

86.009

**Oeffentlicher Verkehr.  
Tarifierleichterungen  
Transports publics.  
Réductions tarifaires**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 26. Februar 1986 (BBI I, 913)  
Message et projet d'arrêté du 26 février 1986 (FF I, 885)

Beschluss des Nationalrates vom 19. Juni 1986  
Décision du Conseil national du 19 juin 1986

*Antrag der Kommission*  
Eintreten

*Antrag Letsch*  
Nichteintreten

*Proposition de la commission*  
Entrer en matière

*Proposition Letsch*  
Ne pas entrer en matière

**Piller**, Berichterstatter: Die westlichen Industrienationen haben in den letzten Jahrzehnten zweifellos eine grosse Steigerung ihres Wohlstandes verzeichnen können. Ein deutliches, allgegenwärtiges Zeugnis dafür ist das Auto. Sich fortbewegen ohne Muskelkraft, ein früher Wunschtraum der Menschheit, konnte dank technischem Fortschritt und dank materiellem Wohlstand in sehr hohem Masse erfüllt werden.

Wir wissen aber spätestens seit den alarmierenden Meldungen über das breit auftretende Waldsterben, dass der Individualverkehr zumindest zu einem beachtlichen Teil für die Schadstoffe in unserer Luft die Verantwortung trägt. Anlässlich der Wald-Debatte haben wir den Bundesrat aufgefordert, möglichst rasch wirkungsvolle Massnahmen zu ergreifen, um die Qualität der Luft zu verbessern und sie auf den Stand der fünfziger Jahre zu bringen.

Ich erinnere auch an den Bericht des Bundesrates vom 21. November 1984 über mögliche Massnahmen zur Bekämpfung des Waldsterbens und an die Beratungen vom 7. Februar 1985 im Ständerat. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs spielte in allen Diskussionen immer eine wichtige, aber nicht die alleinige Rolle. Insbesondere gewisse Kreise aus den Automobilverbänden verbreiten immer wieder die Ansicht, der Automobilist müsse allein als Sündenbock herhalten. Wer die vom Bundesrat beschlossene Luftreinhalteverordnung studierte, wird zugeben müssen, dass alle, die zur Luftverschmutzung beitragen, ihren Beitrag zu deren Gesundung zu leisten haben.

In all diesen Bemühungen spielt die Förderung des öffentlichen Verkehrs wohl eine wichtige, aber bei weitem nicht die einzige Rolle. Ich wollte dies eingangs doch noch einmal festhalten, weil vieles geschrieben wurde, was schlicht und einfach nicht stimmt.

Nun zur Vorlage. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs war das Anliegen zahlreicher parlamentarischer Vorstösse – insbesondere im Nationalrat –, die im Zusammenhang mit den Bestrebungen, die Luftqualität zu verbessern, eingereicht wurden. Sie finden alle diese Vorstösse in der Botschaft aufgelistet. Das Ziel dieser Vorstösse ist ein Rückgang des Individualverkehrs. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs beinhaltet eine ganze Palette von Massnahmen. Das Schwergewicht liegt im Bereich der Investitionen und der Modernisierung. Dabei muss nicht nur der Bund aktiv werden. Die Kantone – über die konzessionierten Transportunternehmen –, aber auch die Gemeinden müssen bei der Erarbeitung effizienter Verkehrssysteme mithelfen. Es gilt auch hier, wie bei der Vorlage um den Leistungsauftrag, die

Prinzipien der Gesamtverkehrskonzeption zügig zu realisieren. Einen wichtigen Schritt wird dabei sicher die «Bahn 2000» darstellen. Diese Arbeiten brauchen aber Zeit, und die Auswirkungen sind erst nach Jahren zu erwarten. Die Tarifmassnahmen, wie sie uns der Bundesrat vorschlägt, können aber einen sofortigen Umsteigeeffekt erzielen, wenn sie attraktiv genug ausgestaltet werden. Es ist dem Bundesrat an dieser Stelle zu danken, dass er dieses Massnahmenpaket vorgezogen hat. Uebrigens entspricht dies auch dem Konsenspapier der Bundesratsparteien vom 2. Dezember 1985. Mit diesem Papier erklärten sich alle Bundesratsparteien bereit, den Bundesrat in dieser Frage voll zu unterstützen.

Die SBB haben ihrerseits bereits Tarifmassnahmen beschlossen, die ebenfalls in die gleiche Richtung zielen. Ich erinnere an die Familienbillets und die Fünf-Franken-Billets für unsere Wehrmänner.

Zur Vorlage. Was schlägt uns der Bundesrat vor? In einem Bundesbeschluss, der bis zum 31. Dezember 1992 befristet wird, sollen total 490 Millionen Franken bewilligt werden, die einzusetzen sind:

1. Für die starke Vergünstigung des Halbp reisabonnements. Dieses soll künftig zu 100 Franken abgegeben werden und zum Bezug einer unbeschränkten Anzahl Billets zu halben Preis berechtigen. Diese Massnahme ermöglicht gelegentliche Fahrten auf allen Distanzen, vor allem von gelegentlichen Bahnbenützern und Automobilisten. Die Hemmschwelle, aus Kostengründen auf die Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs zu verzichten, soll herabgesetzt werden. Die SBB erhoffen sich vom runden Preis von 100 Franken zudem eine gewisse Werbewirksamkeit. Diese Massnahme kostet total 318 Millionen.

2. Die Abonnemente für tägliche Fahrten werden mit gesamthaft 24 Millionen verbilligt werden. Mit Rücksicht auf die hohen Betriebskosten des Personennahverkehrs wurden in den letzten 15 Jahren die Abonnementstarife in der Regel überdurchschnittlich erhöht. Die Preise der Monatsabonnemente werden bereits sehr häufig durch Ausweichen auf Mehrfahrtenkarten oder Einzelbillets unterboten, was auf eine gewisse Fehlentwicklung innerhalb des Tarifsystems hinweist. Gesamthaft werden mit dieser Massnahme die öffentlichen Verkehrsmittel bei täglichen Fahrten im Nahverkehr preislich attraktiver.

