

83.016

Transportgesetz**Loi sur le transport public**

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

Beschluss des Nationalrates vom 7. März 1985
 Décision du Conseil national du 7 mars 1985

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

Cavelty, Berichterstatter: Das Kind, das wir heute aus der Taufe heben, ist schon fast drei Jahre alt. Mit Botschaft vom 23. Februar 1983 wurde das Transportgesetz vom Bundesrat den eidgenössischen Räten unterbreitet. Es gelangte an den Nationalrat, der Priorität hatte, und wurde dort am 7. März 1985 nach relativ kurzer Diskussion mit 81 zu 6 Stimmen genehmigt. Die Diskussion im Nationalrat beschränkte sich im wesentlichen auf drei Punkte: auf die Frage der Wiedereinführung der Beförderungspflicht beim Stückgutverkehr, auf die Frage der Modalitäten bei Aufhebung von bedienten Stationen und auf die Frage der unternehmerischen Freiheit bei der Tarifbildung. Alle diese Fragen wurden mit deutlichen Mehrheiten zugunsten der bundesrätlichen Vorlage und des bisher geltenden Rechts entschieden.

Die Verkehrskommission unseres Rates behandelte das vorliegende Transportgesetz trotz den 55 Artikeln in einer einzigen Sitzung und stimmte in allen wesentlichen Punkten den nationalrätlichen Beschlüssen zu. Wo die Fahne Abweichungen aufweist, handelt es sich um redaktionelle Änderungen oder um Zustimmung zur bundesrätlichen Fassung oder zu Anträgen der Redaktionskommissionen aus Gründen besserer Übersichtlichkeit.

Unsere Kommission war in allen Punkten einstimmig und stellt keine Minderheitsanträge. Aus dieser Situation ist ersichtlich, dass die heutige Vorlage gut ausgearbeitet und ausgewogen ist und kaum politischen Zündstoff enthält. In der Tat handelt es sich bei dieser Vorlage weitgehend um die Zusammenfassung und Systematisierung bestehenden Rechts, welches den öffentlichen Verkehr regelt und heute noch in verschiedenen Erlassen unterschiedlicher Stufenordnung geregelt ist. Gleichzeitig findet aber auch eine Einbettung dieses Transportrechts in die Grundsätze der Gesamtverkehrskonzeption statt. Letzteres ist von besonderer Bedeutung. Anwendbar ist das neue Transportgesetz auf alle öffentlichen Verkehrsträger mit Ausnahme der Luftfahrt und der Rohrleitungen. Damit sind die Tarifgenehmigungsverfahren nicht mehr je nach Verkehrsträger verschieden. Auch findet eine Vereinheitlichung des für Schiene und Strasse anwendbaren Transportrechts statt, was Schwierigkeiten bei der Verschlüssung von Agglomerationen mit verschiedenen Verkehrsträgern vermindert. Gewisse rechtliche Anomalien im bisherigen Recht werden ausgeräumt, so zum Beispiel die Besonderheit, dass ein Bundesratsbeschluss im Tarifbildungsbereich von den Räten zu genehmigen ist.

Abgesehen von diesen und anderen Fragen mehr formeller Art und von der generellen Tendenz zur Erweiterung und Stärkung der unternehmerischen Freiheit sowohl der SBB als auch der übrigen Transportunternehmungen im öffentlichen Interesse, habe ich im neuen Gesetz nichts gefunden, was als materiell neu bezeichnet werden müsste. Eine Ausnahme bildet vielleicht der Artikel 7a, den der Nationalrat mit Zustimmung des Bundesrates einfügte und dem unsere Kommission ohne Opposition zustimmte. Dieser Artikel gibt Bund, Kantonen oder Gemeinden die Möglichkeit, gegen volle Entschädigung mit Transportunternehmungen Lei-

stungen beim Fahrplan und in der Bedienung von Stationen zu vereinbaren, Leistungen, welche die Unternehmung bei rein betriebswirtschaftlicher Geschäftsführung nicht anbieten würde. Zum Beispiel kann eine Gemeinde die weitere Bedienung einer Station gegen volle Kostenübernahme mit der Unternehmung vereinbaren. Wir kommen in der Detailberatung bei Artikel 7a noch kurz darauf zu sprechen.

In Fortführung der Prinzipien des Leistungsauftrages an die SBB gewährt das Transportgesetz den Unternehmungen möglichst grosse unternehmerische Freiheit. Das gilt auch für die KTU. Sie sollen für ihre Leistungen und Preise selber verantwortlich sein, ihre Leistungen jedoch nach wie vor jedermann unterschiedslos zur Verfügung stellen. Von dieser allgemeinen Beförderungspflicht werden jedoch die Luftseilbahnen ausdrücklich befreit. Bejaht wird die Aufhebung der Beförderungspflicht im Stückgutverkehr, so wie sie seit dem 1. Januar 1978 gilt. Die Erfahrungen mit dem seit Anfang 1985 eingeführten Cargo-Domizil sind durchaus positiv, dies sowohl in einer Gesamtbetrachtung als auch mit Blick auf die bahnlosen Regionen, die dadurch eine relative Gleichbehandlung erfahren.

