

dern auch der Lebensraum des Menschen ist ungleich dichter besiedelt, und dies führt zu immer grösseren, zu immer häufigeren Schäden.

Zur Klimaänderung möchte ich festhalten, dass das räumliche und das zeitliche Auflösungsvermögen unserer Klimamodelle bei weitem noch nicht ausreicht, um heute Vorhersagen über eine Häufung der Ereignisse machen zu können. Die Zeitspanne der letzten Jahre, in denen eine deutliche Temperaturerhöhung zu beobachten war, ist zu kurz, um das Eintreten einer Klimaveränderung klar und deutlich zu beweisen; aber Befürchtungen sind berechtigt.

Der Bundesrat beschloss 1990, das Nationale Forschungsprogramm «Klimaänderung und Naturkatastrophen» in Auftrag zu geben, und hat dafür 20 Millionen Franken bereitgestellt. Die Arbeiten sollen 1996 abgeschlossen werden. Die Ergebnisse werden nicht besser, wenn kurzfristige Studien parallel dazu in Auftrag gegeben und immer neue Berichte verlangt würden.

Noch eine Bemerkung zum menschlichen Einfluss: Die bedeutendsten und raschesten Veränderungen finden weder im Klima noch im Naturraum, sondern in unseren Siedlungsgebieten statt. Bedenkt man das jährliche Bauvolumen von etwa 40 Milliarden Franken, so wird bewusst, wie sich das Schadenpotential auch laufend erhöht. Durch eine immer stärkere Vernetzung der Wirtschaftsräume mit den Strassen, mit den Bahnen, mit den Leitungen, mit den Kommunikationslinien ist unsere Wirtschaft eben auch verletzlicher geworden. So wie wir unsere Gesundheit nur wahrnehmen, wenn sie uns fehlt, so nehmen wir die Naturereignisse vor allem nur dann wahr, wenn sie uns schaden. Aufgrund des erhöhten Schadenpotentials wird dies immer häufiger der Fall sein.

Noch einige Lehren aus den Jahren 1987 und 1993: Die Erkenntnis ist, dass wir extreme Naturereignisse nicht verhindern können. Wir müssen unsere Nutzungen den naturräumlichen Gegebenheiten anpassen und den Gefahren bestmöglich ausweichen. Dies bedeutet einen Verlust an Handlungsfreiheit, ist aber wirkungsvoller als die Versuche, die Gewalten des Wassers durch schwere Verbauungen zu zähmen. Anpassungen unserer Nutzungen an die naturräumlichen Gegebenheiten wirken auch rascher, wirken auch sicherer als die zweifellos auch aus anderen Gründen notwendigen Massnahmen zur Stabilisierung des Klimas und der Erhaltung des Naturraumes.

Ich bitte Sie, hier Solidarität zu zeigen, auf die Vorlage einzutreten, ihr zuzustimmen und sie in dieser laufenden Session als dringlichen Bundesbeschluss zu verabschieden.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition

Gesamtberatung – Traitement global

Titel und Ingress, Art. 1–4
Titre et préambule, art. 1–4

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
Für Annahme des Entwurfes

29 Stimmen
(Einstimmigkeit)

Präsident: Über die Dringlichkeit gemäss Artikel 4 Absatz 2 wird nächsten Donnerstag separat abgestimmt.

An den Nationalrat – Au Conseil national

93.091

Eisenbahngesetz.
Revision

Loi sur les chemins de fer.
Révision

Botschaft und Gesetzentwurf vom 17. November 1993 (BBI 1994 I 497)
Message et projet de loi du 17 novembre 1993 (FF 1994 I 485)

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

Gadient Ulrich (V, GR), Berichterstatter: Das Anliegen zur Schaffung einer neuen Abgeltungsordnung im Regionalverkehr ist nicht neu, es steht seit vielen Jahren zur Diskussion.

1983 ist ein vom Verband öffentlicher Verkehr (VöV) ausgearbeitetes Abgeltungskonzept von den Kantonen schon im Vernehmlassungsverfahren abgelehnt worden. Immer noch pendelt das Geschäft 87.069, Änderung des Eisenbahngesetzes, das 1990 zurückgewiesen wurde. Nach Bereinigung der heutigen Vorlage werde ich Ihnen beantragen, jenes Geschäft abzuschreiben.

Es würde wohl zu weit führen, die heute geltende Regelung bezüglich der finanziellen Leistungen des Bundes und der Kantone an die KTU, den Regionalverkehr der SBB und den Postautodienst in den Einzelheiten darzustellen; das Konzept wird ja in der Botschaft ausführlich erläutert.

Seitens des Parlaments wurde vom Bundesrat eine umfassende Neuregelung unter Einbezug der Beitragsleistungen des Bundes für Agglomerationen sowie für Rand- und Berggebiete verlangt.

Die Neuausrichtung des Regionalverkehrs setzt eine Revision des Eisenbahngesetzes voraus. Transparenz bei der Finanzierung und zukunftsorientierte Offenheit in bezug auf die Organisation des Regionalverkehrs gehören zu den Leitplanken der Revisionsvorlage, deren Kern die Harmonisierung der Finanzströme ist. Es soll für SBB, KTU und Postautodienst sowie unter den Verkehrsträgern Gleichbehandlung gelten. Alle fünf bestehenden Subventionsregelungen werden in einer einzigen zusammengefasst.

Die finanziellen Leistungen des Bundes an die SBB werden heute im Sinne eines Preises für die zu erbringenden Leistungen im voraus festgelegt; die Groupe de réflexion empfiehlt einen Ausbau dieses Instrumentariums. An die Stelle von detaillierten Eingriffen sollen neue Globalvorlagen gesetzt und damit die unternehmerische Freiheit und Verantwortung entsprechend gestärkt werden. Dazu gehört ohne Zweifel auch ein aussagekräftiges Kostenrechnungssystem der KTU, das die Vorlage anstrebt. In eine harmonisierte Abgeltungsregelung, die den gesamten Regionalverkehr abdeckt, müssen zwangsläufig auch die Postautodienste und die Luftseilbahnen einbezogen werden. Die Gleichstellung kann sich vorläufig jedoch nur auf die eigentlichen Betriebskosten beziehen. Vergleichbarkeit und Transparenz sollen verbessert werden, die Schieneninfrastruktur der KTU wird rechnerisch und für die Abgeltung einen eigenen Bereich, d. h. eine eigene Sparte, bilden.

Um eine möglichst weit gehende Harmonisierung der Finanzströme zu ermöglichen, sollen von den SBB zusätzlich die Leistungen im regionalen Personenverkehr aus ihrem gemeinschaftlichen Bereich in das offene Spartenmodell einbezogen werden. Das den Leistungsaufträgen 1982 und 1987 zugrundeliegende Modell mit markt- und gemeinwirtschaftlichen Leistungen geht von einer Zweiteilung der Unternehmung aus und wird dadurch komplizierter, während das Spartenmodell flexibel ist. Vorausgesetzt ist dabei allerdings, dass das Bestellverfahren und die Bestellungen selber klar formuliert sind.