3. Die Verbilligung der Jahrespendler-Abonnemente. Mit dieser Massnahme, die mit 90 Millionen von Bucho schlägt, soll ein zusätzlicher Anreiz zur ganzjährigen Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel geschaffen werden. Sie ermuntert den regelmässigen Winterfahrgast, auch während der Sommermonate die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen.

4. Die Verlagerung des Güterverkehrs ab den Basler Rheinhäfen auf die Bahn. Die Basler Rheinhäfen, einschliesslich der Bahnanlagen, sind Eigentum der Kantone Basel-Stadt und Basel-Land. Die Bahnanlagen und Betriebseinrichtungen werden den SBB verpachtet. Zur Deckung dieser Kosten verlangen die SBB im Verkehr mit den Rheinhäfen einen Frachtzuschlag von 25 Tarifkilometern. Dieser Zuschlag verschlechtert einerseits die Stellung der Basler Häfen und vermag andererseits die Aufwendungen der SBB für die Häfen nicht zu decken.

Mit der vorgesehenen Massnahme soll der bedeutende Lastwagenverkehr von und nach den Rheinhäfen in Basel vermehrt auf die Bahn verlagert werden. Der Bundesrat schlägt vor, den Zuschlag von 25 auf 15 Tarifkilometer zu reduzieren und den SBB dadurch erwachsenden Einnahmehausfall zu übernehmen.

Mit dieser Reduzierung des Zuschlags erhofft man sich eine Verbesserung der Wettbewerbslage des kombinierten Wasser-Bahn-Weges auch für die gesamte Beförderungsstrecke von Nord- nach Südeuropa.

Zu diesen Massnahmen kommen weitere rund 100 Millionen Mehrausgaben, die aufgrund bereits bestehender Rechtserlasse ausbezahlt werden können. Es handelt sich einmal um Fahrplanverdichtungen im Regionalverkehr der SBB, die 90 Millionen kosten werden. Dazu kommen 12 Millionen bei

den konzessionierten Transportunternehmen KTU, ebenfalls für zusätzliche Fahrten im Regionalverkehr. Weiter sollen 3 Millionen für Umschlagplätze für Mineralölprodukte aufgewendet werden.

Diese rund 100 Millionen Franken bedeuten zusätzliche Ausgaben für den Bund, die aber im Bundesbeschluss nicht aufgeführt werden müssen, weil sie sich auf den Leistungsauftrag und das Eisenbahngesetz abstützen. Ihre Kommission hat am 16. September die Vorlage durchberaten und empfiehlt Ihnen ohne Gegenstimme Eintreten. Ein Mitglied äusserte allerdings Bedenken, die Massnahme gründe zu stark auf das Giesskannenprinzip; von der Massnahme profitierten auch solche, die es gar nicht nötig hätten. Weiter wurde in der Eintretensdebatte der Kommission von Einzelvotanten bemerkt, dass die Tarife der SBB generell zu hoch seien und dem Vergleich mit dem Ausland nicht standzuhalten vermögen. In die Verbilligung seien auch die Tarifverbände einzubeziehen, der Finanzrahmen aber ungefähr gleich zu halten. Dieser Antrag wurde in der Kommission mit 9 zu 1 Stimme abgelehnt. Er hätte zur Folge gehabt, dass für die vom Bundesrat vorgeschlagenen Massnahmen zuwenig Geld übriggeblieben wäre. Bei der heutigen Finanzlage des Bundes vermag niemand an eine massive Aufstockung der vorgeschlagenen Summe zu denken.

Der Nationalrat beschloss, bei der Massnahme zugunsten der Basler Rheinhäfen über den Vorschlag des Bundesrates hinauszugehen. Der Tarifizuschlag soll nach dem Willen des Nationalrates auf 10 Tarifkilometer reduziert werden, was zusätzlich insgesamt 30 Millionen erfordert. Ihre Kommission empfiehlt Ihnen in diesem Punkt, dem Nationalrat zuzustimmen. Sie erachtet diese Massnahme als einen sehr wichtigen Baustein in den Bemühungen, den Güterverkehr vermehrt auf die Bahn zu bringen. Die Reduktion des Zuschlages auf 10 Tarifkilometer verbessert die Wettbewerbsfähigkeit in sehr erwünschtem Masse.

Ich bitte Sie, auf den Bundesbeschluss einzutreten und ihn in der Fassung des Nationalrates zu genehmigen. Ihre Kommission empfiehlt Ihnen das ohne Gegenstimme.

**Präsident:** Das Wort zum Nichteintretensantrag hat Herr Letsch.

**Letsch:** Im Bewusstsein, dass ich ausserhalb des vom Herrn Kommissionspräsidenten genannten Papiers der Bundesratsparteien liege, halte ich diese Vorlage des Bundesrates für verkehrspolitisch widersprüchlich, umweltpolitisch wenig wirksam sowie finanz- und ordnungspolitisch verfehlt. Zu diesen drei Gesichtspunkten einige Ueberlegungen:

Erstens: Verkehrspolitisch widersprechen die vorgeschlagenen Tarifierleichterungen wichtigen Grundsätzen, die sowohl in der Gesamtverkehrskonzeption als auch in verschiedenen Parteiprogrammen anzutreffen sind. Ich denke an den Grundsatz, dass die Verkehrsträger – nach der unbestrittenen Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen – Eigenwirtschaftlichkeit anstreben sollen, d. h. – wie es im Schlussbericht der GVK heisst – dass die Verkehrsteilnehmer grundsätzlich alle durch sie verursachten Kosten zu tragen haben. Nun zeigen sowohl die Strassen- als auch die Eisenbahnrechnungen, dass die Verursacher die von ihnen zu deckenden Kosten bis heute zwar nicht voll erbringen; indessen wurden die Strassenbenützer in den letzten Jahren wiederholt zur Kasse gebeten. Die Eigenwirtschaftlichkeit der Strasse ist besser als jene des Schienenverkehrs. Steuerlich finanzierte Tarifverbilligungen widersprechen dem Verursacherprinzip, und sie verfälschen den Wettbewerb zusätzlich zulasten der Strasse. Das wiederum trägt nicht dazu bei, jenem Ziel der Gesamtverkehrskonzeption näher zu kommen, das gemäss Schlussbericht darin besteht, «Fehlentwicklungen im Wettbewerb der einzelnen Verkehrsträger zu beheben». Solche Vorbehalte gegenüber den Anträgen des Bundesrates bedeuten keine Absage an das unbestrittene Ziel: Förderung des öffentlichen Verkehrs. Dieses Ziel muss aber primär von der Angebotsseite her angestrebt werden. Das gibt der Bundesrat selber zu, wenn

er in seiner Botschaft zum Leistungsauftrag, den wir soeben beraten haben, schreibt: «Eine Trendwende beim öffentlichen Verkehr ist erst dann zu erwarten, wenn Reisezeit und -komfort im Vergleich zum Privatverkehr verbessert werden können.» Die Tarifpolitik gehört – wiederum nach den Worten des Bundesrates – mit zum unternehmerischen Auftrag der SBB.

Nun stossen diese verkehrspolitischen Grundsätze möglicherweise sogar auf relativ breite Zustimmung. Es wird aber eingewendet – und das ist der zweite Aspekt –, umweltpolitische Ueberlegungen müssten Ausnahmen zulassen; mit anderen Worten: Tarifverbilligungen sollten das Umsteigen von der Strasse auf die Schiene begünstigen, dadurch den motorisierten Verkehr einschränken und so die Luftbelastung reduzieren. Als sehr häufiger Bahnfahrer lasse ich jetzt einmal die Frage offen, ob die SBB überhaupt in der Lage wären, eine spürbare Mehrfrequenz zu bewältigen, ohne dass die bisherigen Zugbenützer weniger Komfort und noch mehr Verspätungen hinnehmen müssten.

Werden die vorgeschlagenen Massnahmen unter Ausklammerung dieser subjektiven Eindrücke – jedoch im Lichte des genannten Zieles – beurteilt, so ist nun zweierlei zu berücksichtigen. Erstens kommt ein grosser Teil der Verbilligungen Leuten zugute, die schon heute regelmässige Bahnbenützer sind. In diesen Fällen unterbleibt der Umsteigeeffekt, und die vom Bund dafür eingesetzten Mittel verpuffen. Es entstehen sogar zusätzliche Bevorzugen jener, die bereits das Privileg haben, dem öffentlichen Verkehr angeschlossen und nicht auf das private Auto angewiesen zu sein. Ich denke hier etwa an Randregionen oder an Bewohner anderer vom öffentlichen Verkehr schlecht erschlossener Gebiete. Zweitens zeigt der Bericht des Bundesrates über das Luftreinhaltekonzept vom 10. September dieses Jahres, dass die zuständigen Bundesstellen höchstens mit einer Verlagerung vom privaten auf den öffentlichen Verkehr von rund 1 Prozent beim Personenverkehr und 1 bis 2 Prozent beim Güterverkehr rechnen. Die davon zu erwartenden Schadstoffverminderungen sind verglichen mit jenen anderer Massnahmen recht bescheiden. Ich verweise auf die Seiten 44 und 45 des genannten Berichtes, wo ersichtlich ist, dass beispielsweise der verkehrsbedingte Stickstoffausstoss von fast 160 000 Tonnen pro Jahr bestenfalls um 1000 Tonnen reduziert werde, wenn die vom Bundesrat beantragten Tarifverbilligungen in Kraft treten. Es bestätigt sich, was wiederum bereits im GVK-Schlussbericht nachgelesen werden kann, dass die Umweltbelastung «primär durch polizeilich-technische Emissionsbeschränkungen beim Fahrzeug zu reduzieren sind».

Wer also Tarifverbilligungen als untaugliches Mittel empfindet, will nicht nichts, sondern Wirkungsvolleres im Dienste des Umweltschutzes.

Angesichts solcher Vorbehalte darf, ja muss man sich deshalb fragen, und das ist nun der dritte Gesichtspunkt, ob die hier zur Diskussion stehenden Massnahmen finanz- und ordnungspolitisch verhältnismässig bzw. überhaupt verantwortbar seien. Sicher besteht ein Zielkonflikt, den jeder nach eigenem Abwägen lösen muss. Für mich fällt zweierlei entscheidend ins Gewicht:

Zum ersten verpufft ein Teil der vom Bundesrat gewünschten finanziellen Mittel, eben weil sie bisherigen Bahnbenützern zugute kommen. Die Vorlage widerspricht somit dem Grundsatz der Konzentration unserer Kräfte, auch unserer finanziellen Kräfte.

Zum zweiten werden den Bahnen mit Steuergeldern, über die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen hinaus, Tarifverbilligungen gewährt, mit denen «die freie Wahl der Verkehrsmittel», wiederum ein Grundsatz der GVK, beeinflusst wird. Oder, noch deutlicher gesagt: Der Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern wird mit Steuergeldern zulasten der Strasse verfälscht, und der Autofahrer wird einmal mehr, wenn man so sagen darf, zum Sündenbock der Nation gestempelt.

