltpolitischen Gründen ablehnen, sollten die genannten Anträge der Kommissionsminderheit keine Zustimmung finden.

Allesch: Die freisinnig-demokratische Fraktion kann sich den Ausführungen der Kommissionssprecher anschliessen und wird deshalb für Eintreten auf die Vorlage stimmen.

Wir begrüssen das mit dem Transportgesetz angestrebte Ziel, die verschiedenen transportrechtlichen Erlasse zusammenzufassen und zu systematisieren, damit in Zukunft für alle Transporte des öffentlichen Verkehrs ein einheitliches Transportrecht angewendet werden kann.

Wie die Kommissionssprecher, aber auch etwa die Herren Kühne und Bühler dargelegt haben, will das neue Transportgesetz allen Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs eine möglichst grosse unternehmerische Freiheit gewähren. Diesen wichtigen verkehrspolitischen Grundsatz hat dieser Rat bereits im Leistungsauftrag 1982 an die SBB verankert. Nun soll dieser Grundsatz auf alle konzessionierten Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs ausgedehnt werden. Eine derartige Stärkung des unternehmerischen Freiheitsraums der Unternehmen ist nicht nur sinnvoll, sondern auch absolut notwendig. Wir stimmen dieser materiellen Neuerung auch deshalb zu, weil sich erstens das verkehrspolitische Konzept der unternehmerischen Freiheit und Verantwortung einerseits sowie der Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen andererseits bei den SBB bewährt, weil zweitens damit bisherige Beschlüsse und Entwicklungen weitergeführt werden und weil letztlich der Gesetzesentwurf GVK-gerecht ist.

Eine Minderheit der Kommission will nun diese Ausdehnung des bereits für die SBB geltenden Konzepts der unternehmerischen Freiheit und der gemeinwirtschaftlichen Leistungen auf die weiteren öffentlichen Transportunternehmungen verhindern. Aber nicht nur dies: Herr Ammann und mit ihm die Kommissionsminderheit möchten bisherige und vom Parlament beschlossene verkehrspolitische Grundsätze umstossen und rückgängig machen. Mit dem Minderheitsantrag bei Artikel 1 will man die Beförderungspflicht der Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs, also auch der SBB, für Stückgüter wieder einführen, und mit dem Antrag der Minderheit bei Artikel 10 soll die unternehmerische Freiheit nicht gestärkt und ausgedehnt, sondern vielmehr geschwächt und teils rückgängig gemacht werden. Die Tarifgenehmigung möchte man sogar an den Bundesrat hinaufdelegieren.

Für uns und mich ist weder das eine noch das andere akzeptabel. Nach meiner und unserer überzeugten Auffassung bilden die Beratungen über das Transportgesetz nicht den Zeitpunkt, den im Jahre 1982 in diesem Rate verabschiedeten Leistungsauftrag an die SBB, welcher noch bis zum Jahre 1986 gelten soll, in zentralen Punkten zu ändern. Der Leistungsauftrag muss anscheinend für alles und jedes als Sündenbock herhalten. Sicher darf, kann und soll zu

gegebener Zeit über die im Leistungsauftrag 1982 an die SBB enthaltenen Vorgaben diskutiert werden. Bereits heute wissen wir, dass einige dieser Vorgaben auf unrealistischen Annahmen beruhen und von den Bundesbahnen auch bei bestem Willen und grössten Anstrengungen nicht erreicht werden können.

Nicht antasten jedoch wollen wir, und zwar weder hier mit dieser Vorlage noch anderswo, ein Kernstück des Leistungsauftrags, und ein Kernstück des Leistungsauftrags 1982 an die SBB bildet das Prinzip, dass die SBB im marktwirtschaftlichen Bereich die volle unternehmerische Verantwortung zu tragen haben und die unternehmerische Freiheit beanspruchen dürfen. An diesem Konzept haben wir um so weniger Anlass zu rütteln, als es sich bewährt hat und nach allen bis anhin gehörten Verlautbarungen auch für einen neuen Leistungsauftrag gelten soll. Die Festlegung einer grösstmöglichen unternehmerischen Freiheit und Verantwortung bildet nicht nur ein Kernstück des Leistungsauftrags an die SBB, sondern auch des Transportgesetzes.

Ein Hauptelement der unternehmerischen Freiheit stellt nun aber die Möglichkeit der freien Tarifgestaltung und Preisbildung dar. Weil wir für die unternehmerische Freiheit und Eigenverantwortlichkeit der Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs eintreten, lehnen wir den Minderheitsantrag bei Artikel 10 mit aller Entschiedenheit ab. Nach den Vorstellungen dieser Minderheit und der von Herrn Ammann vertretenen sozialdemokratischen Fraktion hätte der Bundesrat die Tarife aller öffentlichen Transportbetriebe, nicht nur der SBB, aufgrund bestimmter Grundsätze, die von der Bundesversammlung zu beschliessen wären, zu genehmigen. Für uns ist nicht nur die Vorstellung unakzeptierbar, dass der Bundesrat nach einheitlichen bundesrechtlichen Grundsätzen die Tarife der öffentlichen Transportbetriebe in den Kantonen und in den Gemeinden genehmigen soll, sondern ebenso jede Aushöhlung der unternehmerischen Freiheit und Verantwortung der Verkehrsbetriebe.

An die Transportunternehmen appellieren wir jedoch, den ihnen gewährten unternehmerischen Spielraum verantwortungsbewusst zu handhaben, und dies vor allem bei der Aufhebung von Stationen.

Eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs im harten Konkurrenzkampf bedingt, dass wir den unternehmerischen Frei- raum dieser Betriebe stärken. Nur dadurch erlangen sie die für das Bestehen im Wettbewerb notwendige Flexibilität. Dieses klare Bekenntnis zur freien Tarifgestaltung durch die Transportunternehmungen selber bedeutet nun keinesfalls, dass wir Tarifierleichterungen ausschliessen wollen oder gar von vorneherein ablehnen würden. Derartige Tarifierleichterungen, beispielsweise aus umweltpolitischen Gründen, sind jedoch nicht vom Bundesrat zu beschliessen bzw. zu genehmigen, wie dies Herr Ammann möchte; solche Tarifierleichterungen sind vielmehr durch die Gemeinden, die Kantone oder den Bund von den Transportunternehmungen zu verlangen und – dies vor allem – zu entschädigen. Diese Möglichkeit sieht das Transportgesetz ausdrücklich vor. Entgegen der Auffassung der Herren Ammann, Ruf und Herzog berücksichtigt gerade diese Vorlage in hohem Masse die Bewältigung der aktuellen Forderungen, die etwa von seiten des Umweltschutzes an die Transportunternehmungen gestellt werden.

Namens der Fraktion der FdP beantrage ich Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und bei der Detailberatung jeweils den Anträgen der Kommissionsmehrheit und des Bundesrates zuzustimmen.

Aregger, Berichterstatter: Ich möchte jetzt nicht zu allen Problemen sprechen, denen wir in der Detailberatung ohnehin noch begegnen werden. Es sind höchstens zwei Gedanken, die in dieser Eintretensdebatte aus der Sicht der Kommission noch eines gewissen Kommentars bedürfen.

Ein Hauptelement, das von den Fraktionssprechern diskutiert wurde, ist die Frage der Ausgestaltung der unternehmerischen Freiheit der Transportunternehmungen. Die unternehmerische Freiheit, Bestandteil des Leistungsauftrages,

aber auch Bestandteil jeder effizienten Wirtschaftsordnung auf allen Gebieten, nicht nur im Transportwesen, wurde von einzelnen Sprechern allzu sehr verketzert. Wenn ich verketzert sage, dann meine ich die Worte, die Herr Ammann-St. Gallen gewählt hat. Er sprach von Trockenübungen in der unternehmerischen Freiheit, oder von Preishochhalte- und Kundenabwimmelungspolitik der Bundesbahnen und der öffentlichen Verkehrsunternehmungen. Das dürfen wir nicht unwidersprochen im Saal stehen lassen; denn wenn Sie die provisorischen Resultate des Jahres 1984, die an der Pressekonferenz der SBB letzte Woche bekanntgegeben wurden, zur Kenntnis nehmen, dann müssen Sie doch eingestehen, dass sich die unternehmerische Freiheit, die wir den Bundesbahnen gewährt haben, gelohnt hat. Die Bundesbahnen, als Beispiel für die öffentlichen Transportunternehmungen, haben davon vernünftig Gebrauch gemacht. Die Ergebnisse widersprechen der Unterschätzung von Herrn Ammann-St. Gallen.

Ich danke allen Sprechern, die die unternehmerische Freiheit positiv gewertet haben.

Die zweite Bemerkung bezieht sich auf die Hinweise auf die Übergangslösung und die nicht allzu lange Lebensdauer, die man dem Transportgesetz zumessen will. Wir müssen das Gesetz aber als Erlass unseres Parlamentes ernst nehmen. Es ist schon oft vorgekommen, dass aus einer vermeintlich kurzfristigen Übergangslösung doch eine recht lange dauernde, konsolidierte gesetzliche Regelung entstanden ist.

In diesem Sinne möchte ich Sie noch einmal bitten, auf das Gesetz einzutreten.

Bundesrat Schlumpf: Eintreten ist unbestritten geblieben. Die Herren Referenten haben umfassend orientiert, ich danke ihnen dafür. Ich könnte mir überlegen, ob ich auf Ausführungen beim Eintreten verzichten soll. Ich möchte das aber doch nicht tun, weil einige Zusammenhänge jetzt erwähnt werden sollten und verschiedene kritische Bemerkungen angebracht und Fragen gestellt wurden.

Es geht – das haben die Herren Referenten dargelegt – einmal um eine Ordnung im Verkehrsrechtsbereich. Die heutige Ordnung ist nicht übersichtlich, sie ist auch unsystematisch, eben über Jahrzehnte und weitgehend sektoriell entstanden. Sie ist schwer lesbar; das wird jeder feststellen, der sich einmal damit auseinanderzusetzen hat. Diese Ordnung, zersplittert über viele Erlasse auf ganz verschiedenen Stufen, von Gesetzen über Verordnungen und Bundesratsbeschlüsse bis hin zu departementalen Erlassen, ist aber auch lückenhaft geworden. Es geht also jetzt einmal um eine Systematisierung, um Flurbereinigungen, um die Erhöhung der Transparenz. Aber das allein würde eine Revision noch nicht rechtfertigen im Hinblick auf den Aufwand. Es geht auch um ein materielles Aggiornamento, und es geht vor allem um eines: dieses praktische Verkehrsrecht in bezug auf die öffentlichen Unternehmungen einzuordnen in unsere verkehrspolitischen Gesamtvorstellungen. Im konkreten Fall geht es nur um den öffentlichen Verkehr mit Ausnahme des Luftverkehrs, der Rohrleitungen, der Taxis, der Autokonzessionen 2, der Skilifte und Kleinluftseilbahnen. Oder positiv ausgedrückt: Erfasst werden beim öffentlichen Verkehr: der allgemeine Verkehr (SBB und PTT, PTT in bezug auf den Automobildienst), dann die KTU, die konzessionierten Transportunternehmungen (Bahnen, Busse und Schiffe), der touristische Verkehr, der zum Teil von den KTU bewältigt wird (Rhätische Bahn und andere), die Luftseilbahnen (diese sind grundsätzlich auch unterstellt, allerdings in einem Punkt befreit) sowie der Orts- und Vorortsverkehr (hier auch Bahnen und Busse).

Materiell ist der Sachbereich eingegrenzt auf die rechtliche Ordnung der Beförderung von Personen, von Gepäck und von Gütern. Das ist eine systematische Übersicht.

Die materiellen Hauptpunkte wurden angesprochen von den Herren Referenten, auch von den Votanten, denen ich übrigens für die allgemein positive Aufnahme der Vorlage und das Verständnis für diese Erneuerungsnotwendigkeit danke. Die Regelung der Grundpflichten im öffentlichen Verkehr:

Die Beförderungspflicht ist eine der drei Grundpflichten. Ausgenommen von der Beförderungspflicht sind die Luftseilbahnen – wir werden das dann noch erläutern – und die Stückgutsendungen, diese nicht erst seit 1. Januar 1985 im Zusammenhang mit Cargo Domizil, sondern ab 1977. Übrigens hat sich Cargo Domizil, soweit man das nach zwei Monaten beurteilen kann, gut eingeführt, es bewährt sich und hat vor allem den immensen Vorteil, auf den Nationalrat Bühler hingewiesen hat. Jetzt werden auch bahnlose Regionen gleichwertig versorgt. Das war nach dem alten System gar nicht gewährleistet.

Die zweite Grundpflicht ist die sogenannte Fahrplanpflicht (man muss einen Fahrplan einhalten), und die dritte Grundpflicht ist die Tarifpflicht. Tarifpflicht bedeutet einfach, dass Preise generell festgelegt und bekanntgegeben werden müssen, im Unterschied zu einem privaten Unternehmer, der individuelle Preise machen kann. Diese Grundpflichten sind der eine Bereich.