Ein wichtiger Punkt in der heutigen Verkehrspolitik, der im neuen Transportgesetz verwirklicht wird, ist der Grundsatz, dass zusätzlich verlangte Leistungen auch zusätzlich zu bezahlen sind nach dem Grundsatz: «Wer befiehlt, bezahlt.» Und zwar bezahlt derjenige, der befiehlt, den vollen Preis (Artikel 7a und 10 der Vorlage). Auch dieser Grundsatz darf natürlich nicht strapaziert werden. So muss meines Erachtens die verlangte und bezahlte Leistung im Rahmen der allgemeinen Zweckbestimmung liegen und darf nicht unverhältnismässige Nachteile für Dritte mit sich bringen. Eine weitere Voraussetzung für diesen Grundsatz liegt meines Erachtens auch darin, dass ein angemessenes Grundangebot für die vitalen Bedürfnisse schon vorliegen muss, damit nicht nur jener zu nötigen Leistungen gelangt, der es auch speziell bezahlt und bezahlen kann. Der Grundsatz «Wer befiehlt, bezahlt» darf nicht überspitzt werden und in sein Gegenteil ausmünden, wonach wer bezahlt, befiehlt. Dass dies nicht geschieht, dafür sorgt die hier speziell hervorzuhebende Einbettung des ganzen Transportrechts in das Konzept der Gesamtverkehrskonzeption.

Ich komme zum Schluss: Das vorliegende Transportgesetz ist ein gutes, modern konzipiertes und solides Werk, welches nichts sensationell Neues bringt, sondern sein Hauptverdienst auf dem Gebiet der Systematik und der Übersichtlichkeit hat. Bedeutsam ist zudem und vor allem, dass es bewährte Erkenntnisse und Grundsätze der Verkehrspolitik klar festhält und aufeinander abstimmt. Die Kommission beantragt einstimmig Eintreten auf die Vorlage.

Bundesrat Schlumpf: Die breite Zustimmung zu dieser Vorlage, die sehr erfreulich ist, kann natürlich dreifach interpretiert werden.

Erstens sind die Ausführungen des Herrn Kommissionspräsidenten absolut überzeugend. Ich pflichte diesen bei und möchte dafür bestens danken. Sie haben auch alles Wesentliche bereits umfasst. Zweitens: Es ist tatsächlich, wie Ständerat Cavelty sagte, darin kein Zündstoff enthalten und auch nicht irgend etwas Sensationelles, etwas Neues, auch nicht neue Ideen oder Strategien, die Sie nicht in anderem Zusammenhang bereits vernommen hätten. Das ist sicher mit ein Grund dafür, dass die Diskussion nicht benützt wurde. Das Dritte: Vielleicht unterschätzt man die Bedeutung der Vorlage doch etwas; bei Ihnen allerdings nicht. Deshalb doch noch einige ergänzende Ausführungen.

Ständerat Cavelty hat zu Recht gesagt: Es geht einmal um eine Systematisierung des geltenden Rechts. Was wir jetzt haben, ist eine Beige verschiedenster Rechtserlasse auf den verschiedensten Stufen. Ich kann durchaus verstehen, dass es noch Leute gibt, die daran Freude haben, weil nämlich alle anderen keine Freude daran haben können, und dies nicht aus Schadenfreude, aber weil sie Spezialisten sind, weil dann niemand mehr die Übersicht hat, nicht einmal der Departementschef. Ständerat Cavelty hat ein «kuriliges» Beispiel genannt, wie die Systematik aus den Fugen geraten ist.

Dann geht es natürlich auch um Flurbereinigungen. Es sind im Laufe einer jahrzehntelangen Entwicklung auch Widersprüche entstanden oder jedenfalls gewisse Kollisionen. Es geht aber auch um rein textliche Bereinigungen und partiell um ein materielles *aggiornamento*. Das ist in der Tat eine rechtssystematische, eine methodische, auch eine redaktionelle Flurbereinigung, die keine grosse Diskussion auslösen kann, die vielleicht nicht einmal unbedingt gerechtfertigt hätte, das Parlament in Anspruch zu nehmen.

Nun hat es aber darin – Ständerat Cavelti hat die hauptsächlichsten erwähnt – natürlich auch die Kodifizierung von materiellen Neuerungen, die wir bisher nicht haben, von denen wir aber in anderen Zusammenhängen so oft gesprochen haben, dass sie fast als rechtlich abgestützt, als geltendes Recht betrachtet werden. Es ist indessen nicht so. Vor allem die Artikel 7, 7a, 10 und 11 enthalten dieses neue Recht, nämlich die Bestimmungen über die Bedienung und Besetzung von Stationen.

Im Artikel 7, dann 7a – Ständerat Cavelti hat es dargelegt –, geht es um Begehren von Bund, Kantonen und Gemeinden an die Transportunternehmungen, bestimmte Zusatzleistungen zu erbringen. Das kann den Fahrplan betreffen, also den Einsatz von mehr Zügen, Spätzügen, Frühzügen usw., oder die Bedienung von Stationen, die die Transportunternehmung nicht mehr bedienen möchte. Diese Regelung ist Neuland. Artikel 10 behandelt die Tarifierleichterung, Artikel 11 sagt aus – das etwas *à part* –, dass keine Tarifgenehmigung durch das BAV oder eine Bundesstelle mehr besteht, sondern nur noch eine Interventionsmöglichkeit gegen missbräuchliche Tarife. Das sind materielle Neugestaltungen. Andererseits ist es aber doch nichts wesentlich Neues, weil es dem Gedankengut entspringt, das wir in anderen Zusammenhängen oft miteinander diskutiert haben, so beim Leistungsauftrag SBB, im Rahmen der KVP und bei vielen anderen Gelegenheiten, in denen es um Fragen des öffentlichen Verkehrs ging. Die Grunddoktrin ist immer die gleiche: Diese öffentlichen Transportunternehmungen müssen in den Stand versetzt werden, am Markt wettbewerbskonform zu operieren.