Solch gravierende Verstösse gegen wichtige finanz- und ordnungspolitische Grundsätze dürfen selbst dann nicht hingenommen werden, wenn unbestrittenermassen mehr

Umweltbewusstsein dringend nötig ist. Das Luftreinhaltekonzept des Bundesrates zeigt diesbezüglich eine Reihe wirkungsvollerer Massnahmen auf, die teilweise auch ordnungspolitisch verantwortet werden können. Ich denke dabei vor allem an die verschärften Abgasvorschriften. Wenn der Staat solche Möglichkeiten ausschöpft, und wenn im Sinne der GVK Angebot und Preis der verschiedenen Verkehrsträger stimmen, ist doch der einzelne Verkehrsteilnehmer aufgerufen, die ihm verbleibende umweltpolitische Verantwortung selber wahrzunehmen. Eine weitergehende staatliche Bevormundung verleugnet unsere staats- und wirtschaftspolitischen Grundprinzipien. Wirft der Staat für verantwortungsbewusstes Wohlerhalten gar steuerlich finanzierte Köder aus, was er im vorliegenden Fall tut, dürfen wir uns nicht wundern, wenn künftig die Eigenverantwortung mehr und mehr erlahmt und der Bürger anfängt, auf solche Köder zu warten.

Solche nicht direkt messbaren, aber gravierenden Langzeitschäden sind für mich wichtige Grundsatzfragen, die sich hinter der scheinbar harmlosen Vorlage des Bundesrates verbergen. Obwohl ich weiss, dass im Parlament das Wort «Ordnungspolitik» bestenfalls noch zum Lachen reizt, bitte ich Sie, auch aus solchen Ueberlegungen nicht auf die Vorlage einzutreten.

**Stucki:** Ich halte es für grundsätzlich richtig, wenn man versucht, durch verschiedene Massnahmen eine Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene zu erreichen. Mit dem vorliegenden Antrag soll mittels dieser Tarifverbilligungen etwas in dieser Richtung unternommen werden. Wenn ich der vorliegenden Idee der Tarifverbilligung in diesem Sektor eher skeptisch gegenüberstehe, hat das verschiedene Gründe.

Einmal ist durch den Nichteintretensbeschluss unserer Räte auf die Erhöhung der Heiz- und Gaszölle insofern eine neue Lage entstanden, als die damit ursprünglich vorgesehene Finanzierung der Tarifierleichterungen hinfällig geworden ist. Damit laufen die Massnahmen netto auf eine Mehrbelastung der Bundeskasse hinaus, die in der Zukunft alles andere als saniert ist. Anders gesagt: Wir machen eigentlich hier Tarifgeschenke, verteilen Geld, das wir gar nicht haben. Schon aus diesem Grunde wäre gegenüber dem Antrag des Bundesrates Zurückhaltung, Vorsicht geboten.

Zweiter kritischer Aspekt: Es könnte die Vermutung aufkommen, der Bundesrat beginne von seiner bisherigen, nach meiner Meinung richtigen Politik der Qualitätsförderung des öffentlichen Verkehrs abzuweichen: also Preismassnahmen, Verbilligungsmassnahmen statt Qualitätsförderung durch vermehrte Investitionen im öffentlichen Verkehrsbereich, verbessertes Verkehrsangebot, Steigerung der Attraktivität und anderes mehr.

Noch in der Botschaft über die «Bahn 2000» ist richtigerweise der Qualität des öffentlichen Verkehrs der traditionelle Raum eingeräumt worden. Deshalb meine Frage: Warum nun dieser Wechsel der Prioritäten weg von der Auffassung der Qualitätssteigerung, der Attraktivitätssteigerung, hin zur Tarifverbilligung? Ich hoffe, dass dieser Schluss falsch ist und dass der Bundesrat an der Qualitätsförderung festhält. Der Bund kann ja sein Geld nur einmal ausgeben, entweder für Preisverbilligungen oder eben für Investitionen im weitesten Sinne. Mir scheint, dass dem letzteren unbedingt auch künftig Priorität einzuräumen wäre.

Zum dritten schliesslich werden diese Tarifverbilligungen, das scheint mir sehr wichtig zu sein, die Schaffung von Tarifverbänden in den Agglomerationen erheblich erschweren. In den Verbundorganisationen werden recht hohe zusätzliche Ertragsausfälle entstehen, an denen sich der Bund verständlicherweise nicht beteiligen will. Gerade aber die Neubildung von Tarifverbänden gehört meines Erachtens zu den wirksamsten Förderungsmassnahmen des öffentlichen Verkehrs, weil sie dessen Benützung wesentlich vereinfacht. Eine Vereinfachung der Tarife wird aber nur dann wirklich erreicht, wenn z. B. die Halbpriisabonnemente und das Monatsabonnement auch bei den Nahver-

kehrsmitteln anerkannt werden, was aber entsprechende Ertragsausfälle zur Folge hat.

Der Bundesrat weist selber unter Ziffer 315 der Botschaft auf diese voraussehbare, unerfreuliche Konsequenz hin. Ich habe in der Kommission einen entsprechenden Antrag eingebracht, Herr Kommissionspräsident Piller hat in seinem Eintretensreferat darauf hingewiesen, um zu erreichen, dass auch die Tarifverbände hier einbezogen werden können, musste dann aber einsehen, dass dies entweder eine massive weitere Aufstockung dieses Zahlungsrahmens zur Folge hätte, also um rund 90 bis 95 Millionen, oder aber, wenn man den «Rank» hätte finden wollen, ohne diesen Zahlungsrahmen zu sprengen, eben entsprechend einige dieser Verbilligungen wieder teilweise hätte rückgängig machen müssen.

Die Aufstockung des Zahlungsrahmens kommt nach meiner Auffassung aus finanzpolitischen Gründen nicht in Frage. Auch eine Heraufsetzung des Halbtaxabonnements ist bereits aus politischen Gründen nicht denkbar, weil man ja nicht gesamtschweizerisch zugunsten der Agglomerationen eine Verschlechterung präsentieren kann. Damit bleibt es bei den Erschwernissen für die bestehenden beziehungsweise neu zu bildenden Tarifverbände, was ich bedauere, weil es in den Agglomerationen noch schwieriger sein wird, Tarifverbände auf die Beine zu stellen.