Die heutige Tarifannäherung soll ebenfalls in die neue Abgeltungsordnung integriert werden. Dabei ist es kaum so, dass sie regionalpolitisch ineffizient gewesen wäre, wie das die Botschaft nach Auffassung der Kommission zu Unrecht behauptet. Mindestens im Güterverkehr, wo heute aus Konkurrenzgründen mit dem Strassenverkehr Abkommenspreise statt Tarife zur Anwendung gelangen, ist die Gewährung der Tarifannäherung problematisch geworden. Denn laut Tarifannäherungsbeschluss ist in den Transportunternehmen der tatsächliche Einnahmefall zu ersetzen. Ein solcher aber existiert mit Blick auf die eben erwähnte Entwicklung heute im Güterverkehr kaum mehr. So muss für die Entschädigung des Einnahmefalles von der aus heutiger Sicht realitätsfremden Annahme ausgegangen werden, ohne Tarifannäherung würde auf dem Preis für 135 Kilometer ein Rabatt von 20 Prozent gewährt. Dabei entsteht ein tatsächlicher Einnahmefall einer Unternehmung ja nur dann, wenn sie vom Besteller veranlasst wird, auf die Erhebung eines hohen, aber am Markt realisierbaren Preises zu verzichten und ihre Leistungen günstiger anzubieten.

Aber auch im Personenverkehr dürfte die Tarifannäherung ihren ursprünglichen Zweck kaum mehr ganz erfüllen. Mit dem Einbezug in die Abgeltungsordnung entfällt in Zukunft die Unterteilung der ungedeckten Kosten in Abgeltung für Tarifannäherung, für gemeinwirtschaftliche Leistungen und für Defizitdeckung. Weil die beiden ersten Bereiche vom Bund allein getragen werden, muss der Kostenanteil für die Abgeltung für ungedeckte Kosten tiefer als bei der heutigen Defizitdeckung angesetzt werden, um eine Mehrbelastung der Kantone zu vermeiden.

Da die Kantone auch an den Regionalverkehr von SBB und PTT Beiträge leisten müssen, werden im Gegenzug jedoch die Kantonsleistungen an die KTU reduziert. Das Stichwort ist demnach die Haushaltneutralität. Diese wird in der Botschaft umschrieben. Eine Mehrbelastung der Kantone ist nicht gewollt, ausgenommen allerdings jene 100 Millionen Franken, um die der Bund mit der Neuverteilung entlastet werden soll, wie wir das im ersten Sanierungsprogramm 1992 vorgesehen und im zweiten Sanierungsprogramm von 1993 bestätigt haben. Um die Anpassung der Anteile für jeden einzelnen Kanton tatsächlich haushaltneutral auszugestalten, sind die in der Botschaft aufgezeigten Schritte nötig.

Im Vernehmlassungsverfahren wurden die wesentlichen Revisionsziele grundsätzlich unterstützt. Das Abweichen von der Haushaltneutralität und die erwähnte, in den Sanierungsprogrammen beschlossene Überwälzung von 100 Millionen Franken gaben allerdings wiederholt Anlass zu dezidiert vortragender Kritik; hier geht es um einen Problempunkt dieser Vorlage. Aber die Einsparung bzw. Überwälzung ist ja bereits beschlossen worden und muss, unabhängig von der Revision des Eisenbahngesetzes, realisiert werden. Diesen Mehraufwendungen der Kantone stehen allerdings die neuen Gewinnausschüttungen der Nationalbank gegenüber. Insgesamt sind das jährlich 400 Millionen Franken, wodurch die Mehraufwendungen vollständig kompensiert werden.

Kritisiert worden ist aber auch, vor allem seitens des Verbandes öffentlicher Verkehr, der Einbezug der Tarifannäherung in die neue Abgeltungsordnung. Die Kommission legt jedoch Wert auf die Feststellung, dass mit der neuen, in Artikel 51 Absatz 2 getroffenen Regelung der Kerngehalt des Tarifannäherungsbeschlusses unverändert beibehalten wird, dass also auch die Tarife für Einheimische durchaus weiterhin zugebilligt werden können. Dies hat der Bundesrat in der Kommissionssitzung auch ausdrücklich bestätigt. Ich gebe der Erwartung Ausdruck, dass dies heute vom Vertreter des Bundesrates nochmals festgehalten wird.

In der Vernehmlassung ist weiter die Befürchtung geäußert worden, dass die Berg- und Randgebiete von zukünftigen sogenannten Sparpaketen, bei denen Aufgaben vom Bund an die Kantone übertragen werden, stärker betroffen werden könnten und die ursprünglich beabsichtigte Förderung dieser Gebiete dann nach und nach zunichte gemacht würde. In der Tat handelt es sich in diesem Bereich um ein vorrangiges regionalpolitisches Anliegen, das aber im Grunde genommen weit über das Eisenbahngesetz hinausgeht. Es wird im Zu-

sammenhang mit den aktuellen regionalpolitischen Anliegen, mit denen wir uns zu befassen haben werden, zu erörtern sein; denn es kann nicht genug betont werden, dass eine kohärente Regionalpolitik auf Bundesebene unverzichtbar geworden ist. Die Kommission hat die Vorlage in mehreren Sitzungen beraten. Sie hat Hearings durchgeführt und dabei neben der Verwaltung die involvierten Kreise angehört. Mit dem Präsidenten der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) haben die Verwaltung und der Kommissionspräsident zudem mehrere Gespräche geführt. Die KöV hatte reichlich Gelegenheit, ihre Standpunkte darzulegen. Sie wurde auch fortgesetzt über die Kommissionsverhandlungen und ihre Ergebnisse informiert.

Die KöV hielt es auch für angezeigt, alle Mitglieder des Rates umfassend und abschliessend schriftlich zu dokumentieren. Sie haben die entsprechende Dokumentation erhalten. Wir haben in der Kommission diesen Dialog bewusst aufgenommen und gepflegt. Man kann heute feststellen, dass die Vorschläge der Kommissionsmehrheit unter Einbezug und mehrfacher Berücksichtigung auch dieser Wünsche formuliert worden sind. Zu bemerken ist allerdings, dass es ein reichlich schwieriges Unterfangen ist, denn die kantonalen Interessen, die da «vereinigt» auftreten, sind natürlich recht heterogener Art.

Es ist in diesem Zusammenhang im übrigen interessant festzustellen, dass im Regionalverkehr insgesamt 560 Unternehmungen tätig sind. Es wäre somit auch seitens des VöV mehr und konzentrierte Opposition denkbar gewesen. Aber man hat den Kompromiss im Sinne einer für alle tragbaren Mittellösung akzeptiert, und zwar in der Form der Anträge der Kommissionsmehrheit.

