

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Gesetzentwurfs 101 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*Abschreibung – Classement**Antrag des Bundesrates*

Abschreiben eines parlamentarischen Vorstosses  
gemäss Seite 1 der Botschaft  
*Proposition du Conseil fédéral*  
Classer une intervention parlementaire  
selon la page 1 du message

*Angenommen – Adopté**An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

89.063

## Dampfbahn Furka. Konzession

### Chemin de fer à vapeur de la Furka.

### Concession

Botschaft und Beschlussentwurf vom 23. August 1989 (BBI III, 823)  
Message et projet d'arrêté du 23 août 1989 (FF III, 787)

Beschluss des Ständerates vom 29. November 1989  
Décision du Conseil des Etats du 29 novembre 1989

Frau **Diener** unterbreitet im Namen der Verkehrskommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Bei den Diskussionen über den Bau des Furka-Basistunnels als Voraussetzung für einen ganzjährigen Betrieb der Furka-Oberalp-Bahn in den Jahren 1970/1971 und auch im Zusammenhang mit den erforderlichen Zusatzkrediten wurde allgemein bedauert, dass die landschaftlich interessante Furka-Bergstrecke aufgegeben werden muss. Es darf deshalb als Glücksfall bezeichnet werden, dass eine private Organisation die seit Herbst 1981 stillgelegte Bergstrecke wieder instandstellen und mit Dampffügen als Touristenbahn weiterbetreiben will. Möglich wird dieses Vorhaben insbesondere dank engagierter Fronarbeit seitens der Vereinsmitglieder und Eigenfinanzierungen.

Bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke handelt es sich um eine Bahn im Sinne des Eisenbahngesetzes. Die entsprechenden Vorschriften (z. B. das Arbeitszeitgesetz) gelten vollumfänglich. Als reine Touristenbahn hat das Unternehmen jedoch keinen Anspruch auf Abgeltung und Beitragsleistungen, wie sie gemäss Eisenbahngesetz für «Bahnen des allgemeinen Verkehrs» ausgerichtet werden.

Die Verkehrskommission erwartet, dass die Furka-Oberalp-Bahn der Dampfbahn Furka-Bergstrecke in Realp und Oberwald den in Artikel 33 des Eisenbahngesetzes vorgesehenen technischen und betrieblichen Anschluss gewährt. Damit können optimale Umsteigeverhältnisse geschaffen werden. Es ist deshalb auch nicht vorgesehen, der Dampfbahn in der Konzession Auflagen bezüglich der Bereitstellung von Parkplätzen zu machen. Die Kommission unterstützt die Bestrebungen, Rollmaterial, Baumaschinen und Baumaterial für die Dampfbahn nach Möglichkeit auf dem Schienenweg zuzuführen.

Mme **Diener** présente au nom de la Commission des transports et du trafic le rapport écrit suivant:

En 1970 et 1971, lorsqu'il était question de construire le tunnel de base de la Furka pour l'exploitation du chemin de fer pen-

dant toute l'année, tout comme lorsqu'il s'est agi des crédits additionnels, on a regretté l'abandon du tronçon de montagne qui traversait un paysage intéressant. C'est une chance qu'une organisation privée consente à rénover ce tronçon, désaffecté depuis l'automne 1981, et à l'exploiter comme chemin de fer touristique au moyen de trains à vapeur. Ce projet est réalisable grâce, notamment, à l'énorme travail bénévole des membres de l'association et grâce aux propres financements.

Le tronçon de montagne est un chemin de fer au sens de la législation. Les dispositions ad hoc (p. ex. la loi sur la durée du travail) sont applicables dans leur intégralité. Comme la ligne a un caractère purement touristique, l'entreprise ne peut revendiquer aucune indemnité ni aide financière, telles qu'elles sont attribuées par la loi aux «chemins de fer du trafic général».

La commission des transports et du trafic souhaite que le Chemin de fer Furka-Oberalp se prête à la jonction à Realp et à Oberwald, tant du point de vue technique qu'en ce qui concerne l'exploitation, telle qu'elle est prévue à l'article 33 de la loi sur les chemins de fer. Cela permettra d'offrir des conditions de transbordement optimales. D'après les vues des auteurs du projet, les voyageurs du chemin de fer à vapeur doivent pouvoir y accéder par le Chemin de fer Furka-Oberalp. Cela étant, la concession du chemin de fer à vapeur ne prévoit pas de charges concernant la création de places de parc. La commission soutient les efforts visant à transporter si possible par le rail le matériel roulant, les machines et le matériel de construction.

