

Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale

Ständerat – Conseil des Etats

1985

Februarsession – 7. Tagung der 42. Amtsdauer
Session de février – 7^e session de la 42^e législature

Erste Sitzung – Première séance

Donnerstag, 7. Februar 1985, Nachmittag

Jeudi 7 février 1985, après-midi

17.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Kündig

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

84.073

Konzessionierte Transportunternehmen. Rahmenkredit

Entreprises de transport concessionnaires. Crédit de programme

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

Antrag der Kommission

Eintreten und Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Entrer en matière et adhérer au projet du Conseil fédéral

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

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

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

Hier die Zahlen aufgrund des Budgets 1985:

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

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

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

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

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

Verbesserungen, Umstellung auf Strassentransportdienste, Aufrechterhaltung des Betriebes und Behebung von Natur-schäden.

Gestützt darauf bewilligten die eidgenössischen Räte im Verlaufe der Jahre verschiedene Rahmenkredite, letztmals im Jahre 1981 den sechsten Rahmenkredit von 515 Millionen Franken, der im Jahre 1983 um 10 Millionen auf 525 Millionen aufgestockt wurde. Dieser Kredit soll bis Ende 1987 dauern.

Beim vorliegenden Geschäft geht es lediglich um die Aufstockung dieses Kredites um 129 Millionen Franken seitens des Bundes, ein Betrag, der von der Teuerung weggefressen wurde. Der seinerzeitige Rahmenkredit wurde nämlich aufgrund konkreter Investitionserhebungen, basierend auf den Preisen von 1981, ohne Hinzurechnung der künftigen Teuerung, errechnet, so wie es das Finanzgesetz will.

Wenn wir heute den zusätzlichen Kredit von 129 Millionen sprechen, so leisten wir materiell nicht mehr, als 1981 vorgesehen wurde. Wir ermöglichen den Privatbahnen lediglich die volle Realisierung der damals gutgeheissenen Vorhaben. Neue zusätzliche Vorhaben, etwa zur Hebung der Attraktivität der Bahnen und überhaupt zur zusätzlichen Förderung des öffentlichen Verkehrs – im Sinne des Gebotes der Stunde – finden nicht in der vorliegenden Aufstockung des sechsten Rahmenkredites ihren vollen Niederschlag, sondern erst in einem künftigen siebenten Rahmenkredit. Allerdings kommt der hier zu sprechende Rahmenkredit voll dem öffentlichen Verkehr zugute. Seitens der betreffenden Kantone löst er weitere rund 120 Millionen Franken zugunsten des öffentlichen Verkehrs aus. Mit total knapp 250 Millionen Franken handelt es sich demnach hier doch um eine nicht zu übersehende Leistung der öffentlichen Hand für den öffentlichen Verkehr.

Was den erwarteten künftigen siebenten Rahmenkredit betrifft, ist die Verwaltung gemäss Aussagen des Bundesamtes für Verkehr bereits in diesem Monat daran, die konkreten Bedarfserhebungen vorzunehmen. Normalerweise müsste dieser Rahmenkredit erst ab Ende 1987 bereitstehen. Persönlich hoffe ich allerdings, man versuche die Gunst der Stunde zu nutzen und bringe raschmöglichst den neuen siebenten Rahmenkredit vors Parlament. Hier ist die Einschaltung eines rascheren Ganges bei der Verwaltung erlaubt und geboten. Entsprechend dem dringenden Bedürfnis einer massiven Förderung des öffentlichen Verkehrs sollte dieser neue siebente Rahmenkredit dort nicht knauserig sein, wo es um die Steigerung der Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit der Bahn geht. Dies ist ein sinnvoller und effizienter Beitrag zur Bekämpfung der Luftverschmutzung und des Waldsterbens.

Die einstimmige Verkehrskommission beantragt Ihnen Eintreten auf die heutige Vorlage, Behandlung in globo und Gutheissung der Vorlage.

M. Debétaz: Le Conseil fédéral mentionne, au chiffre 213.3 de son message, une contribution de la Confédération d'un montant de 4 millions, en vue du remplacement éventuel du chemin de fer Aigle-Sépey-Diablerets par un service routier. Dans un récent projet de décret, le Conseil d'Etat demande au Grand Conseil vaudois un crédit de 17,9 millions pour la rénovation technique du chemin de fer précité. Les communes intéressées participent également au coût de cette rénovation. Le chemin de fer Aigle-Sépey-Diablerets sera donc maintenu.