Sie sollen marktgerecht operieren, aber sie haben auch einen gemeinwirtschaftlichen Bereich, nämlich eine Versorgungsaufgabe. Der Präsident hat vom Grundangebot gesprochen, man kann von einer Flächenbedienung im Rahmen des Netzes der SBB und der KTU sprechen. Die Flächenbedienung als gemeinwirtschaftliche Leistung ist eine gesetzliche Verpflichtung, die schon auf Verfassungsstufe, so etwa im Artikel 31bis Absatz 3, festgelegt ist und auch für unsere SBB im SBB-Gesetz in Artikel 3 ausdrücklich festgeschrieben ist. Soweit nicht kostendeckend, also eigenwirtschaftlich gewirtschaftet werden kann, müssen die Abgeltungen erfolgen. Das ist im Artikel 7a für den Fahrplan und die Stationen, im Artikel 10 für die Tarifrage so festgeschrieben. Wir haben das bei den SBB beim Leistungsauftrag so exerziert, im SBB-Gesetz steht es ohnehin seit 1944, das machen wir hier nun auch, und es gilt dann eben auch für die KTU. Es handelt sich also um eine Kodifizierung dessen, was wir in vielen Bereichen bereits gemacht haben.

Hier möchte ich unterstreichen, was Ständerat Cavelti gesagt hat: die Grundidee der Zweiteilung der zu erbringenden Transportdienste darf unter keinen Umständen zu einer Schlechterstellung, d. h. einer ungenügenden Versorgung der dünner besiedelten oder der peripheren Gebiete führen. Es geht dort einfach darum, die nicht kostendeckenden Leistungen durch entsprechende Abgeltungen sicherzustellen. Es ist sicher nicht vorgesehen, diese nicht kostendeckenden Leistungen nicht mehr zu erbringen, die Flächenbedienung zu vernachlässigen und damit unheilvollen Entwicklungen Vorschub zu leisten.

Ich möchte abschliessend nochmals unterstreichen, dass wir uns bei der Vorlage Mühe gegeben haben. Die Kommission und der Nationalrat haben beigepflichtet, auch diese Vorlage in unsere Gesamtverkehrspolitik einzubauen, so wie sie in der KVP-Vorlage und flankierend in vielen anderen Vorlagen auch begründet wird. Grundidee, Ziele und Mittel sind dabei immer die gleichen.

Ich bin Ihnen für die wohlwollende Aufnahme und für Eintreten dankbar.

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 Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Abs. 1, 3

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

... den direkten Verkehr (Art. 12 und 13), ...

Art. 1

Proposition de la commission

Al. 1, 3

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2

... au service direct (art. 12 et 13), ...

Cavelti, Berichterstatter: Bei Absatz 2 dieses Artikels sind zwei Bemerkungen anzubringen, eine materielle und eine formelle.

1. Materieell ist zu sagen, dass hier bestätigt wird, was im Jahre 1977 beschlossen wurde: nämlich dass die Beförderungspflicht im Stückgutverkehr aufgehoben ist. Im Nationalrat gab es darüber eine Diskussion, da ein Antrag vorlag, die Beförderungspflicht wieder einzuführen. Der Antrag wurde im Nationalrat mit 82 zu 38 Stimmen klar abgelehnt. In unserer Kommission wurde kein solcher Antrag mehr gestellt. Wir sind der einhelligen Auffassung, dass die Aufhebung der Beförderungspflicht im Stückgutverkehr richtig ist. Das die materielle Bemerkung.

2. Formell zu diesem Absatz 2: Der Nationalrat beschloss eine formelle Umkrempelung des Gesetzes, indem er Artikel 13 strich und einen Teil davon in Artikel 12 und den anderen Teil in Artikel 52 unterbrachte. Wie die Redaktionskommissionen sodann feststellten, ergaben sich aus dieser Umstellung formelle Schwierigkeiten. Vor allem wären dadurch Bestimmungen, die in den Hauptteil des Gesetzes gehörten, lediglich in den Vollzugsbestimmungen enthalten. Unsere Kommission liess sich von diesen Einwänden der Redaktionskommission überzeugen und beschloss einstimmig und mit Zustimmung des Bundesrates, Artikel 13 in der Fassung des Bundesrates wiederaufleben zu lassen. Dadurch ergibt sich die Notwendigkeit, in Artikel 1 in der Klammer Artikel 13 wiederaufzunehmen. Artikel 12 und 15 würden dadurch ebenfalls unverändert in der Fassung des Bundesrates übernommen.