Der zweite Bereich umfasst die Ordnung des direkten Verkehrs. Das sind jene Bestimmungen, die notwendig sind, um in einem Land mit einer derartigen Vielgestaltigkeit in der Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, wie wir sie kennen, eine übergreifende Ordnung in dem Sinne zu gewährleisten, dass man mit einem Billett mit mehreren Transportunternehmungen fahren kann, dass man einen einzigen Preis bezahlen kann, dass man einen weitgehend aufeinander abgestimmten Fahrplan hat, usw.

Drittens haben wir die haftungsrechtlichen Spezialnormen, weil die allgemeinen Haftungsnormen des Obligationenrechts nicht in allen Teilen den speziellen Verhältnissen dieser Transportunternehmungen gerecht werden.

Ein vierter Bereich, über den hier vor allem diskutiert wurde, positiv und negativ, mit Vorbehalten, bezieht sich auf die Absteckung der unternehmerischen Eigenständigkeit dieser Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs einerseits und ihrer gemeinwirtschaftlichen Leistungspflichten andererseits. Das ist eigentlich die Grundphilosophie, die wir nach den Vorschlägen der GVK in das Verkehrswesen, insbesondere im Bereich des öffentlichen Verkehrs, hineingebracht haben. Zu dieser Absteckung der unternehmerischen Eigenständigkeit, der sogenannten unternehmerischen Freiheit einerseits, des gemeinwirtschaftlichen Bereichs andererseits, gehört die Tarifbildungsordnung, gehört die Frage der Bedienung und Besetzung von Stationen und eben die Bestimmung, wer zu welchen Bedingungen gemeinwirtschaftliche Leistungen verlangen kann.

Nationalrat Ammann wünschte die Bestätigung einer Erklärung, die ich in der nationalrätlichen Kommission abgegeben habe. Ich will das gerne tun. Wenn es um die Frage der Aufhebung von Stationen generell oder der Besetzung von Stationen geht, muss ein bestimmtes Verfahren durchgeführt werden. Da sind einmal die Gemeinden anzuhören, die davon betroffen sind. Dann, im Falle von Meinungsverschiedenheiten, hat das Bundesamt für Verkehr zu entscheiden; der Entscheid kann an das Departement weitergezogen werden. In diesem Beschwerdeverfahren werden andere zuständige Instanzen – Nationalrat Ammann nannte einige – angehört und zu Mitberichten und zu Stellungnahmen eingeladen, so fast immer die Zentralstelle für regionale Wirtschaftsförderung, weil eben sehr oft regionalwirtschaftliche Probleme damit verbunden sind. Es können aber auch die PTT oder Privatbahnen sein, die von diesen Fragen betroffen sein werden, dies wegen Anschlüssen usw.; es kann wegen militärischer Belange das EMD sein oder wegen schulischer Fragen das EDI usw. Es werden also diejenigen Instanzen, die von einer solchen Frage berührt sein werden, in diesem Verfahren angehört, damit ihre Meinung auch in den Entscheid miteinbezogen werden kann.

Nationalrat Herczog, Sie wünschen eine baldige Aufhebung des Leistungsauftrages SBB. Das ist die erste Enttäuschung, die ich Ihnen bereiten muss: Ich werde keinen solchen Antrag an das Parlament oder an den Bundesrat stellen, weil der Leistungsauftrag SBB sich im Konzept absolut bewährt hat. Es werden nach gemachten Erfahrungen Modifikationen vorgenommen, aber mir hat bis heute – inklusive Natio-

nalrat Herczog – noch niemand eine einigermaßen valable Alternative zum Leistungsauftrag unterbreitet. Wir bleiben dabei.

Nationalrat Ruf hat appelliert, dass wir nun endlich die rechtlichen Grundlagen für eine koordinierte Verkehrspolitik schaffen sollen. Ich will nicht in Geschichte machen, Herr Ruf, aber ich möchte Sie bitten: Schauen Sie einmal in Ihrem Aktenschränk nach, was Sie da von dem alles finden, was Sie hier an Wünschen vorgebracht haben. Wir haben, wie das Christkind, Ihre Wünsche sogar dann erfüllt, als Sie sie uns noch gar nicht unterbreitet hatten. Wir haben Ihnen im Jahre 1981 den Leistungsauftrag SBB unterbreitet, der dann im Jahre 1982 abschliessend behandelt wurde. Er beinhaltet ein Teilkonzept nach GVK-Empfehlungen. Wir haben Ihnen die Rahmenkredite für die KTU damals und heute unterbreitet; das gehört in diesen Gesamtbereich. Sie haben unsere GVK-Botschaft immerhin seit 1982 in Händen, und Sie haben diese Botschaft hier. Es wurde gesagt: seit genau zwei Jahren – seit 1983. Wir haben Ihnen unsere konzeptionellen Vorstellungen für die Frage einer weiteren Eisenbahn-Alpentransversale im Jahre 1983, und im letzten Jahr die Treibstoffzollvorlage, die Überprüfung des Nationalstrassennetzes und all das unterbreitet. Adressat Ihres Appelles, nun endlich mit den Rechtsgrundlagen voranzukommen, Nationalrat Ruf, müsste jemand anderes sein. Ich überlasse Ihnen die Beantwortung der Frage. Aber eines will ich mit aller Klarheit feststellen: Das sind nicht der Bundesrat und nicht mein Departement! Wir haben seit Jahren mit grösster Speditivität alle Vorlagen erarbeitet. Wir haben dem Bundesrat und dem Parlament alles unterbreitet.

Zur Überlegung, man müsse gesamtheitliche Lösungen bringen: die liegen ja in der Vorlage für eine koordinierte Verkehrspolitik, die sie in Händen haben! Aber hören wir endlich im Verkehrsbereich mit den Visionen und Höhenflügen auf. Wir haben vor einigen Jahren mit den praktischen Schritten begonnen. Alle diese Vorlagen, auch die heutige, entsprechen ganz genau dem GVK-Konzept. Wir kommen in unserem Lande nicht voran mit grossen Würfen, das wissen wir. Wir kommen in der Politik nur voran mit Einzelschritten, die aber selbstverständlich in ein langfristiges Gesamtkonzept eingepasst werden müssen. Ich kann Ihnen versichern, Herr Herczog, Herr Ruf, diese Schritte, auch die heutige Vorlage, sind eingepasst in diese Gesamtkonzeption für eine koordinierte Verkehrspolitik.

Sie behaupten, Nationalrat Ruf-Bern, diese Gesamtkonzeption sei falsch. Sie können sich dazu äussern, wenn diese Vorlage in Beratung steht. Ich möchte Sie jetzt schon einladen – nachdem Sie diese Gesamtkonzeption als falsch bezeichnen –, sich dann die Mühe zu geben, eine Alternative in die Diskussion zu bringen. Bis heute hat mir noch niemand eine solche geliefert.

Damit zusammenfassend und zum Schluss: Bei diesem Gesetz geht es um etwas recht Bedeutendes, was gelegentlich unterschätzt wird. Aber ohne es zu überschätzen: Es geht um die Einordnung des Transportrechts für öffentliche Transportunternehmungen in ein Gesamtkonzept (GVK, Leistungsauftrag SBB). Es geht um die Gewährleistung der Leistungsbereitschaft der öffentlichen Verkehrsmittel für die Sicherstellung einer breiten, flächendeckenden Versorgung, soweit die einzelnen Gebiete dem öffentlichen Verkehr überhaupt zugänglich sind. Es geht um die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit dieser öffentlichen Transportunternehmungen in einem grundsätzlich von Verfassungen wegen freien Verkehrsmarkt (Unterschied zur Regalposition der PTT) – das ist immer wieder zu beachten. Es geht um die Sicherung eines sinnvollen, eines wesensgerechten Anteils der öffentlichen Verkehrsbetriebe am gesamten Verkehrsmarkt, in erster Linie aus verkehrspolitischen Gründen, aber auch aus raumplanerischen – sie wurden angesprochen –, aus energie- und umweltpolitischen Gründen. Dem allem will diese Vorlage in einem Teilbereich des Verkehrsrechts gerecht werden. Es ist ein Schritt in Richtung einer koordinierten Verkehrspolitik.

Ich bitte Sie um Eintreten – was unbestritten geblieben ist – und um Zustimmung zu den Anträgen des Bundesrates, mit

denen diejenigen der Kommissionsmehrheit übereinstimmen.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Abs. 1, 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

Mehrheit

... den direkten Verkehr (Art. 12), ... gelten zwingend.
(Rest des Absatzes streichen)

Minderheit

(Ammann-St. Gallen, Bircher, Clivaz, Egli-Winterthur, Fankhauser, Friedli, Schmidhalter)

Die Bestimmungen über die gefährlichen Güter ...

Art. 1

Proposition de la commission

Al. 1, 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

Majorité

... au service direct (art. 12), ... aux voies de droit (art. 50).
(Biffer la dernière phrase)

Minorité

(Ammann-St. Gall, Bircher, Clivaz, Egli-Winterthour, Fankhauser, Friedli, Schmidhalter)

Sont impératives les dispositions...

Abs. 1, 3 – Al. 1, 3

Angenommen – Adopté

Abs. 2 – Al. 2

Ammann-St. Gallen, Sprecher der Minderheit: Mit unserem Antrag zu Artikel 1 Absatz 2 möchten wir den ersten Satz dieses Absatzes streichen. Wir bezwecken damit die Wiedereinführung der Beförderungs- und Tarifpolitik im Stückgutverkehr. Das Stückgut ist für uns nach wie vor ein zentraler Punkt des Transportgesetzes. Seine Leidensgeschichte ist zu lang, als dass wir hier darauf eintreten könnten. Heute geht es – wenigstens meiner Meinung nach – auch nicht mehr darum, über Sinn oder Unsinn des neuen Konzeptes Cargo Domizil zu diskutieren. Hoffentlich sind sie darüber nicht enttäuscht ... Die Einführung dieses neuen Konzeptes auf den 1. Januar dieses Jahres ist ja bereits erfolgt. Die Konsequenzen sind bekannt. In Stichworten: Zusammenlegung von Schnellgut und Frachtgut zu einer sogenannten «vitesse unique», Schliessung von rund 410 von 550 Dienststellen, Reduktion der Umladezentren von 24 auf 10 (Schnellgut eingeschlossen), Verlust von gegen 1000 Arbeitsplätzen, Kündigung von Verträgen auch bisher treuer

Bahncamionneure, gegen 200 000 Tonnen Güter mehr auf der Strasse, eine gewisse Verunsicherung der Kundschaft. Schliesslich winken, wenn alles gut geht, finanzielle Einsparungen von etwa 55 Millionen Franken.

Betrachten wir also das neue Konzept einmal ohne jede Wertung als gegeben, und fragen wir uns, was die Wiedereinführung der Beförderungs- und Tarifpflicht in dieser neuen Lage – auch im Lichte des Hearings in der Kommission – noch bringen kann. Wird damit das neue Konzept rückgängig gemacht, und werden damit allenfalls die 55 Millionen Franken verschert? Nein! Werden damit die 1000 Arbeitsplätze gerettet? Nein! Wird damit die Verkehrsumlagerung auf die Strasse rückgängig gemacht? Kaum! Weshalb also dieser Antrag?

Für mich eine an sich überraschende Erkenntnis am Hearing der Kommission war nämlich, dass die Beförderungs- und Tarifpflicht im Stückgutverkehr völlig losgelöst von der Wahl des Verkehrsträgers betrachtet werden muss. Diese Beförderungs- und Tarifpflicht sichert unserem Land – vor allem auch den Randregionen und den Verkehrsinteressenten – ein geregeltes Grundangebot zu vernünftigen Preisen, nicht mehr und nicht weniger. Den Transportunternehmungen steht es aber im Prinzip völlig frei, wie sie diesen Verkehr im Verbund mit Camionneuren abwickeln wollen. Wir sagen ja nichts aus über den Anteil von Schiene und Strasse in diesem Regime. Bestätigung finde ich mit meinem Argument auch beim Präsidenten der Generaldirektion SBB. Herr Latscha hat damals sinngemäss ausgeführt: «Notwendigkeit sowie Einführung des neuen Konzeptes sind völlig unabhängig von der Rechtslage.» Und: «Die Wiedereinführung der Transportpflicht ist ein rein politischer Entscheid.» Also war es – und diesen Schluss ziehe ich daraus – gar nicht nötig, seinerzeit auf den 1. Januar 1978 diese Transportpflicht aufzuheben, und dies erst noch mit dem Argument des Sparens. Die Transportunternehmungen hätten ja schon damals fast alle heutigen Möglichkeiten gehabt. Sie haben sie nur nicht genutzt. Es ist deshalb falsch, einen Erfolg des neuen Konzeptes Cargo Domizil der vermehrten unternehmerischen Freiheit bzw. der Aufhebung der Beförderungs- und Tarifpflicht im Stückgutverkehr zuzuschreiben.