Il me paraît normal que – à tout le moins – la contribution que la Confédération est prête à verser pour remplacer le chemin de fer par un service routier soit accordée afin de soutenir le très gros effort financier assumé par le canton et les communes pour assurer le maintien du train. A une époque où l'on souhaite, de plus en plus fortement, accroître l'attrait de ce moyen de transport, il serait incompréhensible que la Confédération n'intervienne pas en faveur d'investissements qui sont précisément accordés à cette fin.

Le temps de parcours de l'Aigle-Sépey-Diablerets sera réduit dans une proportion très sensible et le confort des voyageurs sera, lui aussi, très sensiblement amélioré.

J'ai prié le Conseil fédéral de considérer positivement le maintien de l'exploitation du train et de le faciliter dans toute la mesure possible. Je renouvelle cette demande aujourd'hui, en remerciant M. Schlumpf, conseiller fédéral, de l'appréciation favorable qu'il a formulée en séance de commission. M. Schlumpf nous a déclaré que l'étude de la question était en cours; je suis persuadé qu'elle sera poursuivie dans un esprit constructif.

Bundesrat Schlumpf: Ich kann bestätigen, was Ständerat Debétaz erwähnt hat: Das Problem Umstellung der Bahn Aigle-Le Sépey-Diablerets geht zurück auf einen Beschluss des Bundesrates. Ein Gesuch der betroffenen Behörden, trotzdem hypothetisch zu rechnende Leistungen des Bundes zu erbringen, ist in Prüfung. Wir werden das in nächster Zeit abschliessend behandeln. Das müssen wir auch deswegen, weil die Konzession ausläuft und die Erneuerungsfrage sich stellt.

Zu den Ausführungen von Ständerat Cavelti, dem ich für die konzise und präzise Darstellung der Vorlage bestens danke, einige wenige Ergänzungen. Die Vergleichszahlen stimmen. Sie zeigen das unverhältnismässig grosse Engagement des Bundes für die SBB im Vergleich zu den Aufwendungen für die KTU (Konzessionierte Transportunternehmen). Die SBB sind freilich unsere bundeseigene Unternehmung. Da haben wir quasi die Vaterschaft. Die KTU sind Drittunternehmungen. Dafür haben wir gleichsam eine Patenschaft, und der Pate hat nicht gleiche Versorgungspflichten zu erfüllen wie der Vater. Deshalb auch dieser Unterschied. Zu beachten ist, dass über eine längere Zeit die Bundesleistungen für die KTU ebenfalls zugenommen haben, allerdings nicht in dem Masse wie diejenigen für die SBB.

Zum Stand des laufenden Kredites, der sich so entwickelte, wie Ständerat Cavelti dargelegt hat: Wir sind am Ende mit diesem Kredit. Die Verpflichtungen, die bis Ende Jahr übernommen wurden, belaufen sich auf 413 Millionen Franken. Dazu kommen 101 Millionen Teuerung, die wir einrechnen müssen. Es bleiben 11 Millionen, die noch zur Verfügung stehen für weitere Aufträge. Das ist völlig ungenügend im Hinblick auf das, was an Aufträgen seitens der KTU vergeben werden muss, wenn sie einigermaßen ihren Ausrüstungsstand halten wollen. Von wesentlichen Attraktivitätssteigerungen kann dabei nicht gesprochen werden, wie das Ständerat Cavelti darlegte.

Der siebte Rahmenkredit wird jetzt vorbereitet. Wir sind gerne bereit, ihn vernünftig, aber grosszügig zu bemessen. Es hat sich in der Landschaft einiges geändert in den letzten Jahren. Im Jahre 1981 wurde nach sorgfältiger Erhebung des Bedarfes aller KTU und der dem Bund daraus nach Eisenbahngesetz erwachsenden Mitfinanzierungspflichten zuerst einmal ein Abstrich an der resultierenden Summe von etwa 50 Millionen Franken – das waren rund 10 Prozent – vorgenommen. Dann hat man die Laufdauer des Rahmenkredites um ein Jahr verlängert, von fünf auf sechs Jahre. Wir müssen also mit diesem sechsten Rahmenkredit ein Jahr länger haushalten, als eigentlich nach dem Programm der KTU vorgesehen gewesen war. Deshalb natürlich auch gewisse Einschränkungen im Gesamtprogramm, das im übrigen nicht verändert wurde, gegenüber dem, was notwendig und wünschbar gewesen wäre.