Ich schlage vor, dass wir diese formellen Fragen hier gerade endgültig regeln, indem wir die Artikel 1, 12 und 52 gemäss Fahne modifizieren und Artikel 13 gemäss Bundesrat wiederaufleben lassen. Selbstverständlich soll dadurch die Diskussion zu den einzelnen aufgezählten Artikeln im gegebenen Zusammenhang nicht ausgeschlossen sein.

Jagmetti: Sie haben vom Kommissionspräsidenten gehört, dass die Empfehlungen der Redaktionskommission schon

von der Kommission berücksichtigt werden konnten. Die Redaktionskommission hat sich aber nur insoweit an die Kommission gewandt, als materielle Fragen zur Diskussion standen. Bei dieser Gelegenheit darf ich Sie darauf hinweisen, dass der Ausdruck «Beförderung» von der Redaktionskommission durchweg mit «Transport» ersetzt worden ist. Ich hoffe, dass Sie in der Schlussabstimmung die Vorlage nicht als verfremdet betrachten. Es schien uns zweckmässig, einen einheitlichen Begriff zu verwenden.

Angenommen – Adopté

Art. 2-6

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 7

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Cavelty, Berichterstatter: Artikel 7 handelt von der Bedienung der Stationen. Die Fassung des Nationalrates dient einer besseren Verständlichkeit und wurde vom Bundesrat akzeptiert. Unsere Kommission beantragt einstimmig die Annahme der nationalrätlichen Fassung.

Angenommen – Adopté

Art. 7a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Cavelty, Berichterstatter: Artikel 7a wurde durch den Nationalrat neu eingefügt und enthält einen neuen Gedanken, nämlich dass Bund, Kantone oder Gemeinden gegen volle Bezahlung der entstehenden Kosten zusätzliche Leistungen mit den öffentlichen Transportunternehmungen vereinbaren können. Im Nationalrat wurde nicht über das Prinzip dieser Neuerung diskutiert, sondern lediglich über die Frage, ob die vollen Kosten oder nur ein Teil dieser Kosten zu bezahlen seien. Der Nationalrat entschloss sich mit 74 zu 42 Stimmen für die vollen Kosten. Unsere Kommission schloss sich der nationalrätlichen Fassung, der auch der Bundesrat zustimmt, ohne Opposition an.

Wie bereits beim Eintreten erwähnt, drängt sich hier meines Erachtens jedoch noch ein Gedanke auf, den wir in der Kommission nicht besprochen haben und der auch im Nationalrat nicht besprochen wurde. Es geht um die Frage der unternehmerischen Freiheit. Es gibt Anliegen und Postulate, die auch bei voller Bezahlung ihrer Kosten nicht realisiert werden können, weil sie zum Beispiel gegen übergeordnete Ziele oder zum Nachteil Dritter gehen. Nehmen wir als Beispiel den Halt eines Städteschnellzuges – ich darf das heute erwähnen, Herr Binder hat sich ja entschuldigt (*Heiterkeit*) – an einer gesamthaft gesehen nicht zu berücksichtigenden Station. Es wäre nun nicht damit getan, dass die Kosten für einen solchen Halt bezahlt würden. Vielmehr muss es der Bahn freistehen, ein solches Begehren ohne Rücksicht auf die Kosten abzulehnen. Dies ergibt sich meines Erachtens aus der unternehmerischen Freiheit, die in diesem Gesetz betont wird.

Gemäss Absatz 3 dieses Artikels entscheidet bei Meinungsverschiedenheiten das Departement endgültig. Dies kann sich aber meines Erachtens nur auf die Frage beziehen, ob

und wieviel für eine Leistung zu bezahlen sei, nicht aber auf die Frage, ob die verlangte Zusatzleistung tatsächlich zu erbringen sei oder nicht, also zum Beispiel, ob ein Schnellzugshalt einzuführen sei. Das soll die Bahn und nicht das Departement entscheiden. Das Departement kann nach meiner Beurteilung nur über den Preis für die Leistung entscheiden.

Meines Erachtens ergibt sich dies nicht nur aus der generellen unternehmerischen Freiheit, die wir hier besonders betonen, sondern auch aus dem Wortlaut von Absatz 1, wonach solche zusätzliche Leistungen vereinbart werden können. Die Betonung liegt hier sowohl auf «vereinbart» wie auf «können». Es besteht also nach meiner Interpretation kein Kontrahierungszwang, sondern Kontrahierungsfreiheit. In diesem Sinne – wenn ich es richtig sehe – ist die Bedeutung von Artikel 7a natürlich weniger weitreichend, als es *prima vista* scheint.

Bundesrat Schlumpf: Es ist für die spätere Anwendung richtig, wenn ich zu den Ausführungen von Ständerat Caveltly noch einige Sätze sage. Es verhält sich grundsätzlich so, wie Ständerat Caveltly sagt. Es heisst ja ausdrücklich, dass diese Zusatzleistungen zu vereinbaren sind und dass dafür die volle Entschädigung zu vergüten sei. Bitte beachten Sie, dass sich Absatz 1 und 2 auf alle Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs beziehen, die Bundesunternehmungen SBB, PTT und die KTU.