Ich habe mich schliesslich trotzdem dazu durchgerungen, für Eintreten zu stimmen, auch in der Kommission, also dieser befristeten Vorlage zuzustimmen, allerdings in der Hoffnung und auch in der Erwartung, dass, wenn der prognostizierte und signalisierte Verlagerungseffekt nicht eintritt, diese Verbilligungsübung Ende 1992 abgebrochen wird. Es wäre wirklich schade um das Geld, das hier nutzlos verteilt würde.

**Miville:** Ich spreche in erster Linie, um Herrn Bundesrat Schlumpf eine kleine Anregung zur Massnahme I zu unterbreiten, über die ich mit ihm auch schon unter vier Augen gesprochen habe.

Ferner spreche ich zur Massnahme IV, die uns im Kanton Basel-Stadt ausserordentlich beschäftigt und zu der sich ja auch Basler Vertreter im Nationalrat geäussert haben.

Ein Bürger unseres Kantons hat mir geschrieben – und seither ist das auch sonst an mich herangetragen worden –, man sollte dieses 100-Franken-Abonnement rechtzeitig vor Weihnachten an die Schalter bringen, vielleicht sogar in einer etwas geschenkmässig ansprechenden Form. Es haben offenbar viele Leute den Wunsch, dieses günstige Abonnement im Verwandten- und Bekanntenkreis als Weihnachtsgeschenk zu verwenden. Ich würde das – wenn die SBB hierzu in der Lage ist – als eine der Sache dienende Massnahme erachten. Dies einfach als Wunsch hier unterbreite!

Nun einige Ausführungen zur Massnahme IV, die für den Kanton, den ich hier verrete, von ganz besonderer Bedeutung ist.

Die Basler Rheinhäfen sowie das Schienennetz befinden sich im Eigentum der Kantone Basel-Stadt und Basel-Land. Bahnanlagen und Betriebseinrichtungen werden an die SBB verpachtet. Diese besorgen den Betrieb auf eigene Rechnung und übernehmen die Kosten für den Unterhalt und die Erneuerung der Anlagen.

Die SBB entschädigen die Kantone für die Verpachtung der Bahnanlagen sowie für die Verwaltung der Häfen. Zur Deckung dieser Kosten verlangen die SBB im Verkehr mit den Rheinhäfen einen Frachtzuschlag von 25 Tarifkilometern; in Wirklichkeit beträgt die Strecke 5 km. Der Bundesrat wollte den Zuschlag auf 15 Tarifkilometer senken, der Nationalrat ist über diesen Antrag hinausgegangen und hat eine Senkung auf 10 km als Ansatz der Entschädigung beschlossen, und zwar mit 83 gegen 62 Stimmen. Damit sind Mehrkosten von 5 Millionen Franken pro Jahr, bis zum Auslauf des Bundesbeschlusses im Jahre 1992 also 30 Millionen Franken, in Kauf genommen worden.

Daher haben wir uns, wenn wir dem Nationalrat zustimmen,

mit einem Gesamtrahmen von 520 Millionen Franken zu befassen.

Es wird hier also vom Bund die Zahlung der Pachtzinse zu einem Teil garantiert, und ich möchte das als eine Art Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im besten Sinne des Wortes erachten. Es handelt sich aber auch um eine Hilfe an unsere Schifffahrt, einen energiesparenden und umweltschonenden Verkehrsträger, an die Schiene sowie um eine Förderung des öffentlichen Verkehrs.

All diese Zielsetzungen, die sich ja einer steigenden Sympathie in den politischen Instanzen erfreuen, werden auf diese Art und Weise gefördert. Es wird damit auch den schwierigen Konkurrenzverhältnissen Rechnung getragen, die sich heute für die Schifffahrt in ihrer Konkurrenz mit den Pipelines, mit der Strasse und mit den im Ausland massiv vom Staat subventionierten Bahnen ergeben.

Der Bundesbeschluss wird im Hinblick auf diese Massnahme IV keine grosse Verlagerung von den Lastwagen auf die Schiene zur Folge haben. Aber die Fachleute versichern uns, dass wenigstens die weitere Abwanderung des Verkehrs auf die Strasse gestoppt werden kann und dass eine wertvolle Hilfe für einen kombinierten Verkehr Schifffahrt/Bahn in diesem Sinne stattfinden wird.

Wissen Sie, Herr Letsch, wenn man in Basel wohnt, wenn man die Auswirkungen des Lastwagenverkehrs, des Camionverkehrs in unserer Stadt und um unsere Stadt herum sieht und riecht, kann man Ihrer Einschätzung der Auswirkungen auf die Umwelt nur schwer zustimmen, dann wird man davon überzeugt, dass Massnahmen in diesem Sinne auch für die Umwelt von grosser Bedeutung sind.