Mit dem Sparen ist es auch nicht gerade weit her. Die SBB haben ja wiederholt – für jene, die das hören wollten – erklärt, dass der Abbau der Stückgutabteilung (25 Millionen jährlich, seit 1982, gemäss Leistungsauftrag) mit Rationalisierung nicht aufgefangen werden könne. Folglich wird sich das SBB-Defizit entsprechend erhöhen, oder es wird sich weniger stark reduzieren. Meine diesbezüglichen Anträge wurden damals abgelehnt. Mir bleibt hier nur festzuhalten: Es ist manchmal bitter, immer erst im nachhinein recht zu bekommen.

Das Gefährliche an der heutigen Lage – ohne Beförderungspflicht – ist aber: Die Transportunternehmungen – vorab die SBB – hätten tatsächlich die Möglichkeit, den Stückgutverkehr nun völlig aufzugeben, wenn sie nur wollten. Unsere Befürchtungen decken sich dabei mit dem Argwohn gewisser verunsicherter Kunden, die Zweifel am Erfolg des neuen Konzeptes hegen.

Ist dieses neue Konzept nur ein vorletzter Schritt zur völligen Aufgabe des Stückgutverkehrs? Was geschieht mit den Rand- und Bergregionen? Ich denke an die sogenannte Daseinsvorsorge. Die Expertengruppe Rüegg fällt ja seinerzeit einen sehr umstrittenen Mehrheitsentscheid. Ich erinnere mich auch an eine Exkursion der Verkehrskommission, wo ein Transportunternehmer in Muttenz jede Garantie für die Bedienung entlegener Regionen ablehnte. Auch die SBB sind übrigens ernüchtert über den Mangel an Kooperationsbereitschaft bei den Strassentransportgebern.

Was geschieht schliesslich mit den Privatbahnen? Es handelt sich beim Stückgut um einen Mitläuferverkehr, bei dessen Wegfallen die meisten Kosten hängenbleiben würden. Die Bodensee-Toggenburg-Bahn erwirtschaftet im Güterverkehr gegen 50 Prozent der Einnahmen aus dem Stückgutverkehr. Die BLS hätte ohne Stückgut etwa 8 Millionen Franken mehr Defizit zu verkraften, die Privatbahnen

insgesamt etwa 25 Millionen. Was geschieht schliesslich umwelt- und verkehrspolitisch? Vergessen wir nicht den Akquisitionswert des Bahnstückgutes, dessen Wegfall eine verstärkte Abwanderung auch der Wagenladungen auf die Strasse und damit ein weiteres Anwachsen der Stickoxidbelastung durch die Lastwagen zur Folge hätte.

Wenn man dies alles berücksichtigt, so wird die Wiedereinführung der Beförderungs- und Tarifpflicht zu einer zentralen, vertrauensbildenden Massnahme für uns alle: für verunsicherte Bahnkunden und Konsumenten, für das nicht minder verunsicherte Personal, für die vernachlässigten Rand- und Bergregionen, für die von den SBB völlig abhängigen Privatbahnen und schliesslich für die geplagte Umwelt, die gebieterisch eine Verkehrlagerung von der Strasse auf die Schiene verlangt. Auch finanzpolitisch ist die Sache klar. Mehr als die versprochenen 55 Millionen liegen bei den SBB mit oder ohne Beförderungspflicht nicht mehr drin.

Seien wir also ehrliche Makler und ziehen wir die Konsequenzen beim vorliegenden Transportgesetz, indem wir diese Beförderungspflicht wieder einführen und bei der Revision des Leistungsauftrages beim Stückgut realistische Zielvorgaben einbauen.

Zuletzt noch ein Hinweis auf die wiederholten Blockadeaktionen nach Einführung der Schwerverkehrsabgaben und die noch wilderen Drohungen für die Zukunft, vor allem von seiten der Routiers suisses und des Trucker-Teams. Ist es uns eigentlich noch wohl in unserer Haut, Verkehrspolitik unter dem Druck der Strasse betreiben zu müssen? Haben wir uns nicht schon viel zu sehr dem Lastwagen ausgeliefert? Kehren wir um, solange es noch Zeit ist; sichern wir uns im Stückgutverkehr auch künftig eine minimale Grundversorgung mit der Bahn und ihren zuverlässigen Camionneuren – mit der Wiedereinführung der bewährten Stückgut-Beförderungspflicht!

Ich bitte Sie deshalb um Zustimmung zu meinem Antrag.

M. Clivaz: La loi que nous discutons actuellement traite essentiellement des relations entre les usagers et les entreprises de transports publics. Il s'agit du contrat conclu entre ces deux parties.

Le projet qui nous est soumis contient néanmoins un certain nombre de points qui relèvent de la politique des transports. Les rapporteurs ont déclaré que l'on anticipait dans ce domaine sur la politique coordonnée des transports et sur le nouveau mandat de prestations des CFF. Il est assez curieux de constater que l'on anticipe par le biais d'une loi, sur des dispositions constitutionnelles. Ce détail m'amène, avant de parler de la proposition de minorité concernant l'article 1^{er}, à poser à M. Schlumpf, conseiller fédéral, la question suivante: s'il apparaît que la loi sur les transports publics a des incidences sur la politique coordonnée des transports ou sur le mandat de prestations, serons-nous appelés à modifier cette loi à brève échéance, ou alors faudra-t-il tenir compte de cette loi lorsque l'on mettra sur pied la politique coordonnée des transports?

En ce qui concerne la suppression de l'obligation de transporter les colis de détail, il convient de rappeler que le Conseil national a décidé, en 1977, de cette suppression à une voix de majorité, soit par 71 voix contre 70. On parlait de l'idée qu'en supprimant l'obligation de transporter et en donnant plus de liberté aux chemins de fer pour organiser le transport des colis de détail, on réussirait à améliorer le rendement de ce trafic. Or, c'est exactement le contraire qui s'est produit. J'ai relu à ce propos l'intervention de M. Ritschard, conseiller fédéral, devant le Conseil national. Il mentionnait une couverture des frais de 51 pour cent en 1976, alors qu'aujourd'hui, nous sommes descendus à moins de 40 pour cent!

La décision qui a été prise par le Parlement ne s'est donc pas révélée positive. Elle a malheureusement été confirmée lors de la mise sur pied du mandat de prestations. Or, il faut bien constater que contrairement à l'idée contenue dans ce dernier, le trafic de détail est très loin de couvrir ces coûts. La décision de supprimer le subventionnement à raison de 25 millions par année, pour aboutir d'ici à 1988, je crois, au

chiffre zéro, n'est en somme qu'une opération comptable puisque le manque à gagner sur ce trafic est tout simplement compensé par la Confédération.

Il est vrai qu'entre-temps, les CFF ont réorganisé le système de transport des colis de détail. Il est encore trop tôt pour émettre une opinion sur le résultat de cette opération, mais il est évident que cela n'a rien à voir avec la suppression de l'obligation de transporter. Je pense que nous prenons un certain risque en maintenant cette absence d'obligation de transporter. Si un jour, pour une raison ou pour une autre, les dirigeants des chemins de fer décidaient de ne plus transporter des colis de détail, il en résulterait pour les régions périphériques, en particulier, des inconvénients très graves car elles seraient, à ce moment-là, soumises uniquement aux désirs des transporteurs routiers qui fixeraient les tarifs à leur gré.

Devant la commission, le président de la Direction générale des CFF a déclaré de façon tout à fait claire que la réorganisation du trafic de détail était complètement indépendante de la suppression de l'obligation de transporter. C'est vrai. En effet, les CFF envisageaient une réorganisation du système depuis très longtemps, avant même que l'on parle de la suppression de l'obligation de transporter, mais sur le plan de la politique générale des transports, il serait faux, en l'état actuel des choses, de maintenir cette absence d'obligation de transporter de la part des chemins de fer. Cela ne serait pas très conforme à ce que nous avons demandé ici dans cette salle, de façon unanime je crois, à savoir que les transports publics soient encouragés. Si nous voulons les promouvoir, il ne faut pas les libérer de certaines obligations.

C'est pourquoi je vous engage vivement à accepter la proposition de la minorité dans l'intérêt d'une organisation rationnelle des transports dans ce pays.

Aregger, Berichterstatter: Ich bitte Sie, den Mehrheitsantrag zu unterstützen und davon abzusehen, die Stückgut-Beförderungspflicht, welche im Widerspruch zum geltenden Leistungsauftrag steht, in diesem Transportgesetz erneut zu verankern. Die Voraussetzungen haben ja in der Tat wesentlich geändert.

Herr Ammann, Sie zeichnen uns einmal mehr ein zu düsteres Bild der tatsächlichen Situation. Sie haben ein Votum abgegeben, das fast einer Generalabrechnung mit dem Cargo Domizil gleichkommt. Ich bin der Auffassung – und mit mir sicher die Mehrheit der Kommission, die am 27. Februar, d. h. vor ziemlich genau einer Woche, das Cargo-Domizil-Umladezentrum in Bern besichtigt hat –, dass dieses System gut funktioniert. Wir haben bei dieser Besichtigung nicht nur gesehen, wie die Paletten mit den einzelnen Colis verschoben werden, sondern wir haben uns vor allem von der Führungsspitze der SBB über die ersten Erfahrungen mit diesem Konzept informieren lassen. Wir sind beeindruckt gewesen von der positiven ersten Beurteilung der Erfahrungen. Es war eine gravierende Umstellung, die die Bundesbahnen vorgenommen haben. Sie haben sie aber marktgerecht vorgenommen. Sie haben etwas geboten und sind ein Risiko eingegangen, das zukunftsversprechend ist.

Herr Bühler-Tschappina hat es angedeutet, dass die Randregionen, die Sie, Herr Ammann, nun als vernachlässigt bezeichnen, heute mit dem Cargo-Domizil-Konzept bedient sind und vor allem auch preislich – im Vergleich zur bisherigen Konzeption Schiene und Camionnage – profitieren. Es stimmt auch nicht, dass 1000 Arbeitsplätze verlorengegangen sind. Wir haben uns gerade über diese Frage von den SBB vor einer Woche informieren lassen und haben da ganz andere Angaben erhalten. Es sind wohl vielleicht 800 Arbeitsplätze in die Umorganisation einbezogen worden; aber zu Entlassungen aus Gründen dieser Konzeptänderung ist es praktisch nicht gekommen. Es hat also bei weitem nicht derart gravierende Massnahmen im Bereich des Personalwesens gegeben, wie Herr Ammann behauptet hat. Ich bitte Sie, die Streichung dieses ersten Satzes von Absatz 2 abzulehnen, denn – Herr Clivaz hat es angedeutet –

der Schienenanteil des Stückgutverkehrs ist sicher in den letzten Jahren gesunken. Wir können ihn mit dieser Beförderungspflicht nicht wieder auf die Schiene zurückbringen. Es müssen andere Massnahmen getroffen werden, um die Warenströme umzulenken und das Verhältnis Schiene/Strasse wieder ins Gleichgewicht zu bringen. Cargo Domizil ist eine solche Massnahme. Ich teile den Argwohn von Herrn Ammann nicht, der von verunsicherten Kunden gesprochen hat. Ich habe volles Vertrauen in die Organe der SBB, die uns demonstriert haben, zu was sie unternehmerisch fähig sind.

M. Massy, rapporteur: Quelques mots à propos de cet article 1^{er}. La minorité veut donc supprimer la première phrase de l'alinéa 2. M. Ammann s'est lancé dans un vaste sujet, dans une diatribe partant du cargo-domicile en passant par l'insécurité de la clientèle et la perte de mille emplois aux CFF, la desserte des gares, etc. Je crois, Monsieur Ammann, que vous êtes trop pessimiste. Vous voulez donc réintroduire l'obligation de transporter, supprimée le 1^{er} janvier 1978. La majorité en a décidé autrement. Elle vous prie donc de la suivre en refusant les propositions de la minorité Ammann à l'alinéa 2 de l'article 1^{er}.

Bundesrat Schlumpf: Nationalrat Clivaz, natürlich antizipieren wir in einem gewissen Sinne die GVK. Etwas anderes ist gar nicht möglich. Wir können nicht auf Godot warten; wir müssen Schritte unternehmen. Wir haben erst dann begonnen, als die GVK vorlag und behandelt wurde, und wie ich schon beim Eintreten sagte: Wir legen nun alles Gewicht darauf, dass die Einzelbereiche, die wir ordnen, in diese GVK-Vorstellung eingebettet sind. Die GVK nach bundesrätlicher Vorlage bleibt Grundlage für alle Einzelvorlagen, die wir Ihnen bringen.