Zu Absatz 3: Was geschieht bei Meinungsverschiedenheiten? Geht es um eine Auseinandersetzung zwischen den Unternehmungen des Bundes und denjenigen, welche diese Leistungen verlangt haben, also eidgenössischen oder kantonalen Stellen? Dieser «Justizartikel», wenn man so sagen darf, d. h. Absatz 3, bezieht sich bei den SBB im konkreten Fall auf Meinungsverschiedenheiten im Zusammenhang mit den vorangehenden Absätzen. Weil die Vereinbarung der Bedienung von Stationen und auch des Fahrplanangebotes eine unternehmerische Aufgabe ist, kann die übergeordnete Instanz, das wäre hier also das Departement, allenfalls das Bundesamt, nicht einfach sein Ermessen an Stelle desjenigen der Unternehmung stellen. Wenn aber vom unternehmerischen Ermessen unrichtig, willkürlich Gebrauch gemacht würde, wäre das ein anderer Fall, der in die Kompetenz der vorgesetzten Unternehmensinstanz, nämlich des Departements, fallen würde.

Nur diese Einschränkung wäre anzubringen in bezug auf die Interpretation von Ständerat Caveltly. Sie ist im übrigen zutreffend.

Angenommen – Adopté

Art. 8, 9

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 10

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Cavelty, Berichterstatter: Bei Artikel 10 geht es nicht – wie bei Artikel 7a – um zusätzliche Leistungen, sondern es geht um Tarifierleichterungen für normale, betriebswirtschaftlich gerechtfertigte Leistungen. Wer diese Tarifierleichterungen verlangt, zum Beispiel eine Tarifverbilligung aus Umweltschutzgründen, soll sie bezahlen, und zwar zum vollen Preis, wie es hier heisst. Die Transportunternehmungen, sowohl SBB wie KTU, sollen ihre Tarife in voller unternehmerischer Freiheit bilden können. Es handelt sich hier um

einen zentralen Punkt der Vorlage, der bereits dem bestehenden Leistungsauftrag zugrunde liegt.

Zu Absatz 4 noch ein Wort: Der Nationalrat hat ihn gestrichen. Er handelt von der Tarifannäherung. Diese Streichung bedeutet keineswegs, dass die Tarifannäherung aufgehoben sein soll. Nur soll sie hier nicht speziell erwähnt werden. Es gilt nämlich für das ganze Gesetz wie immer der Grundsatz, dass alle Bestimmungen des bisherigen Rechts, die nicht ausdrücklich aufgehoben werden, weiterhin Geltung haben. Würde man nun die Tarifannäherung allein vorbehalten, so könnte sich daraus eine *conclusio e contrario* ergeben, wonach alles andere, was nicht speziell erwähnt wird, aufgehoben würde, zum Beispiel Beiträge an die Defizite der KTU, an die technische Erneuerung usw. Das ist nicht der Fall. Also sei nochmals betont: Der Bundesrat war in der Kommission ebenfalls dieser Meinung, ebenso das Bundesamt. Die Tarifannäherung ist nicht in Frage gestellt, im Gegenteil, sie wurde ausdrücklich bejaht und soll weiter gelten.

Hefti: Ich möchte fragen: Wie wird denn eigentlich die volle Entschädigung berechnet? Da sind doch so viele Annahmen zu treffen und Ermessensentscheide zu fällen, dass einiges gesteuert werden kann. Das sollte nicht zum Nachteil der Betroffenen gesteuert werden, sondern mit einem gewissen Entgegenkommen. Meine Frage geht dahin: Hat man sich überlegt, wie weit man hier überhaupt eine volle Entschädigung berechnen kann?

Cavelty: Ich leite die Frage an den Bundesrat weiter.

Bundesrat **Schlumpf:** Zuerst zu den Ausführungen von Ständerat Cavelty: Eine Weiterführung der Tarifannäherung trotz dieser Streichung in Absatz 4 ist auch die Meinung des Bundesrates. Daran wird durch diese Streichung überhaupt nichts geändert. Unsere Meinung deckt sich hier genau mit der von Herrn Cavelty dargelegten.

Zur Frage von Ständerat Hefti: Als Jurist balge ich mich in diesen betriebswirtschaftlichen Fragen intern immer mit dem Problem herum: Müssten im konkreten Fall für derartige Entschädigungsermittlungen nur die Grenzkosten angelastet werden oder die Vollkosten? Ich bin aber auch Politiker, und als Politiker bin ich der Meinung, die Vollkosten müssten die Grundlage für derartige und andere Berechnungen bilden, denn irgendwer muss auch einmal die Grundkosten tragen. Wenn wir überall nur die Grenzkosten rechnen, bleiben am Schluss für den Hauptteil der Aufwendungen nur der Bund oder die Kantone.

Ich könnte indessen Ihre Frage konkret nicht beantworten, und es wird denn auch bei solchen Berechnungen um die Frage gehen: Sind für eine Tarifierleichterung nur Grenzkostenberechnungen anzustellen oder Vollkostenberechnungen? Mehr kann ich Ihnen leider dazu nicht sagen; da müsste ich Sie an die betriebswirtschaftlichen Fachleute der SBB oder des VST der KTU verweisen.

Hefti: Ich glaube, den Ausführungen des Herrn Bundesrates entnehmen zu dürfen, dass die Frage der Grenz- oder Vollkosten offen bleibt. Mich beunruhigt etwas, dass man zum Beispiel vor einigen Jahren ausgerechnet hat, auch unsere Hauptlinien wären defizitär, wenn man den Regionalverkehr wegliesse, was nur zeigt, dass man den Regionalverkehr übermässig mit Fixkosten belastet hat. Ich bin also sehr dankbar, wenn hier auch im Interesse der Betroffenen eine gewisse Flexibilität besteht.