Es ist im Verlaufe der Beratungen, die dieser Botschaft und diesem Punkt IV vorausgegangen sind, auch verschiedentlich gefragt worden, ob denn nicht anstelle des Bundes die Kantone Basel-Stadt und Basel-Land ein Vermehrtes tun könnten, um zu Erleichterungen in bezug auf die Tarifgestaltung dieser Hafenbahn beizutragen. Hierzu möchte ich einmal in aller Oeffentlichkeit, was den Kanton Basel-Stadt betrifft, folgendes festhalten: Der Kanton Basel-Stadt trägt zur Bewältigung des Eisenbahnverkehrs und des für unsere Importe und Exporte wichtigen Schifffahrtsverkehrs folgendes bei: 11 Prozent seines gesamten Areals sind Bahnanlagen. Ich glaube, dass das in der Schweiz viel zuwenig bekannt ist. Ich will nun nicht behaupten, das sei für unseren Kanton gänzlich nutzlos. Wir haben ein Speditionsgewerbe mit vielen Arbeitsplätzen. Aber das ist dann auch alles. Von der Gesamtfläche stellen beide Kantone für das Hafenaerial eine Fläche von je rund 650 000 m<sup>2</sup> zur Verfügung. Während bis in die sechziger Jahre Baurechtszinse von durchschnittlich Fr. 3.– pro Quadratmeter und Jahr erhoben wurden, sind die Zinsen für dieses Areal bis heute lediglich auf durchschnittlich Fr. 5.– angehoben worden. Es versteht sich von selbst, dass die Bahngleise, die Quais, die Erschliessungsstrassen am Rheinufer gelegen sind, auf Arealen also, die wohnmässig schön wären und gewerblich rentabel erschlossen werden könnten. Es versteht sich weiter von selbst, dass für diese Areale viel höhere Baurechtszinsen erhoben werden könnten. Der Beitrag, den beide Kantone in dieser Weise an die Rheinschifffahrt und damit an die Landesversorgung leisten, entspricht – sehr zurückhaltend gerechnet – rund 6 Millionen Franken pro Jahr und Kanton, wobei aber von Fachleuten schon von bis zu 10 Millionen Franken pro Kanton gesprochen worden ist. Beide Kantone zusammen haben ausserdem bis heute rund 120 Millionen Franken in die Infrastruktur der Häfen und der Wasserstrasse investiert. Zudem haben beide Kantonsregierungen eine Expertise in Auftrag gegeben, um die Entwicklungsmöglichkeiten der Rheinschifffahrt und der Hafenanlagen für die Zeit nach der Jahrtausendwende abzuklären. Allein schon aus dem Umstand, dass ein solcher Schritt unternommen wurde, ist zu schliessen, dass beide Kantone alles Interesse an einer Entwicklung der Rheinschifffahrt und damit auch an der Sicherstellung der schweizerischen Landesversorgung haben und dass sie gewillt sind, durch die Zurverfügungstellung so grosser, so erheblicher Areale – ich

wiederhole: beide Kantone je 650 000 m<sup>2</sup> – ihren Teil zu leisten.

Der Rhein stellt gemäss Mannheimer Akte von 1868 den einzigen von nationalstaatlichen Einschränkungen freien Verbindungsweg zwischen dem Meer und der Schweiz dar. Es ist in unser aller Interesse, zur Rheinschifffahrt Sorge zu tragen. Der Bund und die Region Nordwestschweiz haben dies durch Investitionsbeiträge von weit mehr als 100 Millionen Franken, die Privatwirtschaft durch Beiträge in Milliardenhöhe getan. Der Nutzen aus Transportverbilligungen für die schweizerische Volkswirtschaft ist auf etwa eine halbe Milliarde Franken pro Jahr zu veranschlagen. Vergleichsweise bescheiden ist die Summe, die im Rahmen der Finanzierung von Tarifiermässigungen im öffentlichen Verkehr für die Rheinschifffahrt aufgebracht werden soll. Der Bundesrat nannte einen Betrag von 9 Millionen Franken pro Jahr für die Rheinhäfen beider Basel, um den Tarifzuschlag – er ist mit den seinerzeitigen, aber schon längst abgeschafften Bergzuschlägen auf der Gotthardstrecke zu vergleichen – von 25 auf 15 km zu reduzieren. Hier ist nun mit aller Deutlichkeit darauf hinzuweisen, dass von diesen 9 Millionen, die der Bundesrat in Aussicht nahm, nur etwa 4,5 Millionen wirklich der Rheinschifffahrt zugute kommen, während die restlichen 4,9 Millionen in Form einer Ermässigung der Tarife auf der Verbindungsbahn zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Bahnhof SBB angebliche Wettbewerbsverzerrungen der Deutschen Bundesbahn vermeiden sollen.

Was ist nun von der Behauptung solcher Wettbewerbsverzerrungen zu halten? Die ausländischen Bahnen nördlich der Schweiz – ich habe bereits darauf hingewiesen – betreiben gegenüber der gesamten Rheinschifffahrt einen äusserst aktiven Verdrängungswettbewerb, und zwar auf Kosten ihrer eigenen Steuerzahler. Das kommt beispielsweise darin zum Ausdruck, dass der Bahntransport eines Containers von Rotterdam nach Mailand billiger ausgeführt wird als derselbe Transport von Basel nach Mailand.

Ich könnte Ihre Zeit mit weiteren Beispielen dieser Art in Anspruch nehmen, möchte aber nur betonen, dass von einer Wettbewerbsverzerrung im Raum Basel höchstens zulasten der Rheinschifffahrt gesprochen werden kann. Da aber die Rheinhäfen ausgesprochen bahnorientiert sind, wird dieser Transportzweig durch die heutigen Tarifzuschläge sehr stark behindert. Mit ihrer Herabsetzung auf 10 km werden diese ungünstigen Rahmenbedingungen wesentlich entzerrt. Alle Fachleute nehmen an, dass künftig mehrere hunderttausend Tonnen pro Jahr nicht mehr auf der Strasse, sondern auf der Schiene ab- und antransportiert werden.

Mit der Annahme auch dieses Teils der Vorlage, um die ich Sie hiermit bitten möchte, leisten Sie einen Beitrag zum Umsteigen auf das umweltfreundlichere Verkehrsmittel und damit an die Verwirklichung der Ziele des Bundesrates, allermindestens aber stellen Sie sicher, dass Rheinlasten nicht noch weiter und in höherem Masse als bisher auf der Strasse von Lastwagen transportiert werden.

**Bundesrat Schlumpf:** Ich kann mich auf Stellungnahmen zu den Voten beschränken, nachdem Ständerat Piller die Vorlage sehr gut und komplett dargestellt hat, wofür ich ihm bestens danke.

Ständerat Miville: Die Anregung, ein Weihnachtsgeschenk vorzubereiten, prüfen wir. Das ist eine sehr gute Idee. Die SBB sind im Marketing aktiv geworden. Als Weihnachtsgeschenk kämen sie allerdings etwas zu spät, weil diese Massnahmen erst ab 1. Januar 1987 gelten.