Auch die PTT-Betriebe, die durch Generaldirektor Rey vertreten waren, unterstützen die Vorlage, insbesondere auch in den sie unmittelbar betreffenden Bereichen. Die SBB bezeichnen die neue Abgeltungsordnung und die Ausrichtung auf das Spartenmodell als richtigen Ansatzpunkt. Für die SBB scheint im übrigen das Hauptproblem darin zu bestehen, dass Kantone und Gemeinden auf nicht bedürfnisgerechten Regionalzugleistungen der SBB beharren und mit dem Nachfragepotential nicht zu begründende Forderungen stellen, da sie regionale Leistungen gratis bekommen. Mit dem revidierten Gesetz soll nach Auffassung der SBB nun eine zweckmässige Mittelzuteilung im öffentlichen Verkehr ermöglicht werden.

Bedenken bestehen nach Aussage von Generaldirektor Fagnini seitens der SBB höchstens insoweit, als in das Bestellverfahren auch noch die Preispolitik einbezogen werden soll. Erwirkt werden könnte dabei nach seiner Befürchtung eine politische Preisbildung, was nicht positiv wäre. Das ist jedoch die Konsequenz des Einbezugs der Tarifannäherung in die Abgeltungsordnung.

Skepsis signalisiert hat vor allem die KöV. Nach Regierungsrat Pfisterer, dem KöV-Präsidenten, haben die Kantone insofern Bedenken, als sie in die Pflicht genommen werden, jedoch – nach seiner Äusserung – nicht hinreichend orientiert wurden, wofür eigentlich Unsicherheit bestehe hinsichtlich des Angebots, aber auch hinsichtlich der Finanzierung. Zur Diskussion stehe einerseits ein Abbau des Verkehrs und andererseits ein Ausbau zwecks Einhaltung der Luftreinhalteverordnung. Die Tür zum Ausstieg des Bundes werde geöffnet. Überzeugt scheint man zwar, dass ein Ausstieg nicht in der Absicht des Bundesrates oder des EVED liege, die Politik aber könne in der Folge zu dieser Konsequenz führen. Die Sorgen der Kantone richteten sich prioritär auf das künftige Angebot, den Regionalverkehr, insbesondere auf die Rolle der SBB und die finanzielle Belastung der Kantone. Wenn hinsichtlich Angebot, Belastung und Organisation Unsicherheit bestehe, solle die Lösung in einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit liegen. Zu entwickeln sei – nach Meinung der KöV – ein Verfahren, in dem man die künftige Belastung gemeinsam erarbeite und definiere. Präzisiert werden müsse dabei das Anliegen der Haushaltneutralität. Es hätten aber alle Kantone signalisiert, dass sie die bittere Pille der Kürzung um 100 Millionen Franken, die das Parlament verschreibe, schlucken wollten, es gehe aber um die für später zu befürchtenden Kürzungen, die auf die Kantone zukommen könnten.

Anfänglich unterbreitete der KöV einen Lösungsvorschlag auf der Grundlage von zwei Elementen, einem Netzbeschluss und einem Rahmenvertrag. Inzwischen ist der Netzbeschluss fallengelassen worden, und der Vorschlag, so wie er jetzt von der Kommissionsminderheit aufgenommen wurde, konzentriert sich auf den Rahmenvertrag, der an die Stelle der in der Vorlage des Bundesrates vorgesehenen Verordnung zum Eisenbahngesetz träte. Dazu kämen dann weiter die Unternehmensverträge auf der unteren Stufe. Im Bestellverfahren sollten die Kantone nach Massgabe ihres Beitrages mitreden können. Die Vorrangrolle des Bundes stehe dabei ausser Diskussion.

Demgegenüber will die Kommissionsmehrheit grundsätzlich am bundesrätlichen Konzept festhalten, dabei aber die Stellung der Kantone, ihre Mitwirkungs- und Mitentscheidungsmöglichkeiten wesentlich verstärken, d. h. den partnerschaftlichen Gedanken durchaus in Übereinstimmung mit der KöV verwirklichen – aber auf ihre Art und Weise; darauf werden wir zurückkommen.

Ich möchte Ihnen nun vorschlagen, dass wir uns im Rahmen der Eintretensdebatte auf die grundsätzlichen Aspekte der Vorlage konzentrieren. Die Gegenüberstellung des Vertragsmodells der KöV und der Regelung gemäss Entwurf des Bundesrates, in der verstärkten Fassung der Kommissionsmehrheit, kann in der Folge im Zusammenhang mit der Erörterung von Artikel 51, der Schlüsselbestimmung dieser Vorlage, erfolgen. So können wir Doppelspurigkeiten vermeiden.

Namens der Kommission beantrage ich Ihnen Eintreten auf die Vorlage. Die Kommission hat den Eintretensbeschluss ohne Gegenstimme bei einer Enthaltung gefasst.

Loretan Willy (R, AG): Die Regionen unseres Landes werden im regionalen Personenverkehr, wie es im offiziellen Sprachgebrauch der Eisenbahngewaltigen heisst, durch die SBB, durch die Konzessionierten Transportunternehmungen (KTU) sowie durch den Postautodienst der PTT bedient. Teilweise konkurrenzieren sich heute die einzelnen Verkehrsträger, da es häufig noch an übergeordneten, regionalen Konzepten fehlt. Hier öffnet die Revision des Eisenbahngesetzes ein Türchen. Die Finanzierung ist von einem verheerenden Durcheinander geprägt, in dem sich nicht einmal mehr Spezialisten in Sachen «Subventionitis» und Buchhaltung hindurchfinden können. Wo die SBB Regionallinien in ihrer Regie führen, kommt es angesichts der Finanznöte immer mehr zu unwürdigen Betteleien von Kantonen, Regionen und Gemeinden um Verkehrsleistungen, an die umgekehrt die gleiche fordernde öffentliche Hand unterer Stufe nichts bezahlen will bzw. nichts bezahlen kann, weil sie mangelnde gesetzliche Grundlagen im kantonalen Recht geltend macht.

Vorwürfe und Verdächtigungen an die Bundesbehörden – jetzt muss ich Herrn Bundesrat Ogi bitten, mir zuzuhören –, der Bund wolle sich in grossen Schritten aus der Mitfinanzierung des öffentlichen Regionalverkehrs zurückziehen, mehren sich. Die Kantone sind – wie wir vom Kommissionspräsidenten gehört haben – bereit, die Kröte von 100 Millionen Franken, versüsst durch einen Teil der Nationalbank-Gewinne, zu schlucken. Hartnäckig hält sich aber das Gerücht, dass im Rahmen der zurzeit im Bundesrat heftig diskutierten Sparmassnahmen 1994 auf Bundesseite weitere 300 Millionen Franken für den regionalen öffentlichen Verkehr gekürzt bzw. auf die Kantone geschoben werden sollen. Dies brächte für die Kantone als einseitige Massnahme grosse Probleme. Ich bitte Herrn Bundesrat Ogi, über diesen Punkt wenn immer möglich in seinem Eintretensvotum Auskunft zu erteilen.