Angenommen – Adopté

Art. 11

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 12, 13

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 14

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 15

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Cavelty, Berichterstatter: Beim Artikel 15 handelt es sich um eine Vereinfachung ohne materielle Änderung.

Angenommen – Adopté

Art. 16–18

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 19

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Cavelty, Berichterstatter: Auch bei Artikel 19 ist keine materielle Änderung beabsichtigt.

Angenommen – Adopté

Art. 20

Antrag der Kommission

Abs. 1–3

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 4

Streichen

Art. 20

Proposition de la commission

Al. 1 à 3

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 4

Biffer

Angenommen – Adopté

Art. 21

Antrag der Kommission

Abs. 1

Dem Absender obliegt es,
a. ... Begleitpapiere zu übergeben, ...
b. ... Weise zu verpacken, ...

Abs. 2, 3

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 21

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

(La modification à l'al. 1 ne concerne que le texte allemand)

Cavelty, Berichterstatter: Bei Artikel 21 handelt es sich um eine rein redaktionelle Änderung. Man hat diese Ausdrücke auf Anregung der Redaktionskommissionen vereinheitlicht. Die gleiche Anpassung erfolgt übrigens auch bei Artikel 31 und 34.

Angenommen – Adopté

Art. 22, 23

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 24

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

(Die Änderung im Abs. 1 betrifft nur den französischen Text)

Art. 24

Proposition de la commission

Al. 1

A cet effet, elle peut percevoir un prix.

Al. 2, 3

Adhérer à la décision du Conseil national

Cavelty, Berichterstatter: Ein Problem stellte sich in der Redaktionskommission für die Übersetzung. Klar ist für alle, dass auf Deutsch «Entgelt» der richtige Begriff ist. Man stellte dann fest, dass dieses Wort nicht richtig übersetzt war. Man einigte sich schliesslich provisorisch auf «percevoir un prix» mit der Möglichkeit, dass jemand noch etwas Besseres herausfindet. Bis jetzt ist mir nichts Besseres mitgeteilt worden.

M. Brahier: «Percevoir un prix» ne me convient pas. Nous devrions trouver une meilleure formule. Précédemment, la loi mentionnait «percevoir des frais». Il me semble donc qu'il faudrait plutôt écrire «fixer un prix» et «percevoir un émolument». Je vous fais d'ailleurs une proposition dans ce sens.

Präsident: Offenbar sind die Meinungen hierüber recht verschieden. Ich würde Ihnen vorschlagen, die Frage an die Redaktionskommissionen zurückzugeben.

Angenommen – Adopté

Art. 25–27

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 28

Antrag der Kommission

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 3

Die Tarife können vorsehen, dass...

Art. 28

Proposition de la commission

Al. 1, 2

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 3

Les tarifs peuvent prévoir que...

Cavelty, Berichterstatter: Bei Artikel 28 stellten uns die Redaktionskommissionen die Frage, wie diese speziellen Bestimmungen sich zu den ordentlichen Bestimmungen des Frachtvertrages verhielten. Herr Bundesrat Schlumpf gab in der Kommission folgende Auskunft, die ich vorlese: «Im OR Artikel 455 Absatz 3 ist bestimmt, dass die besonderen Vorschriften durch die Frachtverträge der Post, der Eisenbahnen und der Dampfschiffe vorbehalten bleiben. Die obligationenrechtlichen Bestimmungen über den Frachtvertrag können daher nur subsidiär angewendet werden. Gesetzestechnisch gelten die Regelungen des Transportrechts über den Frachtvertrag als *lex specialis*.» Die Kommission schloss sich dieser Interpretation an.

Angenommen – Adopté

Art. 29, 30

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 31

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Cavelty, Berichterstatter: Da geht es um die gleiche Anpassung wie bei Artikel 21 und Artikel 34.

Angenommen – Adopté

Art. 32–40

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 41

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

Wurde der Schaden vorsätzlich oder grobfahrlässig verursacht, muss die Unternehmung ihn voll ersetzen.

Art. 41*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

(La modification à l'al. 2 ne concerne que le texte allemand)

Cavelty, Berichterstatter: Bei Artikel 41 glaubt die Kommission, eine bessere Terminologie gefunden zu haben. Materiell soll nichts verändert werden.

*Angenommen – Adopté***Art. 42–44***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté***Art. 45***Antrag der Kommission**Abs. 1, 2*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 3 Bst. a

der Berechtigte nachweist, dass der Schaden vorsätzlich oder grobfahrlässig verursacht wurde;

Für den Rest von Abs. 3: Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 45*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

(La modification ne concerne que le texte allemand)

Cavelty, Berichterstatter: Das ist das gleiche wie bei Artikel 41: eine Änderung der Terminologie.