Massnahme 4: Rheinhäfen. Die Verwendungsrechnung in bezug auf den Boden wäre etwas fragwürdig. Wie hoch würde wohl die Rechnung ausfallen, wenn der Kanton Zürich und die Stadt Zürich für das Areal des Zürcher Hauptbahnhofs eine Rechnung auf der Grundlage der Verkehrswerte des Bodens stellen würden? Aber, Ständerat Miville, wir haben durchaus Verständnis für die Probleme der Rheinschifffahrt, die stagniert. Wir wollen mehr dieser Güter auf die Schiene bringen, auch mit Blick auf die regio-

nalen Verkehrsverhältnisse. Wenn Ihr Rat – wie der Nationalrat – der Meinung ist, dass man in bezug auf diesen Distanzuschlag (10 km statt 15 km) noch etwas weiter entgegenkommen soll, wird das dem Bundesrat und mir keine schlaflosen Nächte verursachen. Aus diesem Grunde opponiere ich diesem Antrag nicht.

Ständerat Stucki, es stimmt, die Finanzierung ist nicht geregelt. Wir haben aber begrenzte und befristete Aufwendungen. Wenn die Nützlichkeit während dieser sechs Jahre nicht bestätigt wird, dann sage ich zu einem Abbruch ja. Ob das politisch machbar ist, ist natürlich eine Frage, die weniger den Bundesrat als das Parlament bewegen wird. Aber Ihre Grundüberlegung teile ich.

Regionale Tarifverbände: Wir wissen, dass sich Probleme stellen. Wir werden – zusammen mit den SBB und den PTT – alles daran setzen, eine gute Abstimmung zu erreichen. Wir haben hier noch keine Erfahrungen sammeln können. Aber eine Lösung – Sie haben es selbst ganz objektiv dargelegt – gibt es ohne entsprechende Mehrkosten nicht. Das wollen Sie auch nicht.

Zum vierten Punkt, den Sie erwähnten: Der Bundesrat bleibt bei seiner Politik. Die Investitionstätigkeit ist nicht nur langfristig, sondern auch mittelfristig für die Förderung des öffentlichen Verkehrs entscheidend. Wenn wir – wie wir das bei der «Bahn 2000» und anderen Vorhaben beabsichtigen – die Investitionstätigkeit genügend dotieren können, werden wir eine Angebotssteigerung erreichen, die die Wettbewerbslage der Schiene ganz entscheidend verbessern wird. Wir wollen ja fördern und nicht bremsen. Wir wollen nicht mit repressiven Massnahmen die Strasse benachteiligen, sondern wir wollen den öffentlichen Verkehr wettbewerbsfähig machen.

Ich darf Ihnen einen Zahlenhinweis geben. Nach Nationalrat und Kommission stehen unter dem Titel «Rahmenkredite» insgesamt 520 Millionen zur Verfügung. Nach Massgabe «Bahn 2000» würden wir etwa 7,5 Milliarden für SBB und Leistungen an die KTU aufwenden, so dass die Gewichte gewahrt bleiben. Wir bleiben dabei: Schwerpunkt unserer Förderungstätigkeit ist der Investitionsbereich.

Zum Nichteintretensantrag von Ständerat Letsch: Wir müssen aufpassen, dass wir hier nicht widersprüchlich argumentieren. Die Vorlage selbst ist verkehrspolitisch nicht widersprüchlich. Es ist richtig, die GVK fordert Eigenwirtschaftlichkeit; die Verkehrsteilnehmer sollen ihre Kosten decken. Aber die GVK sagt auch, dass gemeinwirtschaftliche Leistungen in Auftrag gegeben werden können und sollen, aus anderen, übergeordneten Gründen. Es ist im konkreten Fall vom Auftraggeber – das sind in diesem Fall wir – zu entscheiden, ob eine ausreichende sachliche Begründung für einen solchen gemeinwirtschaftlichen Leistungsauftrag vorliegt. Wenn ja – das ist das zweite GVK-Prinzip –, muss die Abgeltung erfolgen. Heute ist zu entscheiden, ob umweltpolitische, energiepolitische und verkehrspolitische Gründe für die Rechtfertigung eines solchen gemeinwirtschaftlichen Auftrages genügen. Das Parlament hat das im Zusammenhang mit der Behandlung des Waldberichtes bejaht, indem es uns damals ausdrücklich den Auftrag erteilt hat, auch tarifarische Massnahmen zur Förderung des Umsteigens vorzulegen. Das haben wir getan. Ich glaube nicht, dass da ein Widerspruch vorliegt. Aber der Entscheid muss gefällt werden: Liegen für einen derartigen gemeinwirtschaftlichen Leistungsauftrag genügend Gründe vor? Der Bundesrat bejaht das.

Zum umweltpolitischen Aspekt: Wir nehmen an, dass der Umsteigeeffekt im Personenverkehr etwa vier Prozent betragen wird. Wir haben die zu erwartende Schadstoffreduktion zurückhaltend veranschlagt: 500 Tonnen weniger Stickoxid, 250 Tonnen weniger Kohlen-Wasserstoff sowie 10 Tonnen weniger Schwefeldioxid. Das ist verhältnismässig wenig, aber wir können nicht mit grossen Schritten zur Lösung der Probleme kommen.

Ständerat Letsch: Es geht dem Bundesrat nicht um eine «Sündenbock-Operation». Es gibt sicher keine Sündenböcke, sonst würden wir, Sie und jedenfalls auch ich – ich bin auch Automobilist – ebenfalls dazu gehören. Aber es ist

eine Tatsache – ich habe das gestern schon gesagt –: Der Erdölverbrauch hat in unserem Land, wie in vielen anderen Ländern auch, unglaubliche Ausmasse erreicht. Er ist von 1 Million Tonnen vor 35 Jahren auf 11,5 Millionen Tonnen im Jahre 1985 angestiegen, und das trotz aller energiepolitischen Massnahmen, trotz aller umweltpolitischen Sensibilisierung und obwohl auch im Fahrzeugbau neue Wege – leichtere, kraftstoffsparende Fahrzeuge – begangen wurden. Wir müssen dem mit kleinen Schritten beikommen, aber ohne jede Verteufelung bzw. ohne jemanden zum Sündenbock stempeln zu wollen.