In diesem schwierigen Umfeld Ordnung in das Durcheinander der Strukturen, der Zuständigkeiten und der Finanzierung im regionalen öffentlichen Verkehr zu bringen, ist eine mühevoll Aufgabe. Dass dies ohne wirkungsvolle – und nicht nur scheinbare – Einbindung der Kantone nicht gelingen kann, ist klar. Die Revision des Eisenbahngesetzes muss deshalb von drei Leitlinien geprägt sein:

1. Harmonisierung, indem alle Partner einbezogen werden, ohne dass einer von ihnen, d. h. der Bund, in extremer Weise den «Oberbefehl» führt;

2. in Budget- und Rechnungswesen Klarheit schaffen;

3. Konzentration von Betriebsführungen im Rahmen von regionalen Verkehrsorganisationen, unter Eingliederung von SBB-Regionallinien, wie dies im übrigen auch der Vernehmlassungsentwurf für ein neues «Politisches Leitbild für die SBB» vorsieht.

Bei der Neuorganisation des regionalen öffentlichen Verkehrs geht es um einen schönen Haufen Geld; nicht nur beim Verteilen an die Leistungserbringer, sondern auch beim Herbeschaffen. Wenn Bund und Kantone gemäss Ausführungen in der Botschaft des Bundesrates wie auch gemäss den Grundzügen für ein SBB-Leitbild als gemeinsame Besteller auftreten und wenn die Kantone – die Haushaltsneutralität wird nur von kurzer Dauer sein – vermehrt zur Kasse gebeten werden sollen, dann müssen sie wissen, was auf sie zukommt. Wer mitbezahlt, soll mitbefehlen können. Dieses Prinzip muss in der vorliegenden Revision konsequent durchgezogen werden.

Der Bundesrat selber schreibt in seiner Botschaft, Ziffer 132: Der öffentliche Verkehr bilde «ein klassisches Beispiel für einen Bereich, wo eine Zusammenarbeit zwischen Bund und Kantonen angebracht ist». Wir stehen also vor parallelen Kompetenzen von Bund und Kantonen. Diese schönen Worte werden aber in den vorgesehenen Änderungen einzelner Gesetzesartikel nicht umgesetzt. Nach dem Konzept des Bundesrates ist es das EVED, welches das Angebot und die Abgeltung, gleich Bezahlung, des regionalen Personenverkehrs in seiner Alleinzuständigkeit regelt.

Ein solches Auseinanderfallen von Sachzuständigkeit und Finanzkompetenz ist untragbar. Mit Recht haben sich daher die Kantone mittels der KöV energisch dagegen zur Wehr gesetzt: Sie wollen eine echt partnerschaftliche Regelung.

Die vorberatende Kommission Ihres Rates kommt mit ihrer Mehrheit – da stimme ich dem Herrn Kommissionspräsidenten durchaus zu – den Anliegen der Kantone um bessere und mitbestimmende Einbindung in die Entscheidungs- und Finanzstrukturen in drei Punkten entgegen. Wir werden über diese drei Punkte in der Detailberatung diskutieren.

Vor dem letzten, konsequenten Schritt schreckt die knappe Mehrheit der Kommission indessen zurück. Denn, das haben Sie vom Kommissionspräsidenten bestätigt erhalten, ihre Variante belässt die letzte, abschliessende Entscheidungskompetenz über die grundlegenden Spielregeln für die Definition und die Bestellung von Angeboten sowie für die Bezahlung der Abgeltungen dem Bundesrat bzw. dem Chef EVED und der Verwaltung.

Die starke Minderheit der Kommission, die anzuführen ich die Ehre habe, will anstatt der bundesrätlichen Verordnung einen Grund- oder Rahmenvertrag als Klammer um die Besteller von Angeboten, Bund und Kantone, die auch gemeinsam zu bezahlen haben. Hier brauchen die Transportunternehmungen noch nicht eingebettet zu werden; das ist dann Sache der Unternehmerverträge.

Eine Verordnung des Bundesrates ist nach dem Muster «Roma locuta, causa finita» einseitig, hoheitlich, selbst wenn die Kantone vorher angehört werden.

Zum Verfahren angehört zu werden ist nicht gleichzustellen mit Mitbestimmen in der Sache. Selbst wenn sich die Kantone mit dem Vorsteher EVED einigen können, kann der Gesamtbundesrat, zum Beispiel auf Druck des Finanzministers, immer noch etwas anderes festlegen, so dass die Verordnung gegenüber den Kantonen zum Diktat werden könnte.

Es kann nicht verwundern, dass die Aktivitäten der KöV stark von Aargauer Kräften mitbestimmt sind. Der Aargau ist, gemäss der ihm von Napoleon Bonaparte 1803 in der «Acte de médiation» aufgegebenen Funktion, Durchgangsland zwischen den grossen Zentren der Eidgenossenschaft. Seine Besiedlungsstruktur ist stark dezentral. Entsprechend hat er ein dichtes Netz von etwa 1400 Kilometern Länge an öffentlichem Verkehr. Vom nationalen und internationalen Personenverkehr wird er nicht verwöhnt. Er hat einen starken Durchgangsverkehr im Personen-, vor allem aber auch im Güterverkehr zu erdulden. Bundesdiktate im regionalen öffentlichen Verkehr würden ihn sehr stark betreffen, dies mit zweistelligen Millionenbeträgen, wenn die Kürzung um 300 Millionen Franken insgesamt Wirklichkeit werden.

Natürlich wird dankbar anerkannt, dass das SBB-Netz von 282 Kilometern Länge auch im Aargau weitgehend auf Kosten des Bundes betrieben wird. Die SBB-Lastigkeit des öffentlichen Verkehrs auf der Schiene bringt allerdings auch Nachteile mit sich, wie das Drama der Seetalbahn-Sanierung oder das langsame Absterbenlassen der ehemaligen Nationalbahn-Strecken in meinem Kanton zur Genüge dokumentieren. Ich glaube, auch Herr Huber wird sich dann noch über unsere Aargauer Probleme äussern.

Es ist höchste Zeit, dass dieser, nunmehr dritte Revisionsanlauf gelingt. Nur so lassen sich vernünftige Regionalisierungen im öffentlichen Verkehr erreichen. Gerade der Aargau ist bereit, hier nicht nur eigene Vorstellungen und Vorschläge einzubringen, sondern auch finanziell mitzutragen. Dies setzt aber echte Mitbestimmung und nicht nur gnädige Anhörung voraus. Diese Mitbestimmung ist nur über das Vertragsmodell der Kommissionsminderheit zu erreichen.