Sie haben mit Recht gesagt, der Kostendeckungsgrad sei in den letzten zehn Jahren noch weiter gesunken. Ich kann Ihnen schon sagen weshalb: weil jahrelang immer noch grosse Würfe im Gespräch bleiben und kein einziger Schritt gemacht wurde, welcher zu einer Wettbewerbsverbesserung der Bahn – SBB und KTU – geführt hätte. Wir haben aber pausenlos, zum Beispiel am Nationalstrassennetz, weitergebaut. Wir haben die Konkurrenzfähigkeit der Strasse gegenüber der Schiene weiterhin massiv gesteigert. Wir haben die steigenden Defizite der SBB in den Räten Jahr um Jahr etwas begrenzt – Nationalrat Clivaz, Sie wissen das genau –, indem wir die Baurechnung kürzten, die heutige Investitionsrechnung – jahrelang! Das war eine Verkehrspolitik nicht zugunsten des öffentlichen Verkehrs; die Investitionen – die Baurechnung hiess es damals – kürzen ist mittelfristig das Verhängnisvollste, was man tun kann! Als die GVK einmal operabel war, als der Bundesrat sie behandelt hatte, mussten wir bestimmte Schritte tun.

Es wird insbesondere seitens der SBB, aber auch der privaten Bahnunternehmungen, der KTU, da sehr viel getan in Richtung marktorientiertes Verhalten; also nicht einfach ein quantitatives, sondern ein auf die Nachfrage ausgerichtetes Angebot. Ich will den Taktfahrplan nicht zu oft heranziehen, das ist nur ein Teil. Es gibt auch eine Angebotsverbesserung und Attraktivitätssteigerung im Bereich des Rollmaterials. Aber dazu gehören unweigerlich auch Rationalisierungsmassnahmen. Die haben einen gewissen Erfolg gebracht, den wir nicht überschätzen wollen. Bei den Rationalisierungsmassnahmen steht die Neuordnung bei der Stückgutbeförderung im Zentrum, nachdem seit 1978, wie Nationalrat Ammann selbst dargelegt hat, die Beförderungspflicht aufgehoben ist.

Die Aufhebung der Beförderungspflicht bedeutet übrigens nicht etwa, dass die KTU die Beförderung ablehnen müssen oder ihrerseits keine Beförderungspflicht erfüllen sollen. Sie sind völlig frei. In der Regel schliessen sie sich dem Regime der SBB an. Aber sie können die Stückgutbeförderung nach eigenen regional verschiedenen Gegebenheiten betreiben. Gerade die Neuordnung, die die SBB vorbereitet und seit 1. Januar eingeführt haben – Cargo Domizil – hat auch gewisse Nachteile, aber sie bringt insgesamt verkehrspoli-

tisch und betriebswirtschaftlich grosse Vorteile. Das ist immerhin ein Gesichtspunkt, der bei einer Unternehmung von Gewicht sein soll.

Nun noch zur energiepolitischen und umweltpolitischen Frage. Ich glaube nicht – und ich frage mich, ob das überhaupt vergleichbar und in Zahlen messbar ist –, dass die Cargo-Domicil-Regelung energie- und umweltpolitisch per Saldo negativ ist. Der Stückgutverkehr, soweit er über die Strasse geht, wird gebündelt, organisiert durchgeführt, Schiene-Strasse wird zu einem Verbundbetrieb. Insgesamt kann ich mir durchaus vorstellen, dass weder Energie- noch Umweltbilanz negativ sind.

Ich möchte Sie bitten, dem Bundesrat und der Kommissionmehrheit zuzustimmen und den Minderheitsantrag abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	82 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	38 Stimmen

Art. 2

Antrag der Kommission

Bst. e bis

Tarife: die Bedingungen und Preise für die Beförderung sowie andere damit zusammenhängende Leistungen;

Für den Rest: Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 2

Proposition de la commission

Let. e^{bis}

Tarifs: les conditions et les prix de transport ainsi que des autres prestations liées à celui-ci;

Pour le reste: Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 3–6

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 3 à 6

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 7

Antrag der Kommission

Abs. 1

... besetzt werden. Die Kantone sind vorher anzuhören.

Abs. 2

... aufzuheben, so hört sie vor dem Entscheid die betroffenen Gemeinden an. Berücksichtigt die Unternehmung die Anträge der Gemeinden nicht, so können diese das Bundesamt anrufen. Gegen seinen Entscheid kann beim Departement Beschwerde geführt werden. Das Departement entscheidet endgültig.

Abs. 3

Streichen

Art. 7

Proposition de la commission

Al. 1

... du personnel. Les cantons seront consultés préalablement.

Al. 2

... du personnel, elle consulte les communes intéressées. Si l'entreprise ne suit pas l'avis des communes, celles-ci peuvent saisir l'Office fédéral. La décision de celui-ci peut faire l'objet d'un recours devant le Département, qui statue définitivement.

Al. 3

Biffer

Giger: Gestatten Sie ein allgemeines Wort. Die vorliegende Botschaft ist bereits mehr als zwei Jahre alt; in Kürze wird es auch ein Jahr her sein, seit die Verkehrskommission darüber beraten hat. Die Aktualität dieses neuen Bundesgesetzes ist deshalb für mich mehr als fragwürdig geworden. Es hat – um es vorsichtig zu sagen – etwas Patina angesetzt; besser ausgedrückt: es haben sich Schadstoffe, herrührend von der heutigen Umweltbelastung, auf der bundesrätlichen Botschaft niedergeschlagen.

Die angekündigten Einschränkungen im regionalen Zugverkehr haben in verschiedenen Gebieten der Schweiz eine Welle der Entrüstung ausgelöst. Bei der Behandlung dieses Geschäftes müssen wir von der Tatsache ausgehen, dass in letzter Zeit bezüglich unserer Umwelt ein Umdenken stattgefunden hat. Die ausserordentliche Februarsession hat dies eindrücklich aufgezeigt. Wir sind zur Überzeugung gelangt, dass der öffentliche Verkehr gefördert, d. h. attraktiver gestaltet werden sollte.

Was machen wir heute? Genau das Gegenteil! Gemäss Artikel 7 delegieren wir Kompetenzen auf eine untere Ebene, in einen Verwaltungsbereich, wo gemäss Leistungsauftrag nur nach rein kommerziellen Überlegungen Sparmassnahmen getroffen werden. Statt den öffentlichen Verkehr zu verdichten oder zumindest den Status quo beizubehalten, wird der Regionalverkehr eingeschränkt. Es ist beabsichtigt, auf gewissen Strecken vom Stundentakt auf den Zweistundentakt zurückzurationalisieren. Die ländlichen Gebiete werden ein weiteres Mal abgewertet zugunsten von Städten und Agglomerationen. Dieses Ansinnen ist volkswirtschaftlich nicht zu verantworten.

So muss ich selber erleben, wie Stationswohnungen nicht mehr mit Stationsbeamten belegt, sondern an Dritte vermietet werden und auch die Bedienung von Stationen aufgehoben wird. Dies geschieht alles, ohne die zuständige Behörde der Gemeinde auch nur zu orientieren. Die Infrastruktur einer Gemeinde wird durch eine solche Massnahme wesentlich geschwächt.

Ich frage mich, wie die Wirtschaftlichkeit einer solchen Station überhaupt errechnet werden kann, wenn sie schon in den letzten Jahren nur minimal bedient wurde, d. h. Samstag und Sonntag überhaupt nicht. Die Billette ab einer gewissen Grössenordnung, welche frankenmässig etwas einbringen würden, müssen im Zuge selbst oder bei der Nachbarstation gelöst und deshalb zwangsläufig auch dort gutgeschrieben werden. Leistungsauftrag in Ehren! Aber die öffentlichen Verkehrsmittel haben einen volkswirtschaftlichen Auftrag zu erfüllen, und dazu gehört auch, die Randregionen optimal zu bedienen.

Ich möchte dem Bundesrat und speziell dem Vertreter des EVED, Herrn Bundesrat Schlumpf, die Fragen stellen, ob er nicht der Ansicht ist, Artikel 7 passe nicht mehr in die heutige umweltbelastete Landschaft und ferner, ob nicht allzu viele Kompetenzen auf die untere Ebene, d. h. auf zentrale Kreisverwaltungen delegiert werden, für welche ländliche Regionen immer noch unattraktives schweizerisches Hinterland bedeuten. Offenbar hat man zuständigenorts auch vergessen, dass es in diesen Randregionen immer noch Gemeindebehörden gibt, welche man orientieren dürfte, bevor die Guillotine des staatlichen Leistungsauftrages eine Talschaft endgültig von der übrigen Schweiz trennt.

Bundesrat Schlumpf: Ich sehe die Schadstoffe nicht, die sich auf den Anträgen des Bundesrates niedergeschlagen haben sollen, Nationalrat Giger! Trotzdem bin ich Ihnen für

Ihre Ausführungen, in denen Sie an ein Umdenken appellieren, an die Notwendigkeit, den öffentlichen Verkehr zu fördern, sehr dankbar. Aber der Bundesrat ist der falsche Adressat! Er hat dieses Umdenken, diese richtige Bewertung des öffentlichen Verkehrs im Rahmen des gesamten Verkehrssystems längst in die Wege geleitet. Wir sind noch nicht ganz so weit, wie wir es gerne hätten.

In einem pflichte ich Ihnen bei: Wenn wir jetzt in der Verkehrspolitik raschere Schritte in die richtige Richtung machen können, muss ich mit einer gewissen Resignation sagen, dass nicht ein gestiegenes verkehrspolitisches Verständnis zu dieser Veränderung führte, sondern die Sensibilisierung auf Umweltprobleme, die uns mit aller Schärfe vor Augen stehen. Aber als politischem Realisten ist es mir gleich, aus welchen Motiven wir zu den Zielen kommen, die der Bundesrat seit Jahr und Tag verfolgt. Ich bin dankbar für jede umwelt- oder energiepolitische Schützenhilfe, die wir erhalten.

Aber dieser Artikel 7, wie er hier vorliegt – der Bundesrat ist mit der verbesserten Fassung nach dem Antrag der Nationalratskommission einverstanden – ändert da gar nichts. Wenn wir die Bedienung und Besetzung von Stationen aufrechterhalten, die nicht benützt werden, dann leisten wir dem öffentlichen Verkehr ebensowenig einen Dienst, wie wenn wir Züge leer in der Landschaft herumfahren lassen. Wir müssen das Angebot verbessern, die Attraktivität steigern, um eventuell die Nachfrage wiederzubeleben. Aber dort, wo keine Nachfrage mehr besteht und auch nicht mehr erwartet werden kann, trotzdem das Dienstleistungsangebot aufrechterhalten und eine Station 10, 12 oder 15 Stunden zu besetzen, nützt weder dem öffentlichen Verkehr noch bringt es umwelt- und energiepolitische Vorteile. Betriebswirtschaftliche Rationalisierungen mit Rücksicht auf die Nachfragesituation hingegen ermöglichen eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der öffentlichen Verkehrsbetriebe, weil die verfügbaren Mittel dann zielgerichtet im Sinne einer Angebotsverbesserung eingesetzt werden können.

Sie sind Unternehmer, Nationalrat Giger, Sie wissen so gut wie ich, dass der richtige, marktgerechte Einsatz der verfügbaren Mittel eine Grundregel im Unternehmensbereich ist. Dem müssen auch die öffentlichen Unternehmungen folgen, soweit es nicht um den gemeinwirtschaftlichen Bereich geht. Dort öffnen wir aber mit Artikel 7a die Möglichkeit, dass auch abseits von unternehmerischen Überlegungen gemeinwirtschaftliche miteinbezogen werden können.

Sie haben gesagt, es werde von untergeordneten Stellen entschieden. Es ist Ihnen unbenommen, mich als untergeordnete Stelle zu betrachten. Trotzdem muss ich das etwas relativieren: So viele Stellen oben dran gibt es gar nicht mehr! (Heiterkeit)

Wenn nach Artikel 7 Absatz 2 – vorher Absatz 3 – kein Einvernehmen erzielt wird, kann die Streitsache ans BAV und dann an unser Departement weitergezogen werden. In diesem Verfahren gilt das, was ich Nationalrat Ammann vorher in bezug auf Mitberichte, auf Stellungnahmen der zuständigen Stellen sagte.

Sie haben weiter die Befürchtung geäußert, dass vor allem schwächere Regionen betroffen werden könnten. Diesbezüglich kann ich Sie beruhigen. Das ist überhaupt nicht der Fall. Die eingeschränkte Bedienung oder gar Aufhebung von Stationen hängt allein von den Verkehrsfrequenzen ab. Gegenwärtig stehen Schliessungen oder die Nichtmehrbesetzung von Stationen in wirtschaftlich starken Regionen zur Diskussion, weil dort nicht mehr genügend Nachfrage nach diesen Dienstleistungen, sowohl Güter- wie Personenverkehr, besteht.

Ein Antrag wurde nicht gestellt. Ich kann Ihnen nur sagen, dass wir mit den Anträgen zu Artikel 7 der nationalrätlichen Kommission einverstanden sind.