Heute kann man vom Standpunkt des öffentlichen Verkehrs, den zu fördern das erste Anliegen des Bundesrates schon lange war, schon vor der heute durch die Umweltsituation bedingten Bereitwilligkeit in weiten Kreisen zu dieser «Landschaft» für den öffentlichen Verkehr sagen, wie der Wetterbericht bei der Tagesschau: «sonnig und hell». Ich will nur hoffen, dass es dabei bleibt.

Wenn wir dann mit dem siebten Rahmenkredit kommen – grosszügig bemessen, wie uns das Ständerat Cavelti ans Herz gelegt hat –, hoffen wir, dass dieses «sonnig und hell» immer noch leuchtet, so dass wir auch damit durchkommen. Wenn wir den öffentlichen Verkehr wirksam fördern wollen, dann können wir das nicht nach dem Prinzip «arrosen le terrain» tun: da eine kleine Vergünstigung, dort eine kleine Tarifverbilligung. Man muss auf der Angebotsseite Attrakti-

vitätssteigerungen, Infrastruktur, Rollmaterial, Angebote schaffen; auch in bezug auf den Fahrplan, da muss Wesentliches geschehen. Das können wir bei den SBB nur machen, wenn man bereit ist, die entsprechenden Aufwendungen zu finanzieren. Das können auch unsere KTU, die haben die grosse Bedeutung, wie das Herr Cavelti darlegte. Das können sie aber auch nur machen, wenn der Bund seinen Anteil daran beiträgt. Wir sind nicht nur bereit, diese Empfehlungen zu beherzigen, sondern wir sind dafür dankbar. Ich bitte Sie um Eintreten und Zustimmung.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1 bis 3

Titre et préambule, art. 1–3

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 35 Stimmen
(Einstimmigkeit)

Schluss der Sitzung um 17.30 Uhr

La séance est levée à 17 h 30

Zweite Sitzung – Deuxième séance

Freitag, 8. Februar 1985, Vormittag

Vendredi 8 février 1985, matin

8.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Kündig

84.088

Waldsterben. Bericht und Massnahmen

Dépérissement des forêts. Rapport et mesures

Bericht des Bundesrates vom 21. November 1984 (BBl III, 1129)

Rapport du Conseil fédéral du 21 novembre 1984 (FF III, 1133)

Beschluss des Nationalrates vom 7. Februar 1985

Décision du Conseil national du 7 février 1985

Anträge der Kommission

1. 84.088 Waldsterben. Bericht und Massnahmen
11. Vom Bericht wird Kenntnis genommen
12. Abschreibung der Vorstösse:
 - 83.556 Motion Gerber. Saure Niederschläge und Waldsterben
 - 84.323 Postulat Binder. Luftverschmutzung und saurer Regen
13. Überweisung der Kommissionsmotion
2. Motionen aus dem Nationalrat
 21. 82.567 Motion des Nationalrates. Saure Niederschläge
Überweisung als Motion
 22. 83.461 Motion des Nationalrates. Unverbleites Benzin
Abschreibung der Motion
 23. 83.539 Motion des Nationalrates. Waldschäden
Überweisung von Ziffer 4 als Postulat
Abschreibung der Ziffern 1, 5 und 6
3. 83.204, 84.203 und 84.204 Standesinitiativen der Kantone BL, BS und SH
31. Den Standesinitiativen wird teilweise Folge gegeben
32. Überweisung des Postulates der Kommission
4. Wald-Petition (84.269)
Petition Fischer (84.270) betreffend Wald- und Holzwirtschaftspolitik des Bundes
Die Kommission beantragt, von den beiden Petitionen Kenntnis zu nehmen.

Propositions de la commission

1. 84.088 Dépérissement des forêts. Rapport et mesures
11. Prendre acte du rapport
12. Classement des interventions:
 - 83.556 Motion Gerber. Pluies acides et dépérissement des forêts
 - 84.323 Postulat Binder. Pollution de l'air et pluies acides
13. Transmission de la motion de la commission
2. Motions du Conseil national
 21. 82.567 Motion du Conseil national. Pluies acides
Adoptée
 22. 83.461 Motion du Conseil national. Benzine sans plomb
Classement de la motion
 23. 83.539 Motion du Conseil national. Dommages aux forêts
Transmission du point 4 sous forme de postulat
Classement des points 1, 5 et 6
3. 83.204, 84.203 et 84.204 Initiatives des cantons de BL, BS et SH

Konzessionierte Transportunternehmen. Rahmenkredit

Entreprises de transport concessionnaires. Crédit de programme

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Februarsession
Session	Session de février
Sessione	Sessione di febbraio
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.073
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.02.1985 - 17:00
Date	
Data	
Seite	1-3
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 167

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.