Ich bitte Sie, im Sinne der Kommissionsminderheit auf die Vorlage einzutreten und dann in der Detailberatung ihren Anträgen gemäss die Entscheide zu treffen.

Danioth Hans (C, UR): Nach den Höhenflügen der seinerzeitigen Gesamtverkehrskonzeption sind wir auf dem Boden der Realitäten gelandet, wo kleinere Schritte unvermeidlich sind. Nachdem Revisionsvorlagen in den Jahren 1983 und 1990 vor allem wegen unausgeglichener Belastung der Kantone scheiterten, war der Bundesrat gut beraten, unter bestmöglichem Einbezug der Kantone und der Transportunternehmungen eine neue Lösung auszuarbeiten, welche sich durch Beschränkung auf wesentliche, aber zentrale Grundsätze des zukünftigen Regionalverkehrs einerseits und durch eine aner kennenswerte Ausgewogenheit andererseits auszeichnet. Dass die verschiedenen Subventions- und Abgeltungsordnungen zusammengefasst und durch einen einzelnen Erlass abgelöst werden sollen, dürfte auch ein Föderalist nicht beanstanden. Schliesslich ist die im Jahre 1993 beschlossene Kürzung um 100 Millionen Franken im Rahmen des zweiten Sanierungsprogramms bereits Tatsache und, wie der Kommissionspräsident bereits darlegte, nicht mit der heutigen Revisionsvorlage zu verwechseln.

Herr Kollege Loretan: Die Kröte ist also bereits geschluckt. Diese Revisionsvorlage ist vielmehr möglichst haushaltneutral auszugestalten, und es ist anzuerkennen, dass das EVED bestrebt war, den Kantonen grösstmögliche Garantien zu geben, soweit das in der heutigen finanzpolitischen Lage überhaupt möglich ist.

Die Revisionsarbeiten der Kommission wurden leider durch ständig neue Meldungen über punktuelle und gezielte Abbaumassnahmen im Regionalverkehr belastet, welche tiefe Unruhe und Verunsicherung in die Bevölkerung hineintrugen. In vielen Fällen konnte man sich des Eindrucks nicht erwehren, dass durch betriebliche Massnahmen auch Entscheide der politisch verantwortlichen Behörden vorweggenommen werden sollten. Dieses Misstrauen ist auch in den Anträgen der neuen Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) deutlich zum Ausdruck gekommen. Hiefür habe auch ich volles Verständnis. Doch mit Reserve und Misstrauen allein lassen sich die neuen gemeinsamen Aufgaben nicht lösen. Es braucht eine echte Partnerschaft, wobei im Sinne der Subsidiarität und der Solidarität die Kantone zwar bei der Aufgabenlösung heranzuziehen, ihnen aber auch entsprechende Mitsprachemöglichkeiten einzuräumen sind. Doch trägt der Bund aufgrund seiner verfassungsmässigen Kompetenz und der nationalen, ja internationalen Verflechtung des Regionalverkehrs letztlich die Gesamtverantwortung dafür, ob und in welcher Weise die Regionen weiterhin mit öffentlichem Verkehr bedient werden.

Von der punktuellen Leistungs- und Entschädigungspraxis soll nun zur flächendeckenden und gleichberechtigten Ordnung des Regionalverkehrs übergegangen werden. Dabei soll nicht mehr zwischen den Kantonen unterschieden werden, auch nicht mehr zwischen den einzelnen Verkehrsträgern: SBB, KTU und Postautolinien sind einzubeziehen. Harmonisierung der Finanzströme ist indessen nur dann als Steuerungsmittel für einen bedürfnisgerechten Regionalver-

kehr mit seinen rund 560 Transportunternehmungen anzuerkennen, wenn nebst der Gleichbehandlung aller Verkehrsträger und der Stärkung der unternehmerischen Verantwortung der einzelnen Betriebe auch die Verantwortung des Bundes im öffentlichen Verkehr weiterhin wahrgenommen wird. Der öffentliche Verkehr ist kein Renditegeschäft, und es würde nicht angehen, wenn einzelne nun die Rosinen herauspicken könnten, während die Allgemeinheit die Lasten zu tragen hat. Der Lastenausgleich zwischen den einzelnen Regionen ist denn auch ein vordergründiges Anliegen. Die Verknüpfung der einzelnen Regionallinien zwischen den Regionen hat sodann über den Verkehrsrichtplan nach Raumplanung zu erfolgen und ein sinnvolles Ganzes zu gewährleisten.

Aus diesem Grunde konnte und kann ich der Revisionsvorlage nur dann zustimmen, wenn unter anderem die im seinerzeitigen Bundesbeschluss vom 5. Juni 1959 geregelte Tarifannäherung für die wirtschaftlich schwächeren Regionen trotz einer formellen Aufhebung in den Grundsätzen in die Eisenbahngesetz-Revision übernommen wird. Dies kommt mit der analogen Formulierung in Absatz 2 von Artikel 51 als eigentlicher neuer Abgeltungstatbestand klar zum Ausdruck und wurde auch von unserem Kommissionspräsidenten unmissverständlich zu Protokoll gegeben. Damit wird es auch in Zukunft möglich sein, ein Tarifgefälle zwischen Regionallinien in stärker besiedelten Gebieten und jenen in schwächeren Regionen zu vermeiden.

Die vorliegende Revisionsvorlage, konkret die Anträge der Mehrheit, liegen auf der richtigen Linie. Wir werden bei Artikel 51 über die Ausgestaltung sprechen; dieser ist das eigentliche Herzstück der Vorlage. Die vermehrte Koordination im Leistungsangebot und die Transparenz in den Finanzströmen sollen zu einer Rationalisierung und Verbesserung führen, aber nicht dazu, dass der Regionalverkehr vom nationalen öffentlichen Verkehr noch mehr abgekoppelt und ausgedünnt wird. Der Verkehrskörper benötigt nicht nur starke Arterien, sondern auch Kapillaren, die das Blut in sämtliche Glieder hin und wieder zurück bringen. Das Verkehrsnetz als ganzes System muss sinnvoll und bedürfnisgerecht erhalten bleiben. Einer Desolidarisierung im Regionalverkehr ist klar Einhalt zu gebieten.

Unter diesen Prämissen votiere ich für Eintreten auf die Vorlage und für Zustimmung zu den Beschlüssen der Kommissionsmehrheit.

Bütiker Rolf (R, SO): Im Regionalverkehr müssen Bund und Kantone Partner, und zwar faire Partner sein; ich bin also für eine Vertragslösung. Aber ich meine auch, dass die Auseinandersetzung zwischen Bund und Kantonen nicht zu einer Nulllösung führen darf.