Art. 7a

Antrag der Kommission

Titel

Begehren der öffentlichen Hand

Abs. 1

Bund, Kantone und Gemeinden können mit Transportunternehmungen Leistungen beim Fahrplan und in der Bedienung der Stationen vereinbaren, die sie bei einer betriebswirtschaftlichen Geschäftsführung nicht anbieten würden.

Abs. 2**Mehrheit**

Sie zahlen der Unternehmung dafür die volle Entschädigung.

Minderheit

(Ammann-St. Gallen, Bircher, Clivaz, Eggli-Winterthur, Fankhauser, Friedli, Schmidhalter)

Sie zahlen der Unternehmung dafür eine Entschädigung.

Abs. 3

Über Meinungsverschiedenheiten zwischen Unternehmungen des Bundes und den Bundesbehörden entscheidet das Departement im Einvernehmen mit dem Eidgenössischen Finanzdepartement, über Meinungsverschiedenheiten zwischen Unternehmungen des Bundes und Kantonen oder Gemeinden das Bundesamt. Gegen einen Entscheid des Bundesamtes kann beim Departement Beschwerde geführt werden; das Departement entscheidet endgültig.

Art. 7a**Proposition de la commission****Titre**

Vœux des pouvoirs publics

Al. 1

La Confédération, les cantons et les communes peuvent convenir avec les entreprises de transport de prestations, en matière d'horaire et de desserte de gares, qu'elles ne peuvent pas offrir selon les principes d'une saine gestion.

Al. 2**Majorité**

Les requérants indemnisent complètement les entreprises.

Minorité

(Ammann-St. Gall, Bircher, Clivaz, Eggli-Winterthur, Fankhauser, Friedli, Schmidhalter)

Les requérants indemnisent les entreprises.

Al. 3

Les désaccords des entreprises de la Confédération avec les autorités fédérales sont tranchés par le département, après entente avec le Département fédéral des finances, et avec des cantons ou des communes, par l'Office fédéral. La décision de celui-ci peut faire l'objet d'un recours devant le département, qui statue définitivement.

Abs. 1, 3 – Al. 1, 3**Adopté****Abs. 2 – Al. 2**

Ammann-St. Gallen: In einem Punkt muss ich hier Herrn Bundesrat Schlumpf widersprechen. Bisherige Erfahrungen zeigen leider, Herr Bundesrat, dass Stationsumwandlungen vor allem auf bevölkerungsschwächere, strukturschwächere Regionen beschränkt sind. Das kommt ja nicht von ungefähr. Es braucht da auch keine grossen kaufmännischen Künste, um Parallelen zu ziehen zwischen der wirtschaftlichen Potenz und der Bevölkerungsdichte einer Region und dem Verkehrsaufkommen dieser Dienststellen. Das führt natürlich dazu, dass gerade in Randregionen die Dienstleistungen besonders stark abgebaut werden. Deshalb kann ich die Besorgnis von Herrn Kollega Giger sehr wohl verstehen. Beispiele dafür gibt es nicht nur am Walensee, sondern auch anderswo.

Unser Minderheitsantrag zu Artikel 7a zielt nämlich fast in dieselbe Richtung. Dieser Antrag, mit einer nur kleinen Korrektur, ermöglicht es, die Schwierigkeiten dieser Randregionen etwas zu lindern. Grundsätzlich sind wir erfreut darüber, dass es möglich war, in Zusammenarbeit mit dem Departement diesen Artikel 7a (Begehren der öffentlichen Hand) einzufügen. Ähnlich wie bei Artikel 10 (Tarifierleichterungen), wo der Bundesrat bereits in seiner Fassung vorgeschlagen hat: «Bund, Kantone und Gemeinden können Tarifierleichterungen verlangen...», heisst es nun hier also: «Bund, Kantone und Gemeinden können mit Transportunternehmungen Leistungen beim Fahrplan und in der Bedienung der Stationen vereinbaren, die sie bei einer betriebswirtschaftlichen Geschäftsführung nicht anbieten würden.» Hier trennen sich Mehrheit und Minderheit der Kommission. Eine nicht sehr starke Mehrheit hat entschieden, dass Bund, Kantone und Gemeinden der Unternehmung dafür die «volle» Entschädigung zahlen sollen. Eine grössere Minderheit ist dagegen der Meinung, die öffentliche Hand hätte dafür der Unternehmung «eine» Entschädigung zu zahlen.

Ich vertrete ohnehin die Ansicht, dass dieses Transportgesetz insgesamt einen zu restriktiven Charakter hat und offensivere Elemente eingebaut werden müssten. Die Haupttendenz liegt eindeutig noch auf Dienstleistungsabbau und Sparen. Denken wir nun gerade an dieser Stelle an die sehr stark geänderte Umweltsituation, das Waldsterben und an das Umdenken, das tatsächlich in gewissen Teilen der Bevölkerung Fortschritte gemacht hat.

Es geht ja gerade hier in Fahrplanfragen oder bei der Besetzung von Stationen um die zeitliche Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs, um seine eigentliche Schwachstelle. Diese Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs muss gerade gegenüber dem Auto mit seinen scheinbar unbegrenzten Möglichkeiten entscheidend verbessert werden. Wir brauchen mehr Züge, auch wenn sie vielleicht nicht voll rentieren. Wir brauchen tendenziell auch eine bessere Stationsbedienung, wenigstens dort, wo die öffentliche Hand, die betroffenen Gemeinden, Kantone oder vielleicht der Bund, bereit sind, sich zu engagieren. Das darf aber nicht nur im reichen «Millionen-Zürich» der Fall sein. Während sich Zürich eine sehr teure S-Bahn leisten kann, ist in finanziell schwächeren Rand- und Bergregionen, zum Beispiel im Toggenburg, am Walensee und anderswo, nichts Vergleichbares möglich.

Eine volle Entschädigung – und das zeigen die wenigen bisherigen Erfahrungen – ist nicht sehr gut abschätzbar. Sie umfasst nebst den direkt entstehenden Kosten – alle festen Kosten. Dabei handelt es sich oft um grosse Summen, die unter anderem alle Verwaltungskosten und Abschreibungen miteinschliessen.

Eine Frage stellt sich dabei immer wieder bei kleineren Bahnstationen: Wo liegt überhaupt – das ist ja auch das Problem, das Herr Giger angesprochen hat – die Rentabilitätsschwelle für die Bahn? Wenn die SBB die Besetzung von Stationen, wo das Personal immerhin noch zu etwa drei Viertel ausgelastet war, von jährlichen Zahlungen von rund 40 000 Franken abhängig macht, so kann sich das eine kleine und finanzschwächere Gemeinde ganz einfach nicht mehr leisten. Wenn wir aber anstelle der vollen Entschädigung lediglich «eine» Entschädigung verlangen – das Bundesamt könnte dann ja näher ausführen, was darunter in der Regel genau zu verstehen ist –, dann wird man sich wohl meist mit den direkt entstehenden Mehrkosten begnügen. Darunter fallen der zusätzliche Aufwand an Arbeitszeit sowie die Kosten für die vermehrten Zugskilometer, allenfalls mit Einschluss eines kleinen Fixkostenanteils. Es wäre dann wohl eher möglich, schon mit bescheideneren Mitteln zusätzliche Dienstleistungen bei den Bahnen einzukaufen. Entscheiden Sie sich für mehr öffentlichen Verkehr im ganzen Land, nicht nur in den Grossagglomerationen, und stimmen Sie dieser kleinen Korrektur zu!

Aregger, Berichterstatter: Die Entstehungsgeschichte des Artikels 7a ist eine besondere. Er war ja im ursprünglichen

Entwurf des Bundesrates gar nicht vorgesehen. Bis heute war die Konzeption so, dass die Transportunternehmungen Leistungen erbracht haben, die dann teilweise mit der Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen durch die öffentliche Hand vergütet wurden. Das heisst also: Die gemeinwirtschaftlichen Leistungen wurden zuerst von der Unternehmung erbracht und anschliessend definiert und entsprechend abgegolten.

Mit dem Artikel 7a ist nun praktisch eine neue Möglichkeit geschaffen worden. Der Bund, die Kantone und Gemeinden können aus politischen oder anderen Gründen mit den Transportunternehmungen, die ihr Gebiet bedienen, in Verbindung treten und solche Leistungen bestellen. Der Artikel 7a wurde auf Wunsch der Kommission durch die Verwaltung ausgearbeitet. Die Verwaltung hat diesen Artikel der Kommission vorgelegt, aber zugleich signalisiert, dass sie keine Freude an diesem Artikel habe, denn es könnte ja zum Beispiel der Fall sein, dass alle Zentren, die an einer Inter-city-Linie liegen, Zugshalte kaufen könnten. Es wurde übrigens von einem Redner schon auf diese Möglichkeit hingewiesen.

Trotzdem hat sich die Kommission entschlossen, Ihnen diesen Artikel 7a vorzulegen, und zwar in der Fassung der Mehrheit. Denn wenn schon solche Möglichkeiten neu geschaffen werden, dann sicher nur gegen volle Entschädigung und nicht gegen eine unbestimmt definierte Entschädigung. Wenn also die bedienten Gemeinden, Kantone oder Regionen zusätzliche Leistungen verlangen, müssen wir in diesem Transportgesetz eindeutig festhalten, dass solche Leistungen nur gegen volle Entschädigung erbracht werden. Wenn wir die Transportunternehmungen irgendwo vor einer unabsehbaren Flut solcher Forderungen schützen wollen, dann sicher im Transportgesetz.

Deshalb beantrage ich Ihnen, dem Mehrheitsantrag zuzustimmen.

M. Massy, rapporteur: Il s'agit d'une question d'indemnisation. A l'article 7, 2^e alinéa, la majorité parle d'indemnisation complète et la minorité n'en parle pas.

Pour la majorité, celui qui veut conserver la desserte d'une gare la paie en somme complètement tandis que pour la minorité, il importe de laisser la porte ouverte à l'aide de l'Etat. Je vous prie, par conséquent, de vous rallier à la proposition de la majorité à l'article 7, 2^e alinéa.

Bundesrat Schlumpf: Wollen Sie beachten, dass es hier um etwas ganz anderes geht als in Artikel 10. In Artikel 10 können für Leistungen, die die Bahnen, die KTU, die SBB ohnehin erbringen, Tarifverbilligungen verlangt werden; diese müssen einfach ausgeglichen werden. Hier geht es aber darum, dass um Leistungen nachgesucht wird, die diese Unternehmungen gar nicht erbringen würden, weil sie betriebswirtschaftlich nicht vertretbar sind, also um zusätzliche Leistungen beim Fahrplan oder bei den Stationen; das ist etwas ganz anderes.

Beachten Sie nun den Absatz 3. Dort heisst es: Wenn keine Übereinstimmung erzielt werden kann und Meinungsverschiedenheiten bleiben zwischen den Unternehmungen des Bundes (konkret SBB) und den Kantonen oder Gemeinden, die solche Leistungen anbegehren, entscheide das BAV und letztlich das Departement.

Nun müssen Sie mir sagen, was Sie dann meinen, wenn es um die Entschädigung geht. Soll es eine halbe, eine Dreiviertel- oder nicht doch eine volle Entschädigung sein? Oder soll man abstufen und sagen: in einigen Fällen eine volle Entschädigung, bei andern eine halbe oder eine Dreiviertel-Entschädigung? Vielleicht nach der Zahl der Fürsprecher, die in einem solchen Weiterzugsverfahren auftreten?

Ich will das nicht lächerlich machen, aber es gibt doch gar keine andere Möglichkeit, wenn man das weiterzöglich gestalten und nicht einfach in den Ermessensbereich einer Unternehmung legen will, als zu sagen, es müsse eine volle Entschädigung sein; sonst wissen die betreffenden Amtsstellen, also BAV und Departement, überhaupt nicht, wie sie dazu Stellung nehmen wollen. Die volle Entschädigung ist

aber auch von der Sache her gerechtfertigt, weil es um effektive Zusatzleistungen geht.

Ich möchte Sie bitten, der Fassung der Kommissionsmehrheit, der sich der Bundesrat anschliesst, zuzustimmen.

Ammann-St. Gallen, Sprecher der Minderheit: Herr Bundesrat Schlumpf hat mich mit seiner soeben erteilten Antwort etwas herausgefordert. Nachdem unter anderem auch beim Expropriationsverfahren die Tendenz dahin geht, dass man von einer «angemessenen Entschädigung» spricht, erscheint mir unser Antrag nicht derart abwegig.