*Antrag der Kommission*

Die Verkehrskommission steht dem Vorhaben, die Zahnradbahn über die Furka wieder in Betrieb zu nehmen, sehr positiv gegenüber und beantragt einstimmig, auf die gut vorbereitete Vorlage einzutreten und dem Bundesbeschluss über die Erteilung einer Konzession an die Dampfbahn nach Entwurf des Bundesrates zuzustimmen.

*Proposition de la commission*

La Commission des transports et du trafic est très favorable au projet de remettre en service le chemin de fer à crémaillère situé à la Furka. Elle propose donc à l'unanimité d'entrer en matière sur la demande, bien préparée, et d'adopter l'arrêté fédéral, selon le projet du Conseil fédéral.

**Weber-Schwyz:** Der Bericht der Kommission ist umfassend und entspricht der einhelligen Meinung der Mitglieder. Erlauben Sie mir, dass ich trotzdem im Namen der FDP-Fraktion kurz dazu Stellung nehme. Wir empfehlen Ihnen Eintreten auf diese Konzession.

Diese Konzessionsgewährung ist eine Anerkennung für die Furka-Dampfbahnpioniere. Diese Pioniere ermöglichen es, dass die landschaftlich interessante Furka-Bergstrecke wieder auflebt und erhalten bleibt; sie ist auch eine Anerkennung für die grossartige Fronarbeit und die Eigenfinanzierung durch Vereinsmitglieder und viele Kreise im In- und Ausland. Gestatten Sie mir aber noch, zuhanden der Materialien einen Punkt hervorzuheben, der in der Kommission bereits besprochen wurde, nämlich die Frage der Konzessionswirkung. In der Kommission ist die Frage aufgeworfen worden, ob die Konzessionsgewährung auch das Anschlussrecht an das öffentliche Netz auf beiden Seiten gewähre. Das wurde uns bestätigt. Der Artikel 33 des Eisenbahngesetzes sagt dazu, dass dieser Anschluss gewährt werden kann. Wir meinen auch, dass ein Anschlussrecht besteht.

Warum wollen wir das hervorheben? Weil wir feststellen, dass für die Bauarbeiten sehr viele Transporte auf der Strasse erfolgen müssen. Es wäre wünschbar, wenn Maschinen, Material und anderes bereits heute, vielleicht von der einen Seite her, auf der Schiene zugeführt werden könnten, und wir meinen auch, dass in der Schlussphase, bei Beendigung dieser Strecke, das Anschlusswerk auf beiden Seiten vom anderen Konzessionsinhaber gewährt werden muss.

Wir möchten Bundesrat Ogi als zuständigen Departementschef bitten, dies hier zuhanden der Materialien nochmals zu bestätigen. Wir danken für diese Klarstellung.

**Fischer-Sursee:** Sie werden sich fragen, weshalb ich mich bei diesem Geschäft ans Rednerpult dränge. Ich bin wohl einer der wenigen in diesem Saal, die von der Sache etwas verstehen (*Heiterkeit*) und mit Dampffahrten praktische Erfahrung haben, wie der hier anwesende Direktor Bürki vom Bundesamt für Verkehr bestätigen kann. Ich bin zwar nicht Heizer auf einer Dampflok, hingegen Präsident der «international bedeutsamen» Sursee-Triengen-Bahn, einer rentierenden Güterbahn. Daneben beglückt sie mit zwei Dampflok aus der Pionierzeit ganze Völkerscharen mit begehrten Nostalgiefahrten. Sie dampft vor allem neuvermählte Ehepaare glücklich in den Eehafen, und ich kann Sie versichern: Das Geschäft floriert – und darum dreht sich ja die Frage – und bereitet vielfache Freude in unserer etwas trostlosen und griesgrämigen Zeit, die wir angeblich im Augenblick erleben.

Meine lieben Kolleginnen und Kollegen! Ich lade Sie freundlich ein zu einer Dampffahrt von Sursee nach Triengen, damit Sie auch wieder einmal etwas Freude empfinden und auf der Lok sorglos und ohne Folgen Dampf ablassen können. Sie werden sich dabei überzeugen können, dass es heute richtig ist, der Furka-Dampfbahn zuzustimmen – was ich Ihnen hiermit wärmstens empfehle!

Bundesrat **Ogi:** Ich gestehe Ihnen ehrlich, dass ich nichts von Dampfbahnen verstehe. Aber ich habe Freude an diesem Projekt und grosse Achtung vor den Leuten, die sich für die Realisierung dieses Projektes stark machen und einsetzen. Das verdient auch ein Wort des Bundesrates.