1. Die Vorteile des neuen Eisenbahngesetzes sind mehr Transparenz, weniger Gesetze. Tatsache ist, dass die bisherigen Beitragsleistungen für den Regionalverkehr in sieben Gesetzen und Beschlüssen geregelt sind. Auf dieser Gesetzesgrundlage abgestützt leistet der Bund heute für den Regionalverkehr Beiträge in der Grössenordnung von insgesamt 1,3 Milliarden Franken. Mit der Revision des Eisenbahngesetzes muss nun die im Laufe der Entwicklung verlorengegangene Transparenz im Finanzierungsbereich des Regionalverkehrs wiederhergestellt werden. Hauptziel der Revision des Eisenbahngesetzes musste es nun sein, die Effizienz und Transparenz im gesamten regionalen Personenverkehr zu erhöhen.

2. Es ist höchste Zeit, dass der Abzug des Agglomerationsdrittels wegfällt. In der Vergangenheit wurde an bestimmten Abzügen des Bundes von der Investitionshilfe Kritik geübt. Einerseits handelt es sich um das sogenannte Agglomerationsdrittel, eine Kürzung der Beiträge an KTU-Investitionen im Bereich der grösseren Städte um einen Drittel. Andererseits wird bei Investitionen von überwiegend regionaler Bedeutung, d. h. in Agglomerationen und in Rand- und Berggebieten, auf Regionalstufe ein variabler Abzug getätigt. Von beiden Kürzungen sind somit Bereiche betroffen, die im Verkehr mit besonderen Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Der Verzicht auf die entsprechenden Abzüge ist deshalb angezeigt. Damit kann die Ungleichbehandlung von SBB und KTU beträchtlich abgebaut werden.

3. Leider ist es noch nicht gelungen, ein allgemeines Gesetz zu formulieren. Die in der Vernehmlassung von verschiedenen Kantonen aufgestellte Forderung nach einem allgemeinen Gesetz für den öffentlichen Verkehr von SBB, PTT und KTU konnte noch nicht in die Revision einbezogen werden. Das ist bedauerlich. Auch die Harmonisierung im Bereich der Investitionen wird noch nicht verwirklicht. Wenn beispielsweise die SBB Rollmaterial für den Regionalverkehr anschaffen möchten, haben sie, falls ihre eigenen Mittel nicht ausreichen, beim Bund ein verzinsliches und rückzahlbares Darlehen aufzunehmen. Anders bei den KTU, die einen grossen Teil ihrer Investitionen für technische Verbesserungen über mehrjährige Rahmenkredite finanzieren, mit die Geldern, die als bedingt rückzahlbare Darlehen ausgerichtet werden.

Offene Fragen gibt es überdies im Bereich der Infrastruktur bei den Strassentransportdiensten, da sie die Strasseninfrastruktur zu günstigen Bedingungen mitbenützen können. Die Finanzierung erfolgt über den grossen Topf der Strassenrechnung durch die Gesamtheit aller Strassenbenützer. Deshalb fehlt hier noch die mit der Gesetzesrevision angestrebte Transparenz im Finanzbereich. Dies macht sich, Herr Bundesrat, insbesondere dann bemerkbar – das haben wir in diesem Saal auch schon erlebt –, wenn Umstellungen von Bahn- auf Busbetrieb zu beurteilen sind.

4. Es stellt sich für mich die Frage, was mit dem Stundentakt passiert. Heute ist im Leistungsauftrag an die SBB verbindlich festgelegt, dass im regionalen Personenverkehr grundsätzlich stündliche Verbindungen mit Verdichtung im Spitzenverkehr anzubieten seien und dass die dabei anfallenden ungedeckten Kosten des Betriebes vom Bund getragen werden. Wegen den Sparmassnahmen des Bundes mussten die SBB trotz diesem Auftrag bereits heute schlecht genutzte Taktzüge streichen. Neu soll das abgeltungsberechtigte Angebot auf dem Verordnungsweg festgelegt werden, was zu einer weiteren Durchlöcherung des Systems «jede Stunde ein Zug» führen könnte. Auf der anderen Seite bietet die Revisionsvorlage je nach Ergebnis der Beratungen die Chance, wenn Sie nämlich der Minderheit zustimmen, dass Bund und Kantone gemeinsam am Stundentakt festhalten können.

5. Zur Hauptstreitfrage: Verordnungs- oder Vertragslösung? In der Frage, durch wen und wie die Grundsätze des Leistungsangebotes und des Bestellungsverfahrens festgelegt werden, gehen die Meinungen auseinander. Während der Bund diese Entscheidungen durch Verordnungen bei sich behalten möchte, fordern die Kantone und die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) eine partnerschaftliche Vertragslösung. Obwohl sich die vorberatende Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates redlich bemühte, in dieser zentralen, aber zugleich auch schwierigen Frage einen Kompromiss zu finden, blieben die wesentlichen Differenzen doch bestehen. Die Anhänger der Verordnungslösung warnen vor einem Rückfall in das föderalistische Eisenbahnzeitalter, während die Kantone auf eine Vertragslösung pochen, die Bund und Kantone als gleichwertige Partner dazu verhält, ihre verkehrs- und finanzpolitischen Bedürfnisse und Möglichkeiten periodisch aufeinander abzustimmen. Ich habe Verständnis für die Haltung der Kantone, wenn sie dem Bund nicht einfach einseitig die Verfügungsgewalt gemäss Artikel 51 des Eisenbahngesetzes überlassen wollen. Die Kantone müssen nämlich bis zu 65 Prozent der Kosten gemäss Artikel 53 des Eisenbahngesetzes selber bezahlen, ohne aber bis heute genau zu wissen, wie das Grundangebot und ihre finanzielle Belastung genau aussehen. Dies schafft Misstrauen und Unsicherheit. In dieser Situation ist es wohl für Bund und Kantone besser, wenn beide Seiten ihre Interessen über einen Rahmenvertrag regeln, als gleichberechtigte Partner auftreten, zusammen ein Gesamtangebot des öffentlichen Verkehrs definieren und die Verantwortungen klar zuteilen. Es wäre nämlich schade, wenn diese Vorlage an dieser Streitfrage scheitern würde, denn ansonsten ist man sich weitgehend einig, dass diese Revision des Eisenbahngesetzes eine wichtige Voraussetzung ist, um eine Neuausrichtung des Regionalverkehrs vorzunehmen. Ohne diese Gesetzesrevision wäre der Regionalverkehr in Zukunft in seiner Substanz gefährdet, und das will schliesslich niemand.