Ich glaube, vorhin ungefähr skizziert zu haben, was ich unter dieser Entschädigung verstehe. Dabei sollen vorab die direkten Kosten gedeckt werden, die durch diese zusätzlichen Dienstleistungen entstehen, also beispielsweise die Arbeitszeit des Personals; meinetwegen die Zugskilometer, wenn mehr gefahren werden muss. Alle Fixkosten aber, die sonst irgendwo im Unternehmen, allenfalls auf Verwaltungsebene oder bei den Abschreibungen zusätzlich anfallen, kommen dabei nicht zur Anrechnung. Das sind doch ganz klare Kriterien. Das Departement könnte gewiss eine vernünftige Linie einhalten, die in angemessener Weise von diesen direkten Kosten ausgeht, die unmittelbar durch die Zusatzleistungen entstehen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	74 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	42 Stimmen

Art. 8

Antrag der Kommission

Titel

Tariffbildung

Abs. 1

Die Unternehmungen stellen für ihre Leistungen Tarife auf.
(*Rest des Absatzes streichen*)

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 8

Proposition de la commission

Titre

Etablissement des tarifs

Al. 1

... de leurs prestations. (*Biffer le reste de l'alinéa*)

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 9

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 10

Antrag der Kommission

Mehrheit

Titel, Abs. 1–3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 4

Streichen

Minderheit

(Bircher, Ammann-St. Gallen, Clivaz, Eggli-Winterthur, Fankhauser, Friedli)

*Titel**Tarifgrundsätze**Abs. 1*

Die Tarife sind vom Bundesrat nach Grundsätzen, die den gesamtwirtschaftlichen, insbesondere den umwelt- und energiepolitischen Interessen Rechnung tragen, zu genehmigen.

Abs. 2

Diese Grundsätze sind von der Bundesversammlung zu genehmigen.

Abs. 3

Allenfalls sind den Unternehmen, sofern die Preise für erbrachte Leistungen nicht kostendeckend sind, Abgeltungen zu bezahlen.

Eventualantrag Bonnard

(falls Art. 7a nach Antrag der Mehrheit angenommen wird)

Abs. 2

(Text der Mehrheit = des Bundesrates)

Sie zahlen der Unternehmung dafür die volle Entschädigung.

*Art. 10**Proposition de la commission**Majorité**Titre, al. 1 à 3*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 4

Biffer

Minorité

(Bircher, Ammann-Saint-Gall, Clivaz, Eggli-Winterthur, Fankhauser, Friedli)

*Titre**Principes tarifaires**Al. 1*

Les tarifs sont approuvés par le Conseil fédéral selon des principes qui tiennent compte de l'économie générale, notamment des intérêts de politique d'environnement et d'énergie.

Al. 2

Ces principes doivent être approuvés par les Chambres fédérales.

Al. 3

Pour autant que les prix ne couvrent pas les prestations fournies, les entreprises doivent être indemnisées.

Proposition subsidiaire Bonnard

(pour le cas où la majorité l'emporte à l'art. 7a)

Al. 2

(version du Conseil fédéral et de la majorité)

Les requérants indemnisent complètement les entreprises.

Bircher, Sprecher der Minderheit: Sie haben es ja bereits bei der Eintretensdebatte gehört, dass ein Hauptelement dieses neuen Transportgesetzes der Grundsatz ist, dass der Bundesrat einen unternehmerischen Freiraum schaffen will, indem inskünftig auf die Tarifgenehmigung durch das Bundesamt verzichtet werden soll. Das Bundesamt, das sich bisher noch mit den Tarifen befassen konnte, soll davon entlastet werden, und die Tarifgestaltung – auch das wurde

ehrllicherweise festgehalten – habe inskünftig nach rein betriebswirtschaftlichen Kriterien zu geschehen; auf sie könne folglich kein Einfluss mehr ausgeübt werden.

Wenn wir die heutige Situation betrachten, dürfen wir immerhin feststellen – und wir müssen uns darüber im klaren sein, was wir heute noch für Kompetenzen haben –, dass ein von der Bundesversammlung genehmigter Tarifbildungsbeschluss besteht, welcher beispielsweise im Artikel 24 betreffend die Tarifgestaltung deutlich festhält: «Bei der Erstellung ihrer Tarife nehmen die Eisenbahnen auf die volkswirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bedürfnisse des Landes Rücksicht, soweit ihre finanziellen Mittel es gestatten.» Auch das würde mit dieser neuen Tarifgestaltungsregelung dahinfallen. Auch ist heute noch eine sogenannte «kommerzielle Konferenz» eingesetzt, welche diese Tarife zu begutachten hat, also eine Art Begleit- oder Begutachtungsorgan. Wir dürfen doch festhalten, dass diese im guten Interesse unseres Landes liegenden bisherigen Grundsätze mit der neu vorgeschlagenen Regelung in den Artikeln 8 bis 11 leider aufgehoben würden. Deshalb sind wir verpflichtet, diesem Bundesratsvorschlag eine andere, eine bessere Lösung entgegenzusetzen. Sie finden diese Lösung skizziert im Artikel 10 auf der Fahne (Minderheitsantrag). Bei der Neuformulierung einer gesetzgeberischen Alternative gingen wir davon aus, dass Bahntarife von der Politik und von der politischen Verantwortung nicht zu trennen sind. Das haben alle bisherigen Diskussionen gezeigt. An diesen Budgetberatungen haben sich alle in diesem Saale beteiligt. Sie kennen auch die entsprechenden Reaktionen der Kantone und Bevölkerungskreise. Allenthalben will man, dass sich auch das Parlament oder der Bundesrat mit den Tarifen politisch befassen. Gemäss unserem neuen Gesetzesartikel soll es auch in Zukunft so sein, dass die Politik die Tarifpolitik selbst gestaltet und im Griff behält.

Bei der Neuformulierung dieses Artikels gingen wir aber auch davon aus, dass die politischen Behörden, also auch wir, eine bessere, eine stärkere Gestaltungsmöglichkeit ausüben können. Wir wollen nicht mehr die bisherige nebulöse Ordnung, bei der niemand recht weiss, wer kompetent ist. Man diskutiert beim SBB-Budget stundenlang über Tarifierhöhungen, ja oder nein; es stehen sich konträre Meinungen gegenüber, wer dann eigentlich letzten Endes kompetent sei, darüber zu befinden.

Auch die «kommerzielle Konferenz» – das ist heute schon unbefriedigend – hatte keine echte Gestaltungsmöglichkeit und wurde in erster Linie als lästiges Anhängsel betrachtet. Wenn man sie gut brauchen konnte, hat man sie einberufen und angehört. Wenn es vielleicht einmal etwas kritischer zugeht, hat man sie übergangen, oder sie hatte mehr oder weniger nur eine Alibifunktion.

Mit der Neugestaltung dieses Artikels 10 wollen wir jetzt den bisher doch eher etwas zu technischen und formaljuristischen Rahmen des Gesetzes sprengen; es scheint uns, dass in das neue Bundesgesetz auch ein Grundsatz über den Rahmen der Tarifgestaltung gehört. Nach unserer Meinung sind die Tarife für öffentliche Verkehrstransporte heute und für die Zukunft nach gesamtwirtschaftlichen, insbesondere aber auch nach umwelt- und energiepolitischen Interessen auszurichten. Wir haben diesen Grundsatz bewusst in unseren Alternativvorschlag eingebaut. Von diesem Grundsatz – das ist unsere feste Überzeugung – dürfen wir in Zukunft nicht abrücken, sonst laufen wir in die falsche Richtung oder wir schaffen ein Gesetz, das in unmittelbarer Zukunft bereits wieder revisionsbedürftig ist.

Es ist unsere feste Überzeugung, dass die Tarifgestaltungsfrage von unserem politischen Gremium – und dazu zählen wir auch den Bundesrat – nicht mehr zu trennen ist. Wenn Sie in Zukunft die öffentlichen Verkehrsunternehmen in den Dienst unseres Landes stellen wollen d. h. wenn sie erreichen wollen, dass für möglichst alle Transporte das öffentliche Verkehrsmittel benützt wird, dann müssen Sie eben auch Einfluss nehmen können auf die Tarifgestaltung, sonst bleiben alle verkehrspolitischen Grundsätze reine Sprechblasen.

Der bundesrätliche Vorschlag leidet darunter, dass er die

Tarife vollends zementiert. Sie finden zwar einige schöne Stichworte für mögliche Tarifierleichterungen, aber wenn Sie dann nachschauen, wo diese gemäss Gesetz gewährt werden dürften, dann stossen Sie auf die Formulierung, dass Tarifierleichterungen nur in Frage kämen, «...wenn sich keine wirtschaftlichere Lösung anbietet, um das gewünschte Resultat zu erzielen» (zitiert aus der Botschaft S.17). Das heisst also, Sie könnten nur dann Tarifierleichterungen anbieten, wenn effektiv das öffentliche Verkehrsmittel das absolut wirtschaftlichste Verkehrsmittel ist. Diese Zeiten, wo man die Verkehrsleistung nach rein wirtschaftlichen, nach rein kaufmännischen Grundsätzen beurteilt hat, sollten doch heute vorbei sein. Das mag in den Anfängen, wo über die GVK-Grundsätze noch diskutiert worden ist, ja gegangen sein. Aber mit dem Problembewusstsein, das wir heute haben, darf man in einem neuen Gesetz einfach nicht mehr solche Grundsätze verankern, wie Artikel 10 gemäss Bundesratsvorschlag dies tun will. Sodann ist im bundesrätlichen Vorschlag auch die politische Verantwortung bei solchen Tarifierleichterungen absolut undeutlich festgehalten. Ein komplizierter Absatz 3 schiebt die Meinungsverschiedenheiten zwischen den Departementen hin und her.

Ich komme zum Schluss. Wir wollen, dass diese Tarifgrundsätze – ähnlich wie es im Grunde genommen heute leider zu wenig deutlich zu Tarifbildungsbeschluss ermöglicht – in Zukunft von der Bundesversammlung beschlossen werden. Wir haben den Bundesrat als ausführendes Organ. Es ist kein Gegensatz, Herr Kühne, wenn dann das Bundesamt für Verkehr in Artikel 11 die laufenden Tarifänderungen auch noch beaufsichtigt.

Ich bitte Sie also, diesem neuen Artikel 10 in unserer Fassung zuzustimmen, damit wir eine politisch und für die Zukunft tragfähige Lösung erarbeiten können.

M. Bonnard: Après les questions de principe que vient de soulever M. Bircher, un petit détail me préoccupe. A l'article 7a, vous venez d'adopter la version de la majorité. Autrement dit, lorsqu'une corporation publique obtient, par convention avec une entreprise, une prestation qui excède les principes d'une saine gestion, elle doit indemniser complètement l'entreprise.

A l'article 10, dans la formulation proposée par la majorité, le problème est de même nature. Selon l'article 10, une entreprise de transports peut accorder à une corporation publique des facilités tarifaires pour atteindre des objectifs qui, dans des conditions normales d'exploitation, nécessiteraient des tarifs plus élevés. A cet égard également, la question de l'indemnisation de l'entreprise se pose. Il me semble que ce détail doit être réglé de la même manière tant à l'article 7a qu'à l'article 10, version de la majorité. Si vous partagez cet avis, il faut ajouter à l'article 10, 2^e alinéa, le mot «complètement». Tel est le sens de ma proposition à l'article 10, 2^e alinéa («Les requérants indemnisent complètement les entreprises»).

Je vous invite à l'accepter, faute de quoi nous nous heurterons aux difficultés d'interprétation qu'évoquait tout à l'heure M. Schlumpf, conseiller fédéral.

M. Clivaz, porte-parole de la minorité: La proposition, présentée par M. Bircher et défendue par une minorité de la commission, soulève une question fondamentale.

Les tarifs doivent-ils relever de la politique des transports, de l'environnement et de l'énergie ou de celle des seules entreprises?

En l'état actuel des choses, je crois que la réponse est facile à donner. Les tarifs ont une influence sur la fréquentation des transports publics. Or, il importe de promouvoir ces transports comme le prône depuis quelque temps le monde politique. Nous ne pouvons donc pas nous désintéresser des tarifs et laisser ces derniers à la discrétion des entreprises.

La question, du reste, se pose pour nous sous un autre aspect. Le niveau des tarifs aura à l'avenir – comme ce fut le

cas par le passé d'ailleurs – une influence sur les découverts des entreprises de transports publics. Or, nous sommes appelés à nous prononcer sur la couverture des déficits de ces entreprises et, partant, à nous intéresser aux tarifs. Plus les tarifs fixés sont élevés et découragent les usagers de fréquenter les transports en commun plus les déficits seront élevés; la couverture à assurer par les pouvoirs publics sera donc également supérieure à celle qui aurait résulté de la fixation de tarifs moins élevés. Il me semble donc logique de ne pas nous désintéresser totalement de la fixation des tarifs. C'est pourquoi je vous demande de soutenir la proposition de la minorité.