Nun zur Frage des Anschlussrechtes und zur Frage von Herrn Nationalrat Weber. Gemäss Artikel 33 des Eisenbahngesetzes sind die Eisenbahnen verpflichtet, den Anschluss einer andern Bahn, also hier den Anschluss der Dampfbahn, zu gestatten, ohne unverhältnismässige Bedingungen zu stellen. Im Streitfall entscheidet die Eisenbahnaufsichtsbehörde des BAV über die Anschlusspflicht und die technischen Aspekte.

Ueber finanzielle Belange entscheidet das Bundesgericht. Das ist die Situation, und das ist die Aussage, die ich zuhänden der Materialien gerne gemacht habe.

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

*Detailberatung – Discussion par articles*

#### **Titel und Ingress, Art. 1 – 17**

*Antrag der Kommission*  
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

#### **Titre et préambule, art. 1 – 17**

*Proposition de la commission*  
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes 88 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

86.246

### **Parlamentarische Initiative (Ott)** **Parlamentsreform (2. Lesung)** **Initiative parlementaire (Ott)** **Réforme du Parlement (2e lecture)**

*Fortsetzung – Suite*

Siehe Seite 170 hiavor – Voir page 170 ci-devant

#### **Art. 12**

*Antrag Früh*

*Titel*

Konferenz der Fraktionspräsidenten und des Büros

*Abs. 1*

Die Konferenz der Fraktionspräsidenten und des Büros besteht aus den Präsidenten der Fraktionen und den Mitgliedern des Ratsbüros.

#### **Art. 12**

*Proposition Früh*

*Titre*

Conférence des présidents de groupe et du Bureau

*Al. 1*

La Conférence des présidents de groupe et du Bureau se compose des président des groupes et des membres du Bureau.

**Früh:** Die beiden Sprecher konnten anlässlich der ersten Lesung nur im persönlichen Namen sprechen, weil mein Antrag der Kommission nicht vorgelegen hatte; dafür habe ich Verständnis.

In der Zwischenzeit hat die Kommission nochmals getagt, und ich habe mir erlaubt, den Antrag einbringen zu lassen, weil ich dieser Kommission selbst nicht angehöre. Ich nehme doch für mich in Anspruch, die Regeln, aber auch die Stärken und die Schwächen unseres Parlamentsbetriebes aus langjähriger Zugehörigkeit zu kennen. Werten Sie aber meinen nochmaligen Versuch bitte nicht als Zwängerei, sondern als Beitrag zu mehr Effizienz. Die vorberatende Kommission hat sich übrigens nicht entscheiden können: Mit 7 zu 7 Stimmen war der Stichentscheid des Präsidenten erforderlich.

Ich möchte nicht wiederholen, was ich in der ersten Lesung vorgetragen habe, vielleicht einfach soviel: Herr Nebiker hat sich mit Vehemenz gegen diese Zusammenlegung gewehrt. Ich möchte nicht an seiner Kenntnis der Dinge zweifeln, hat er doch als Fraktionspräsident und Büromitglied beiden Gremien angehört. Einer vermeintlichen Begründung, die gegen ein Zusammenlegen spricht, kann ich jedoch nicht folgen. Er hat bei der ersten Lesung ausgeführt, ich zitiere: «Das Büro wird vom Plenum gewählt. Jeder einzelne ist ein Vertrauensmann des Rates, er ist gleichzeitig auch Stimmzähler. Hingegen werden die Fraktionspräsidenten nur von den Fraktionen gewählt und dann in die Präsidentenkonferenz delegiert. Es sind also ganz verschiedene Wahlkörper für die beiden Gremien zuständig.»

Nun meine ich, dass gerade deshalb das Büro die Kategorien-einteilung vornehmen müsste, und zwar abschliessend. Es kann doch nicht sein, dass das vom Rat gewählte Büro nur die Möglichkeit hat, Antrag an die nicht vom Rat gewählte Fraktionspräsidentenkonferenz zu stellen. Ein Zusammenlegen würde den Weg verkürzen und abschliessend sein.

Kollege Franz Jaeger, der im Moment nicht im Saal ist, wünschte oder forderte anlässlich der Beratung des Puk-2-Auftrages, dass das Büro um Mitglieder der LdU- und der grünen Fraktion erweitert werde. Hätten die Fraktionspräsidenten und das Büro zusammen getagt, wären die beiden Fraktionen vertreten gewesen.

## **Dampfbahn Furka. Konzession**

### **Chemin de fer à vapeur de la Furka. Concession**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1990
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.063
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.03.1990 - 15:00
Date	
Data	
Seite	651-652
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 405

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.