Bisig Hans (R, SZ): Die kürzlich veröffentlichte Studie über den Finanzausgleich zwischen Bund und Kantonen stellt als Hauptmängel des heutigen Transfersystems die Vermischung von Effizienz- und Umverteilungszielen, eine zu zentralistische Ordnung und eine ineffiziente Art und Weise der Ausgestaltung und Ausrichtung von Transfers fest. Als erfolgversprechende Therapie verschreibt sie die Entkoppelung der Finanzhilfen und Abgeltungen vom Index der Finanzkraft, den Ausbau des horizontalen Lastenausgleichs und Verbesserungen in der Ausgestaltung der Finanzhilfen und Abgeltungen.

Diesen Vorgaben hat auch das zu revidierende Eisenbahngesetz zu genügen. Mit der Revision muss Transparenz geschaffen, müssen die Finanzströme harmonisiert werden. Was damit aber nicht erreicht werden darf, ist eine Demontage des öffentlichen Verkehrs. Der Bund darf sich nicht quasi durch die Hintertür aus dem Regionalverkehr zurückziehen. Wenn der Bund schon Luftreinhalte-, Lärmschutz- und andere Vorschriften erlässt und laufend Zielsetzungen formuliert, so muss er auch dafür besorgt sein, dass leistungsfähige Verkehrsnetze erhalten bleiben und wo nötig sogar noch verbessert werden. Bei einem so sensiblen Bereich wie beim öffentlichen Verkehr müssen Bund und Kantone als Partner zusammenarbeiten. Nur so ist es möglich, Effizienz zu erreichen. Nicht nur der Bund, sondern auch die Kantone sind an der Grenze ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit angelangt. Sie verlangen darum zu Recht, dass dem Prinzip der Haushaltneutralität möglichst weit nachgelebt wird.

Sie müssen sich wohl bewusst sein – Sie sind sich das auch –, dass der Effizienzgewinn nicht so gross sein wird, dass es nur Gewinner geben kann. Irgend jemand muss die Rechnung nämlich bezahlen. Die Vermutung liegt nahe, dass es die SBB-Kantone sein werden. Im Systemwechsel steckt aber ein Sparpotential, das letztlich allen zugute kommen wird. Hauptziel der Vorlage ist ja die finanzielle Gleichbehandlung der Anbieter im Regionalverkehr, das heisst, dass sich die Kantone beim Regionalverkehr der SBB und beim Postautodienst stärker engagieren müssen, dafür aber im Bereich der Konzessionierten Transportunternehmungen auf Kosten des Bundes entlastet werden. Damit wächst das Interesse der Kantone an optimierten Gesamtlösungen. Leistungsangebot und -abgeltung werden im voraus festgelegt, und die Defizitdeckung wird abgeschafft. Galt bisher eher die Regel «Wer zahlt, befiehlt», so soll nun die Umkehrung «Wer befiehlt, zahlt» zum Zuge kommen. Hier liegt im wesentlichen das Problem der an und für sich unbestrittenen und dringend notwendigen Vorlage.

Die Regelung von Leistungsangebot und Bestellverfahren in Artikel 51 ist auch für mich die Schlüsselstelle im zu revidierenden Eisenbahngesetz. Die Kantone haben Bedenken, weil sie in die Pflicht genommen werden, aber nicht wissen, wofür. Wenn sie schon zahlen müssen – die Zahlungen gehen weit über 100 Millionen Franken hinaus, Herr Kollega Daniöth –, wollen sie auch mitreden können. Die Kernfrage ist darum das «wie». Kann mittels Verordnung dem Partnerschaftsgedanken nachgelebt werden, oder ist dafür ein Vertragssystem der richtige Weg?

Mit der starken Kommissionsminderheit und zusammen mit den Kantonen bin ich der Meinung, dass dem vorhandenen Misstrauen nur mit einem Vertragsmodell begegnet werden kann, auch wenn diese Regelung ausserhalb der Gesetzgebung eher artfremd und alles andere als unproblematisch ist. Rechtsstaatlich dürfte aber auch ein Vertragsmodell unbedenklich sein.

Die Verordnung mit der Vormachtstellung des Bundesrates mag zwar vordergründig einfacher sein und einen speditiveren Vollzug garantieren, eine gemeinsame Erarbeitung durch Bund und Kantone wäre aber auch in diesem Fall unumgänglich. Ein neues System verlangt auch neue Strukturen. Ob Vertrag oder Verordnung, an den Kantonen kommen beide Varianten nicht vorbei. Übergangsregelungen müssen so oder so getroffen werden. Der administrative Aufwand ist gegeben, und die verkehrspolitischen Interessen der 26 Kantone sind keinesfalls gleichgelagert.

Ich bin der Ansicht, dass die Vertragsvariante gemäss Minderheitsantrag die besseren Voraussetzungen für ein partnerschaftliches Miteinander schafft und der Zielsetzung der Revi-

sion näher kommt. Ich verkenne dabei nicht, dass diese Lösung ungewohnt und anfänglich vielleicht auch aufwendiger ist. Wir werden uns aber so oder so vermehrt mit neuen und ungewohnten Verfahren befassen müssen. Der letzte Abstimmungssonntag hat erneut gezeigt, dass die Entscheidungsebenen näher an die betroffenen Bürgerinnen und Bürger herangeführt werden müssen, wenn nicht im voraus eine Abwehrhaltung provoziert werden soll. Partnerschaften basieren auf gegenseitigem Vertrauen, und ich sehe überhaupt nicht ein, warum die Kantone dem Bund mehr vertrauen sollen als der Bund den Kantonen.

Die Ziele der Revision des Eisenbahngesetzes sind gut, sie sind sehr gut. Eine Transparenz der Finanzierung, die finanzielle Gleichbehandlung aller Unternehmungen im Regionalverkehr und die konsequente Festlegung der Abgeltung im voraus mit der grösseren Verantwortung der Unternehmungen sind unumgängliche Forderungen für einen effizienten Regionalverkehr. Ein weiteres Ziel, die verstärkte Mitarbeit und Mitsprache der Kantone, darf dabei aber nicht unterdrückt werden.

Ich stimme für Eintreten und bitte Sie, den Minderheitsantrag zu Artikel 51 zu unterstützen.

Rhyner Kaspar (R, GL): Ich gehöre zur Minderheit und unterstütze eine partnerschaftliche Vertragslösung. Ich bin aber auch Vertreter eines Standes, in dem die Bevölkerung grosse Bedenken hat, der Bund melde sich aus dem Regionalverkehr ab. Herr Ogi, Sie haben das auf der «Walstatt» im eigenen Kanton selber erlebt. Denn bei dieser Gesetzesrevision geht es um eine bedeutsame Umwälzung in bezug auf die Zuständigkeit für den öffentlichen Regionalverkehr und dessen Finanzierung. Die Gesetzesrevision will die Kantone massiv mit der Finanzierung des Regionalverkehrs belasten. Das Ganze ist, das kann nicht bestritten werden, im Zusammenhang mit der Sanierung des Bundeshaushaltes zu sehen. Die Gesetzesrevision will ja einen sparsameren Mitteleinsatz durch eine Harmonisierung der Verkehrsfinanzierung erreichen.