Kühne: Ich bitte Sie, an den Geltungsbereich dieses Gesetzes zu denken. Nach dem Antrag der Minderheit würde das ganze Verfahren so funktionieren, dass die Bundesversammlung Grundsätze zu genehmigen hätte. Der Bundesrat hätte nach diesen Grundsätzen die Tarife zu genehmigen. Den Unternehmungen würden sodann allenfalls Abgeltungen bezahlt, sofern nicht kostendeckende Preise entstehen. Dies gilt nicht nur für die SBB. Es würden hier nicht nur SBB-Debatten stattfinden, sondern beispielsweise auch Debatten über die St. Gallen–Gais–Appenzell-Bahn.

Der Weg, wie ihn die Mehrheit festlegt, wonach die Unternehmungen die Tarife erlassen und das Bundesamt die Aufsicht ausübt, scheint mir daher besser. Ich bitte Sie, der Mehrheit zuzustimmen, namentlich auch im Hinblick auf den Geltungsbereich.

Aregger, Berichterstatter: Herr Kühne hat soeben auf einen wichtigen Gesichtspunkt hingewiesen. Es gibt ja zahlreiche Bahnen und Transportunternehmungen, die nicht vom Bund geführt werden, beispielsweise städtische oder kleine ländliche Verkehrsunternehmungen.

Herr Bircher führte aus, er lege Wert darauf, dass die Tarife aller Transportunternehmungen von der Politik festgelegt werden. Auch Herr Clivaz stellt die Tariffestlegung durch die Transportunternehmungen selbst in Frage, obschon er an verantwortlicher Stelle in einer solchen grossen Transportunternehmung mitwirkt. Die Erfahrung und sicher auch die Budgetdebatte im Dezember haben doch gezeigt, dass die Detailabklärungen und die Detailausgestaltung der Tarife eine Sache der Unternehmung sein müssen. Diese befindet sich näher am Markt und sieht, was der Markt allenfalls aufzunehmen bereit ist.

Dass wir in Zukunft etwas zu den Tarifen sagen können, geht aus dem Vorschlag der Mehrheit zu Absatz 1 klar hervor: Bund, Kantone und Gemeinden können Tarifierleichterungen verlangen, wenn es ein kulturelles, soziales, umwelt- oder energiepolitisches, volkswirtschaftliches oder sicherheitspolitisches Ziel zu vertreten gilt. Da ist der Politik aller Freiraum offen: Sie kann tätig werden und Tarifierleichterungen verlangen. Das haben wir ja bei den zahlreichen Umwelt-Abos gesehen, die in verschiedenen Agglomerationen angebeht, verwirklicht und auch finanziert wurden. Wir haben hier den Beweis dafür, dass der politischen Gestaltungsfreude noch immer Tür und Tor offenstehen.

Wir werden bei Annahme von Artikel 10 auch in Zukunft im Rahmen des Budgets über solche Frage diskutieren können. Das kann uns niemand verwehren. Wenn Herr Bircher von einer nebulösen Ordnung spricht, so hat die Verkehrskommission diesbezüglich bereits schon gewisse Abklärungen in die Wege geleitet. Auf Antrag eines Mitglieds stehen wir im Begriffe, ein Rechtsgutachten über die genaue Budgetkompetenz des Parlamentes in bezug auf die SBB und die PTT in Auftrag zu geben.

Zum Antrag von Herrn Bonnard: Ich glaube – die Kommission hat darüber nicht gesprochen –, dass gegenüber Absatz 2 von Artikel 7a ein gradueller Unterschied besteht. Bei Artikel 7a bestellen wir ganz konkrete Leistungen, bei Artikel 10 hingegen erweitern wir die gemeinschaftliche Abgeltung. Persönlich habe ich nichts gegen die Formulierung «eine volle Entschädigung». Aber ich möchte diesen Entscheid Ihnen überlassen.

M. Massy, rapporteur: M. Bircher a dit tout à l'heure que l'autorité politique devait prendre la décision. Je vois difficilement comment nous pourrions prendre la décision d'élever ou d'abaisser des tarifs au Conseil national ou au Parlement. On devrait s'occuper alors non seulement des CFF, mais également du MOB ou du Lausanne-Echallens-Bercher! Je crois que l'article qui a été prévu et qui est soutenu par la majorité est le meilleur et je vous prie de l'appuyer. D'autre part, nous n'avons pas discuté en commission de la proposition de M. Bonnard mais nous pensons que, lorsqu'il dit à l'article 10; 2^e alinéa: «Les requérants indemnisent complètement les entreprises», nous pouvons accepter cette précision.

Bundesrat Schlumpf: Da geht es um eine Schlüsselfrage in diesem ganzen Konzept. Der heutige Tarifbildungsbeschluss – er wurde hier richtig zitiert – könnte so nicht weitergeführt werden. Wir müssten, wenn es nicht mit dem Transportgesetz ohnehin – deshalb auch diese zeitliche Koppelung – zu einer Neuordnung käme, den Tarifbildungsbeschluss ganz wesentlich ändern. Denn wenn wir es mit der unternehmerischen Freiheit ernst meinen, dann gehört dazu die Preisbildung. Das ist das Zentrale im privatwirtschaftlichen und im öffentlichen Bereich.

Dort wo ein Preis nicht akzeptabel, tragbar oder erwünscht ist – aus den Gründen, die Nationalrat Bircher aus Artikel 10 Absatz 1 sehr extensiv aufgeführt hat (kulturell, sozial-, umwelt-, energiepolitisch, volkswirtschaftlich, sicherheitspolitisch) –, kann eine Tarifierleichterung sogar verlangt werden, heisst es hier. Dann, Nationalrat Clivaz, kommt die Stunde der Wahrheit. Derjenige, der das aus Umweltgründen verlangt – gute Gründe! –, muss doch auch bereit sein, die Konsequenz in Kauf zu nehmen und zu sagen: Jawohl, wenn ich Umwelttarife verlange, dann bin ich auch bereit, die entsprechende Abgeltung zu akzeptieren. Man kann doch nicht einfach weiterhin verlangen, dass die SBB, aber auch die KTU, ihre Tarife senken. Herr Kühne hat das sehr richtig unterstrichen, es geht hier auch um die Tarife der KTU.

Ja, soll nun der Bundesrat aus umweltpolitischen Gründen Tarife bei den KTU beispielsweise reduzieren und sagen: Die müssen sich halt arrangieren, die Kantone, die Träger dieser Bahnen, haben das entsprechende Defizit zu tragen? Der Antrag des Bundesrates und der Kommissionsmehrheit basiert auf der Gesamtvorstellung Unternehmensbereich, unternehmerische Freiheit einerseits, gemeinwirtschaftlicher Bereich/Abgeltung andererseits. Im Artikel 11 folgt eine Ergänzung dazu: die Aufsicht des Bundesamtes für Verkehr. Stellen Sie sich vor, der Bundesrat hätte alle Tarife der rund 75 KTU zu genehmigen! (Heute macht das das BAV). Wir müssten nachher also alle diese Tarifrfragen dem Bundesrat unterbreiten. Das wäre schon aus diesem Grunde nicht gangbar.

Bei missbräuchlichen Tarifbildungen – heisst es im Antrag der Kommission – muss, nicht nur kann, das BAV intervenieren und sie aufheben. Wir sind mit dieser Verstärkung nach Kommissionsmehrheit einverstanden.

Zum Antrag von Nationalrat Bonnard wurde das Wesentliche seitens der Kommissionsreferenten gesagt. Ich kann namens des Bundesrates nicht Stellung nehmen. Die Differenzierung – hier Entschädigung, beim Artikel 7a Absatz 2 volle Entschädigung – hat ihren guten Sinn, weil es um zweierlei Dinge geht. Aber wenn man hier gleichschalten und das Wort «volle Entschädigung» einbauen will, ist meinerseits dagegen auch nichts Wesentliches einzuwenden. Ich überlasse den Entscheid Ihnen.

Vizepräsident: Herr Bonnard hat einen Zusatzantrag gestellt, die «volle» Entschädigung einzubeziehen. Die Kommissionsreferenten und der Bundesrat opponieren diesem Antrag nicht. Es ist kein anderer Antrag gestellt worden. Dieser Antrag ist damit angenommen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit/Bonnard
Für den Antrag der Minderheit

80 Stimmen
43 Stimmen

Art. 11

Antrag der Kommission

Das Bundesamt übt die Aufsicht über die Tarife aus. Es hebt missbräuchliche Tarife auf.

Art. 11

Proposition de la commission

L'Office fédéral surveille les tarifs. Il annule ceux qui sont abusifs.

M. Butty: A l'article 11, qui traite de la surveillance des tarifs, je me permets d'intervenir car il me semble que le système que nous sommes en train d'introduire ne correspond pas à ce que l'on nous avait annoncé lorsque nous avons discuté l'article 14 de la loi sur la surveillance des prix. Vous venez d'y faire allusion, Monsieur le Conseiller fédéral.

En effet, l'autonomie des entreprises de transports publics, en particulier des CFF, sera maintenant complètement assurée dans la fixation des tarifs, selon des critères que nous avons fixés et qui sont avant tout d'ordre économique. Or ce n'est pas ce qu'on a voulu, ni non plus ce qu'on nous a dit lorsqu'on a discuté cet article 14 qui prévoit que les prix des cartels et organisations analogues – je pense que sur ce point-là il n'y a même pas besoin d'insister, les CFF et d'autres entreprises de transports publics sont des organisations analogues à des cartels – sont soumis à une surveillance, en vertu d'autres prescriptions de droit fédéral, et doivent être appréciés par l'autorité compétente en lieu et place du surveillant.

Mais que devons-nous constater? Le message est très clair, il dit: «L'homologation des tarifs disparaît.» Qu'en termes discrets et choisis ces choses-là sont dites, Monsieur le Conseiller fédéral! Cela veut simplement dire qu'il n'y aura pratiquement plus d'autorité qui surveillera de manière permanente les prix. Il y a bien la version de la commission qui, probablement, a senti qu'il y avait là un problème et qui propose une nouvelle formulation en disant: «L'Office fédéral surveille les tarifs, il annule ceux qui sont abusifs.» Mais si nous nous en tenons à la motivation, telle qu'elle est présentée dans le message, cela veut dire que cette surveillance des tarifs sera faite sur dénonciation ou d'office, mais pas par le biais d'une surveillance qui impliquerait que ces tarifs soient soumis et contrôlés par l'Office fédéral des transports, en particulier. Et cela vaudra également pour les entreprises régionales. Ce qui va encore beaucoup plus loin, c'est que ces mêmes dispositions s'appliqueront aux PTT, spécialement pour les cars, alors que précédemment ce trafic était soumis au contrôle du Conseil fédéral pour les tarifs. On va donc les soustraire à ce contrôle pour les soumettre au même système que nous aurons maintenant pour les entreprises telles que les CFF et d'autres de type régional: l'autonomie complète.

J'ai l'impression que nous avons été victimes d'une désinformation lors de la discussion de la loi sur la surveillance des prix. Nous n'aurons plus ni le système de la surveillance ordinaire, ni le système de la recommandation qui, lui, s'applique aux corporations de droit public. Nous aurons simplement un système d'entreprises qui décideront de manière autonome et souveraine. Ce n'est pas ce que nous avons voulu et ce n'est pas ce que l'on nous a dit lorsque nous avons discuté ce fameux article 14.

C'est pour cela, Monsieur le Conseiller fédéral, que je me permets de vous demander comment sera exercée cette surveillance? S'agira-t-il vraiment d'une surveillance permanente? On nous dit que, lorsqu'ils sont abusifs – ce serait encore le comble – ces tarifs ne peuvent même pas être discutés pour des entreprises de droit public et ils ne seraient pas soumis à une ratification permanente. J'aimerais être informé sur ce problème car, sinon, il nous faudra éventuellement revenir sur l'article 14 qui excluait les CFF et d'autres entreprises similaires de toute surveillance des prix.

Bundesrat Schlumpf: Mit dieser Regelung entsteht keinerlei Widerspruch. Es sind zweierlei Dinge, die Nationalrat Butty dargelegt hat.

Die generelle Preisüberwachung bei Kartellen und ähnlichen Unternehmungen und Organisationen, also vor allem auch bei den marktbeherrschenden, den marktstarken, den monopolartigen – und das können sein und sind sehr oft Verkehrsbetriebe, weil sie eine faktische Versorgungsmonopolstellung haben –, ist wettbewerbspolitisch. Hier haben wir es mit der Frage zu tun, wie die unternehmerische Preisbildung erfolgen soll, ob durch Unternehmensorgane oder aufgestockt in einem Bewilligungs- oder Genehmigungsverfahren oder sogar Festsetzungsverfahren durch übergeordnete Behörden – soweit es die SBB sind, BAV, Departement, Bundesrat – oder sogar unternehmensfremde Behörden, soweit es die KTU sind.