*Angenommen – Adopté***Art. 46***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Cavelty, Berichterstatter: Bei Artikel 46 fragten die Redaktionskommissionen, wann die Verjährungsfrist beginne. Die Kommission liess sich folgendermassen beraten und stimmte dieser Auskunft des Departementes zu, dass die allgemeine Bestimmung von Artikel 130 OR genüge. Artikel 130 OR umschreibt die Verjährung und stellt fest, dass die Verjährung mit der Fälligkeit der Forderung beginnt. Wenn hier noch spezielle Bestimmungen notwendig sein sollten, um konkret zu sagen, wann die Fälligkeit eintritt, so ist es nach Meinung der Kommission Sache des Bundesrates, dies in den Ausführungsbestimmungen gemäss Artikel 52 dieses Gesetzes festzulegen. Heute sind solche Detailbestimmungen ebenfalls in einer bundesrätlichen Verordnung geregelt. Wir sahen uns also nicht veranlasst, im Gesetzestext Änderungen vorzuschlagen.

Bundesrat Schlumpf: Darf ich hier eine grundsätzliche Bemerkung beifügen: Ich halte dafür, dass im Bereiche der allgemeinen Rechtsnormen, die quer durch verschiedene Rechtsgebiete gelten, möglichst wenig Differenzierungen vorgenommen werden sollen, wo nicht von der Sache her eine Differenzierung nötig ist. Hier handelt es sich um die Verantwortlichkeit, die Haftung aus speziellen Vertragsarten, und da müssen auch die Verjährungsnormen des Obligationsrechts für die Verjährung von vertraglichen Ansprüchen gelten. Das ist deshalb wichtig, weil sich im Laufe der Jahrzehnte eine Judikatur und eine Literatur herausgebildet hat, die für alle Rechtsgebiete nützlich ist; sonst müsste eine solche erst wieder erarbeitet werden. Das ist die mehr rechtstheoretische Begründung dafür, weshalb ich generell bei der Gesetzgebung darauf halte, möglichst viel im Rahmen der allgemeinen Rechtsnormen undifferenziert gelten zu lassen.

gationenrechts für die Verjährung von vertraglichen Ansprüchen gelten. Das ist deshalb wichtig, weil sich im Laufe der Jahrzehnte eine Judikatur und eine Literatur herausgebildet hat, die für alle Rechtsgebiete nützlich ist; sonst müsste eine solche erst wieder erarbeitet werden. Das ist die mehr rechtstheoretische Begründung dafür, weshalb ich generell bei der Gesetzgebung darauf halte, möglichst viel im Rahmen der allgemeinen Rechtsnormen undifferenziert gelten zu lassen.

*Angenommen – Adopté***Art. 47–51***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

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

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Art. 53***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté***Art. 54***Antrag der Kommission**Ziff. 1**Art. 100 Bst. r*

1. Verfügungen über Leistungen beim Fahrplan und über die Bedienung von Stationen;

Für den Rest von Art. 54: Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 54*Proposition de la commission**Ch. 1**Art. 100 let. r*

1. Les décisions relatives aux prestations en matière d'horaire et de desserte des gares;

Pour le reste de l'art. 54: Adhérer au projet du Conseil fédéral

Cavelty, Berichterstatter: Bei Artikel 54 mussten wir den Text der Neuformulierung von Artikel 7 anpassen. Es soll gelten, dass die Verwaltungsgerichtsbeschwerde für Fahrpläne nicht zulässig ist. Vielmehr entscheidet über diese Fragen gemäss Artikel 7 das Departement endgültig.

*Angenommen – Adopté***Art. 55***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*Für Annahme des Gesetzentwurfes
Dagegen29 Stimmen
1 Stimme*An den Nationalrat – Au Conseil national*

3. Pour préparer, proposer, surveiller et planifier les décisions qu'implique l'arrêté fédéral urgent, un conseil des médias, composé de manière représentative, sera mis en place. Celui-ci soumettra chaque année au Conseil fédéral, pour son information, mais à l'intention de l'Assemblée fédérale, un rapport sur la situation des médias.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Belser, Bühler, Meylan, Miville, Weber (5)

85.481

Motion Piller**Radio und Fernsehen.****Dringlicher Bundesbeschluss****Arrêté fédéral urgent pour la radio et la TV***Wortlaut der Motion vom 18. Juni 1985*

Der Bundesrat wird beauftragt, raschmöglichst einen dringlichen Bundesbeschluss über vorsorgliche Regelungen auf dem Gebiet von Radio und Fernsehen vorzulegen, der gestützt auf Artikel 55bis BV folgende Punkte enthält:

1. Die geordnete und rechtmässige Fortentwicklung des Radio- und Fernsehens sowie anderer öffentlicher fernmeldetechnischer Verbreitungsformen unter Wahrung der Entscheidungsfreiheit des Gesetzgebers bei der künftigen Rechtssetzung.
2. Bis zum Inkrafttreten eines Bundesgesetzes über Radio und Fernsehen sind lediglich provisorische und befristete Neuzulassungen und Änderungen unter Ausschluss jeglicher Entschädigungspflicht möglich. Dabei ist der Bestand und die Entwicklung einer nationalen Sendeanstalt mit repräsentativer und breit abgestützter Trägerschaft zu sichern. Wo neue Veranstalter zugelassen werden, ist für publizistischen Wettbewerb zu sorgen.
3. Zur Vorbereitung, Antragstellung, Überwachung und Planung der unter den dringlichen Bundesbeschluss fallenden Entscheidungen wird ein repräsentativ zusammengesetzter Medienrat eingesetzt, welcher dem Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung jährlich einen Bericht über die Mediensituation zur Kenntnisnahme vorlegt.