Zur Mittelverzettlung: Ich habe zu den Fragen von Ständerat Stucki ausgeführt, dass wir sie als flankierende Massnahmen betrachten, nicht als mehr. Wir hatten eine Auslegeordnung möglicher tarifarischer Massnahmen, die viel weiter gingen. Das wollten wir nicht; dann wäre es unter Umständen zulasten der Investitionen gegangen. Wir glauben also, dass wir hier etwas Flankierendes tun, mit dem Ziel, das Umsteigen zu fördern. Das Beispiel des Basler Tarifverbundes bestätigt es: Die Zweijahreserfahrung ist dort sehr positiv; und in diesem Rahmen ist auch dieser befristete Aufwand gerechtfertigt. Der Bundesrat geht von einer einheitlichen Zielsetzung beziehungsweise Strategie aus und sieht die Realisierung in massvollen Teilschritten vor. Das ist die Idee, die diesen Anträgen zugrunde liegt.

Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten und diesen Anträgen zuzustimmen, allenfalls mit der leichten Erhöhung in bezug auf die Massnahme 4.

#### Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission (Eintreten)	20 Stimmen
Für den Antrag Letsch (Nichteintreten)	12 Stimmen

#### 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

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

##### Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

**Piller**, Berichterstatter: Die Kommission beantragt Ihnen, hier dem Nationalrat zu folgen, wie ich das bereits ausgeführt habe.

#### Angenommen – Adopté

#### Art. 2

##### 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 Beschlussesentwurfes	22 Stimmen
Dagegen	12 Stimmen

#### Abschreibung – Classement

**Präsident:** Der Bundesrat beantragt gemäss Seite 1 der Botschaft die Abschreibung der Postulate 83.204, 84.203, 84.204.

*Zustimmung – Adhésion*

**Präsident:** Bevor ich Frau Huber das Wort zu den Mitteilungen erteile, möchte ich noch unserem Kollegen, Herrn Reymond, zu seinem heutigen Geburtstag gratulieren.

*Schluss der Sitzung um 12.10 Uhr  
La séance est levée à 12 h 10*

## **Achte Sitzung – Huitième séance**

**Donnerstag, 2. Oktober 1986, Vormittag  
Jeudi 2 octobre 1986, matin**

8.00 h

*Vorsitz – Présidence: Herr Gerber*

---

85.236

### **Parlamentarische Initiative (Cavelty) Eisenbahn-Alpentransversale mit Y-Linienführung**

**Initiative parlementaire (Cavelty)  
Transversale ferroviaire des Alpes  
avec un tracé en Y**

---

*Wortlaut der parlamentarischen Initiative vom 10. Juni 1985*  
Gestützt auf Artikel 23, 26 und 36ter Absatz 1 Buchstabe c der Bundesverfassung sowie auf die Bundesgesetzgebung betreffend die Eisenbahn und betreffend die Bundesbahnen ist ein Bundesbeschluss zu erlassen, welcher den raschmöglichen Bau einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale vorsieht. Dabei soll im Sinne einer Verständigungslösung und zwecks Beschleunigung das neue Projekt die bisherigen Splügen- und Gotthardbasisvarianten in Form eines «Y» zwischen Chur–Trun, Erstfeld–Amsteg und Biasca verbinden.

*Texte de l'initiative parlementaire du 10 juin 1985*  
Vu les articles 23, 26 et 36ter, premier alinéa, lettre c, de la constitution ainsi que la législation fédérale sur les chemins de fer et sur les Chemins de fer fédéraux, il y a lieu d'édicter un arrêté fédéral qui prévoit la construction dans les plus brefs délais d'une nouvelle transversale ferroviaire à travers les Alpes. En tant que solution de compromis et afin d'accélérer les travaux, le nouveau projet doit réunir les variantes du Splügen et du Saint-Gothard sous forme d'un tracé en Y entre Coire–Trun, Erstfeld–Amsteg et Biasca.

Herr **Miville** unterbreitet im Namen der Kommission den folgenden schriftlichen Bericht:

#### *1. Inhalt der Initiative*

Am 10. Juni 1985 unterbreitete Ständerat Mathias Cavelty eine parlamentarische Einzelinitiative in Form einer allgemeinen Anregung (Inhalt siehe oben). Die Begründung der Initiative ist im Anhang 1 dieses Berichtes wiedergegeben.

#### *2. Arbeit der Kommission*

Die Kommission begann am 7. Januar 1986 mit der Behandlung der Initiative. Sie beschloss, einem Experten, der nicht der Bundesverwaltung oder den Schweizerischen Bundesbahnen angehört, den Auftrag zu geben, die technische Realisierbarkeit der Y-Linienführung sehr summarisch abzuklären.

Mit dieser Aufgabe wurde Dr. Hansjakob Bernath, Zürich, betraut. Der Auftrag wurde wie folgt formuliert:

«Aufgrund der dem Experten zur Verfügung gestellten Unterlagen ist – als Teilaspekt für die Beurteilung des Vorhabens – abzuklären, ob eine Eisenbahn-Alpentransversale mit Y-Linienführung, wie sie in der parlamentarischen Initiative Cavelty vorgeschlagen wird, als technisch realisierbar beur-

## **Oeffentlicher Verkehr. Tariferleichterungen**

### **Transports publics. Réductions tarifaires**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	07
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.009
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.10.1986 - 09:10
Date	
Data	
Seite	548-553
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 795