Wir können nicht aus Gründen der Synchronisierung mit wettbewerbspolitischen Zielsetzungen – das ist die Preisüberwachung, wie sie jetzt vorbereitet und bei Ihnen beraten wurde – hingehen und für die unternehmerischen Preisbildungen eine unternehmensfremde Ordnung schaffen. Das wäre tatsächlich das Pferd am Schwanz aufgezäumt. Wenn Koordinationsprobleme entstehen sollten – ich sehe sie allerdings nicht, Nationalrat Butty –, dann müssten sie beispielsweise durch entsprechende Gestaltung von Artikel 14 des Preisüberwachungsgesetzes gelöst werden. Aber nicht dadurch, dass wir hier eine dem ganzen Unternehmenskonzept zuwiderlaufende Kompetenzordnung für Tarifbildungen schaffen, nur um dadurch eine Befreiung von einer wettbewerbspolitischen Preisüberwachung nach Spezialgesetz zu ermöglichen. Es besteht also hier von unserer Zielsetzung und Warte aus keine Widersprüchlichkeit.

Art. 12

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

Sie regeln dafür ihre gegenseitigen Beziehungen sowie die Verteilung der Verkehrseinnahmen und ihre Haftungsgemeinschaft.

Abs. 3

Die Übereinkommen über den direkten Verkehr und über die Haftung sowie die Verkehrsteilungsverträge dürfen besondere Interessen einzelner Unternehmungen nur soweit berücksichtigen, als die Gesamtinteressen des öffentlichen Verkehrs nicht beeinträchtigt werden.

Art. 12

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

A cet effet, elles règlent leurs relations et déterminent la répartition des recettes de transport et leur responsabilité collective.

Al. 3

Les conventions sur le service direct et sur la responsabilité, ainsi que les accords relatifs au partage du trafic, ne peuvent tenir compte des intérêts particuliers des entreprises que si l'intérêt général du trafic public est sauvegardé.

Art. 13

Antrag der Kommission

Streichen

Proposition de la commission

Biffer

Aregger, Berichterstatter: Im Artikel 12, wie ihn die Kommission vorschlägt, finden Sie einen Absatz 3. Im Entwurf des Bundesrates finden Sie diesen Absatz 3 leicht abgeändert

bei Artikel 13. Wir beantragen Ihnen den Artikel 13 zur Streichung, nehmen den Absatz 3 nach vorne in Artikel 12 und verschieben die Detailregelungen nach hinten in den Artikel 52. Die Aussage des Artikels 15, den wir ebenfalls zur Streichung beantragen, gehört in die Tarifverordnung.

M. Massy, rapporteur: Il vous est proposé de biffer cet article 13. Son alinéa 3 se retrouve à l'article 12, 3^e alinéa. De même, une autre partie de l'article 13 (détail) figure à l'article 52.

Angenommen – Adopté

Art. 14

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 15

Antrag der Kommission

Streichen

Proposition de la commission

Biffer

Angenommen – Adopté

Art. 16–18

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 19

Antrag der Kommission

Abs. 1

... die Verhältnisse es gestatten.
(*Rest des Absatzes streichen*)

Abs. 2, 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 19

Proposition de la commission

Al. 1

... le permettent.
(*Biffer la dernière phrase*)

Al. 2, 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 20–30

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 31*Antrag der Kommission***Abs. 1**

Es obliegt dem Absender

- a. die Beförderungsurkunde auszufüllen;
- b. der Beförderungsurkunde die Begleitpapiere beizugeben, ...
- c. ... Weise zu verpacken, ...
- d. ... selber zu verladen, sofern nicht diese den Verlad gegen Entgelt besorgt.

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 31*Proposition de la commission***Al. 1***Let. d*

... par l'entreprise, à moins que celle-ci n'accepte d'y procéder contre paiement.

Pour le reste de l'al. 1 et al. 2: Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 32, 33*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 34*Antrag der Kommission***Abs. 1**

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

Es obliegt dem Empfänger, das Gut selber auszuladen, sofern nicht die Unternehmung den Auslad gegen Entgelt besorgt. Er muss dabei ...

Art. 34*Proposition de la commission***Al. 1**

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

Il incombe au destinataire de décharger lui-même...
... dans le tarif, à moins que l'entreprise n'accepte d'y procéder contre paiement. S'il allègue...

Art. 35–38*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 39*Antrag der Kommission***Abs. 1–3**

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 4

Sofern die Unternehmung im Auftrag des Kunden den Verlad oder den Auslad von Wagenladungen besorgt, haftet sie als Beauftragter.

Art. 39*Proposition de la commission***Al. 1–3**

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 4

Lorsque l'entreprise procède au chargement ou au déchargement d'un wagon complet à la demande du client, elle assume la responsabilité d'un mandataire.

Angenommen – Adopté

Art. 40–44*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 45*Antrag der Kommission***Abs. 1**

a. im Personenverkehr 30 Tage ...

Für den Rest von Abs. 1 und Abs. 2: Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 45*Proposition de la commission***Al. 1**

a. Dans le trafic des voyageurs, trente jours après...

Pour le reste de l'al. 1 et al. 2: Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 46–48*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 49*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Eventualantrag Bircher

(falls der Minderheitsantrag zu Art. 10 [Tarifgrundsätze] abgelehnt wird)

Abs. 1

Die Verkehrskonferenz begutachtet zuhanden des Departements die für die Transportunternehmungen und ihre Benützer wichtigen Tarif- und Verkehrsfragen.

Abs. 2

In der Verkehrskonferenz sind neben den Transportunternehmungen möglichst weite Kreise von Verkehrsinteressenten zu berücksichtigen.

Abs. 3

Der Bundesrat erlässt die Vorschriften über ihre Zusammensetzung und die Organisation.

Art. 49*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition subsidiaire Bircher

(en cas de rejet de la proposition de minorité à l'art. 10 [principes tarifaires])

Al. 1

La conférence des transports donne son préavis, à l'intention du département, sur les questions ressortissant aux tarifs et au trafic, en tant qu'elles présentent une certaine importance pour les entreprises de transports et pour leurs usagers.

Al. 2

Siègent au sein de la conférence, outre des représentants des entreprises de transports, des représentants des milieux les plus divers intéressés au trafic.

Al. 3

Le Conseil fédéral édicte les prescriptions régissant la composition et l'organisation de la conférence.

Bircher: Ich bitte Sie um Entschuldigung, dass ich diesen Annahmegottesdienst kurz unterbrechen muss. Sie sind ja auch indirekt selbst schuld: Wenn Sie unserem Antrag bei Artikel 10 zugestimmt hätten, wäre dieser Eventualantrag hier nicht nötig geworden. Aber keine Angst, es handelt sich um eine nicht so wichtige Sache, Sie könnten also ausnahmsweise hier einmal zustimmen. Es geht darum, dass wir die Kommerzielle Konferenz ungefähr wie heute beibehalten. Der Bundesrat wollte sie ursprünglich ganz weghaben. Daraufhin haben sich Kantone und Organisationen gewehrt, und jetzt ist sie im Artikel 49 wieder ins Gesetz hineingekommen. Aber die kommerzielle Konferenz ist in der jetzigen Fassung des Artikels zu stark abgewertet. Sie kann praktisch nur noch als Marktforschungsorgan herangezogen werden.

Wenn schon eine kommerzielle Konferenz, dann soll man sie auch entsprechend mit einem politisch klaren Auftrag ausstatten. Unsere Neufassung gibt ihr einen neuen Namen: Verkehrskonferenz. Kommerziell tönt doch etwas stark nach Krämerkonferenz, deshalb klarer: Verkehrskonferenz. Was hat sie zu tun? Auch künftig soll sie sich begutachtend äussern, beratend zu Tarif- und zu Verkehrsfragen, auch wenn jetzt die Kompetenzen anderswo liegen. Es schadet nichts, wenn die Transportunternehmen und die Verkehrsinteressenten in einem solchen Organ noch vereinigt sind.

Die Konferenz sollte gegenüber heute etwas ausgewogener zusammengesetzt sein. Heute sind schwergewichtig nur die Bahnen, die Transportunternehmen, das Departement, die PTT usw. darin vertreten. Deshalb soll auch hier im neuen Absatz ein etwas weitergezogener Interessentenkreis bestehen, und der Bundesrat soll über die Zusammensetzung befinden. Dann erhält diese Konferenz auch einen entsprechenden Stellenwert. Wenn Sie dieser kräftigeren Fassung nicht zustimmen, könnte man die vom Bundesrat vorgeschlagene Fassung ebensogut ganz ablehnen. Wenn eine Konferenz schon eingesetzt ist, dann soll sie auch etwas effektiver mitarbeiten können.

Aregger, Berichterstatter: Die Kommission hat diesen Antrag nicht beraten können. Obschon Herr Bircher Mitglied der Kommission ist, wurde der Antrag dort nicht gestellt. Herr Bircher, Sie haben uns in Ihren Äusserungen zum Artikel 10 eine nebulöse Kompetenzordnung vorgewor-

fen. Was Sie hier aber vorschlagen, geht nun genau in diese Richtung. Sie haben ein Konzept, das in ganz krasser Weise die Kompetenzen verwischt. Wir haben den Grundsatz der unternehmerischen Freiheit. Hier wollen Sie aber eine Konferenz schaffen, die zuhanden des Departementes wieder Anträge zur gesamten Verkehrspolitik stellt.

Sie sagen, eine kommerzielle Konferenz habe nichts anderes zu tun, als Marktforschung zu betreiben. Das ist ja unter anderem ausgerechnet der Sinn dieser kommerziellen Konferenz. Wenn ein Wirtschaftskomplex wie das gesamte öffentliche Transportwesen eine kommerzielle Konferenz unterhält, an der verschiedene hierarchische Stufen beteiligt sind, mit der einzigen Aufgabe, sich zu Fragen der Marktforschung zu äussern, dann ist ihre Existenz schon gerechtfertigt. Das sehe ich absolut klar, denn kommerziell und marktforschend denken ist doch unabdingbar miteinander verbunden.

Ich bitte Sie, dem Artikel 49 in der Fassung der Kommission zuzustimmen.

Bundesrat Schlumpf: Was der Bundesrat vorschlägt, ist eine Konferenz mit einem genau abgegrenzten Aufgabenbereich, nämlich über Fragen, welche das Verhältnis Unternehmungen/Kunden betreffen. Das ist eine klare Aufgabenstellung. Was aber Nationalrat Bircher vorschlägt, ist eine Konferenz für Verkehrsfragen – so heisst es im Antrag –, also quasi ein beratendes Supergremium für unser Departement. Wir brauchen keine zusätzlichen Konferenzen, möglichst breit zusammengesetzt, die dann fast parlamentarisch arbeiten. Wir brauchen Taten, wir brauchen Handlungen. Verkehrspolitik kann nicht – unter keinen Umständen würde ich das akzeptieren – in solchen Gremien erarbeitet werden. Verkehrspolitik ist eine sehr wichtige Aufgabe des Bundesrates und der Bundesversammlung.

Ich muss Sie bitten, den Antrag Bircher abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission

69 Stimmen

Für den Antrag Bircher

46 Stimmen

Art. 50, 51*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Art. 52***Antrag der Kommission***Abs. 1**

Der Bundesrat regelt die Einzelheiten der Beförderungsverträge. Er erlässt die Grundsätze, nach denen die an einem direkten Verkehr beteiligten Unternehmungen die Verkehrsleitung und die Verkehrsteilung im Güterverkehr regeln müssen. Er kann Bestimmungen über die Aufbewahrungsfrist und die Versteigerung von Sachen erlassen, die auf Bahngebiet gefunden werden.

Abs. 2

Das Departement kann den Unternehmungen gestatten, bei besonderen betrieblichen Schwierigkeiten vorübergehend von den Bestimmungen über die Beförderung abzuweichen.

Abs. 3

Das Bundesamt genehmigt die Übereinkommen über den direkten Verkehr und die Haftungsgemeinschaft sowie die Verkehrsteilungsverträge. Es ergreift Massnahmen, sofern die Unternehmungen einen direkten Verkehr, der einem Bedürfnis entspricht, nicht zeitgerecht sicherstellen.

Art. 52*Proposition de la commission**Al. 1*

Le Conseil fédéral précise les modalités des contrats de transport. Il édicte les principes selon lesquels les entreprises participant à un service direct doivent régler l'acheminement des marchandises et le partage du trafic. Il peut établir des dispositions concernant le délai de garde et la mise aux enchères des objets trouvés dans l'enceinte de l'entreprise.

Al. 2

Le Département peut autoriser les entreprises, en cas de difficultés d'exploitation, à déroger temporairement aux dispositions relatives à l'exécution du transport.

Al. 3

L'Office fédéral homologue les conventions sur le service direct et sur la responsabilité collective des entreprises, ainsi que les accords relatifs au partage du trafic. Il prend des mesures lorsque les entreprises ne pourvoient pas en temps utile à un service direct nécessaire.

Angenommen – Adopté

Art. 53–55*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Gesetzentwurfes	81 Stimmen
Dagegen	6 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Schluss der Sitzung um 12.15 Uhr

La séance est levée à 12 h 15

Transportgesetz

Loi sur le transport public

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	83.016
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.03.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	369-388
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 185

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.