Texte de la motion du 18 juin 1985

Le Conseil fédéral est chargé de présenter, dans le plus bref délai, un arrêté fédéral urgent réglementant, à titre préventif, le domaine de la radiodiffusion et de la télévision; cet arrêté, fondé sur l'article 55^{bis} cst., devra contenir les points suivants:

1. Le développement bien ordonné et légal de la radio et de la télévision, ainsi que d'autres formes de diffusion publique par les techniques de télécommunication, la liberté de décision du Parlement étant préservée en ce qui concerne l'élaboration future de la législation.
2. Seules des autorisations et des modifications provisoires, pour une durée déterminée, sont possibles jusqu'à l'entrée en vigueur d'une loi fédérale régissant la radio et la télévision, toute espèce d'obligation de dédommagement étant exclue. En l'occurrence, l'existence et le développement d'un institut national d'émission, dont le «support» soit représentatif et largement étayé, doivent être garantis. Lorsque de nouveaux émetteurs seront autorisés, on veillera à ce que la concurrence soit assurée, en matière de publicité.

Piller: Am 2. Dezember 1984 haben Volk und Stände den Radio- und Fernsehartikel 55bis der Bundesverfassung beschlossen. Mit diesem Artikel soll, nach dem Willen des Volkes, der Bund die elektronischen Medien, vor allem Radio und Fernsehen, gesetzlich regeln. Im sogenannten Abstimmungsbüchlein schrieb der Bundesrat: «Der Bund soll künftig nicht nur den technischen, sondern den gesamten Bereich der elektronischen Medien rechtlich ordnen können. Im Hinblick auf die rasche technische Entwicklung erfasst dieser Artikel neben Radio und Fernsehen auch andere Formen der elektronischen Medien.»

In diesen Verfassungsartikel wurden Hoffnungen gesteckt, vor allem von denjenigen, die sich eine geordnete und rechtmässige Entwicklung der elektronischen Medien wünschen. Es werden dies wohl alle diejenigen sein, die dem Artikel 55bis zustimmten. Diese erwarten, in Anbetracht der rasanten technischen Entwicklung und der bald einmal vom Laien kaum mehr überblickbaren Flut von Informationsträgern, vom Gesetzgeber ein rasches Handeln. Das heisst, dass unser Parlament möglichst bald Regelungen im Bereiche der elektronischen Medien und insbesondere Radio- und Fernsehbereich beschliessen sollte.

Der Rahmen dieser Gesetzgebung wurde mit dem Verfassungsartikel abgesteckt. Bundesrat und Verwaltung konnten bei den damaligen Beratungen in den Kommissionen und im Plenum der Räte fühlen, welche Lösungen im Parlament und eventuell beim Volk Gnade finden können. In der Schweiz wünscht man sich weder ein Staatsradio und -fernsehen, das den verlängerten Arm der Regierenden darstellt, noch wünscht man sich von Wirtschaft und privaten Geldgebern beherrschte elektronische Medien und schon gar nicht einen Medienwildwuchs.

Es erstaunte deshalb schon etwas, als man im Frühjahr 1985 in verschiedenen Zeitungen lesen konnte, das neue Radio- und Fernsehgesetz sei frühestens zu Beginn der neunziger Jahre zu erwarten, so auf die Geburtstagsfeier der Eidgenossenschaft im Jahre 1991. Mit Blick auf die rasante Entwicklung und mit Blick auf den enormen Druck, der von privater Seite her ausgeübt wird, um das SRG-Monopol zu knacken, um mit diesen neuen Medien auch das grosse Geld zu verdienen oder um als Marktmächtiger zusätzlichen Einfluss zu gewinnen, stuft ich diesen Termin als nicht akzeptierbar ein. Zu vieles wäre dann *de facto* entschieden, zu viele Provisorien und Versuche würden aus Sachzwängen heraus als nicht mehr rückgängig zu machen eingestuft. Einmal mehr müssten sich die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger um die Hoffnungen betrogen vorkommen, die sie bei der Abstimmung im Herbst 1984 gehegt haben.

Im heutigen modernen Elektronikzeitalter spricht man von sogenannten Entwicklungsgenerationen, beispielsweise der vierten Generation im Computersektor. Eine Generation entspricht etwa der Entwicklungszeit von drei bis vier Jahren. Niemand wird bestreiten können, dass gerade die elektronischen Medien, gepaart mit den fast unbegrenzten technischen Möglichkeiten, einen gewaltigen Einfluss auf unsere Gesellschaft ausüben. Umwälzungsprozesse sind im Gange. Wenn wir Artikel 2 unserer Verfassung ernst nehmen – und das wollen wir wohl alle –, haben wir dafür zu sorgen und darüber zu wachen, dass diese Entwicklungen sich nicht zum Schaden unseres Staates und unseres Volkes auswirken. In Anbetracht der galoppierenden Entwicklung, in Anbetracht der Tatsache, dass eine Entwicklungsgeneration in der Elektronik drei bis vier Jahre dauert, ist es nicht mehr zu verantworten, dass wir nach Beschluss eines Ver-

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	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	83.016
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.09.1985 - 09:00
Date	
Data	
Seite	472-478
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 853

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.