Der Regionalverkehr soll ungeachtet seiner Betriebs- und Organisationsform – ob ihn SBB, PTT, Privatbahnen oder andere konzessionierte Transportunternehmungen betreiben – funktional, nach einem Angebots- oder Leistungsauftrag finanziert werden. Die Kantone können bestellen, das stimmt. Die Schlüsselgrössen aber sind Angebot und Finanzen. Daraus folgt für mich, dass sich die Kantone generell finanziell beteiligen müssen. Auch an den SBB und an den alten, vor 1972 eröffneten PTT-Linien; das ist für mich klar.

Die Botschaft spricht zwar davon, dass die Neuregelung haushaltneutral vorzunehmen sei, dass also die Mehrbelastung der Kantone durch den Regionalverkehr der SBB mit höheren Bundesbeiträgen an die KTU auszugleichen sei. So wie die Lage heute ist, gilt dies meines Erachtens nur für eine kurze Übergangsfrist. Vielleicht kann der Bundesrat in seinen Ausführungen diesbezüglich meine Bedenken ausräumen.

Was nachher auf die Kantone zukommt, ist für mich völlig offen. Auch die Kostenteilung ist unbestimmt. Zudem zeichnet sich mit den Sparmassnahmen 1994 eine weitere, hohe Entlastung des Bundeshaushaltes zu Lasten der Kantone ab. Diese kann noch beschränkt mit Rationalisierungen aufgefangen werden, bedroht aber, wenn die Kantone nicht dafür aufkommen, die Substanz des öffentlichen Verkehrs. Bei dieser gross angelegten Lastenverschiebung auf die Kantone wird oft übersehen, dass die Kantone über ihre KTU- und PTT-Anteile hinaus noch Zusatzangebote, vor allem im Orts- und Agglomerationsverkehr, zu finanzieren haben. Hier hält sich der Bund heraus.

Deshalb muss bei dieser Gesetzesrevision darauf geachtet werden, dass es nicht zu einseitigen Anordnungen der Bundesverwaltung kommt. Wenn die Kantone den Regionalverkehr mitfinanzieren müssen, stehen sich nicht mehr bloss Bund und SBB in einem Zweiverhältnis gegenüber, sondern Bund, Kantone und SBB in einer Dreiecksbeziehung. Bund und Kantone bestimmen das Grund- oder Rahmenverhältnis, in dem die landes- und kantonsweit gültigen Grundsätze über Angebot und Finanzaufwand zu regeln sind. Erst gestützt darauf können sinnvollerweise Unternehmensverträge zwischen

den je beteiligten Bestellern und den sich konkurrenzierenden Transportunternehmungen abgeschlossen werden.

Nach dem Gesetzentwurf des Bundesrates ordnet der Vorsteher des EVED das Grund- oder Rahmenverhältnis von Angebot und Finanzaufwand, das heisst die Abgeltung, allein. Er handelt gestützt darauf den Unternehmensvertrag mit den SBB usw. allein aus. Den Kantonen bleibt nichts anderes übrig, als nach den Verfahrensregeln des Bundes zu bestellen und zu bezahlen sowie ein allfälliges Mehrangebot zusätzlich zu berappen. Eine Reduktion des öffentlichen Verkehrs wäre sonst die Folge. Davor habe ich Angst. Auch die Kantone sind bekanntlich nicht auf Rosen gebettet.

Wenn der Lastentransfer im öffentlichen Verkehr einseitig, auf Anordnung des Bundes, diktiert wird, werden die Kantone aus finanziellen Gründen nicht um eine Ausdünnung des Angebots des öffentlichen Verkehrs herumkommen. Die Entscheidungen bezüglich des öffentlichen Verkehrs aber, da sage ich nichts Neues, können nie nach marktwirtschaftlichen Kriterien gefällt werden. Vielleicht ist das eine persönliche Interpretation. Der öffentliche Verkehr ist immer eine politische Angelegenheit, er betrifft im weitesten Sinne sogar die Sozialpolitik. Das trifft für Regionen zu, wie unser Kanton eine ist. Er ist aber auch Kulturpolitik, und sicher ist er vor allem Regionalpolitik. Deshalb kann sich der Bund nicht einfach abmelden.

Zwar wird versichert, dass kein Rückzug des Bundes zu befürchten sei. Der Bundesrat will sein Engagement für den Regionalverkehr beibehalten. Das ist erfreulich und hört sich beruhigend an. Es hängt aber nicht vom Bundesrat ab, sondern einzig und allein vom Geld, das, wie ich sehe, nicht vorhanden ist. Die Kantone geraten so in programmierte Zwangslagen. Gemeinsam ist nur die Last, nicht aber die Entscheidungskompetenz. Statt zu harmonisieren werden neue Diskrepanzen zwischen Sach- und Finanzkompetenzen geschaffen. Das verunsichert die Kantone. Man kennt weder das Angebot noch die finanzielle Belastung der Zukunft.

Aus Überzeugung bin ich bei der Minderheit, weil sie eine partnerschaftliche Vertragslösung fordert. Ich bitte Sie, der Vorlage in diesem Sinne zuzustimmen.

Bloetzer Peter (C, VS): Wer die vorliegende Revision des Eisenbahngesetzes werten will, muss sie zweifelsohne an der Zielsetzung der schweizerischen Verkehrspolitik messen. Diese Zielsetzung ist vom Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes, Bundesrat Ogi, wiederholt klar formuliert worden. Sie kann wie folgt zusammengefasst werden: Das schweizerische Verkehrssystem soll mit der Befriedigung wesentlicher Verkehrsbedürfnisse den grösstmöglichen Beitrag zur Lebensqualität und zum qualitativen Wachstum leisten, dies, ohne die Mobilität künstlich zu erhöhen.

Im Rahmen dieser Zielsetzung sind aber auch die Voraussetzungen zur Umsetzung der Grundsätze der Solidarität und des Föderalismus zu schaffen. Ein weiter zu berücksichtigendes Gebot ist dasjenige der Steigerung der Effizienz beim Einsatz unserer verfügbaren Mittel. Eine zusätzliche Randbedingung ist der Zwang zum Sparen aufgrund der Lage des öffentlichen Haushalts.

Die Harmonisierung der Finanzströme und die Optimierung des Verkehrswesens, welche mit der Vorlage bezweckt werden, decken sich voll und ganz mit dieser Zielsetzung. Die Vorlage berücksichtigt die Vernetzung der Verkehrsmittel und damit die Notwendigkeit einer ganzheitlichen Betrachtungsweise, aber auch den Einbezug der Kantone in die Entscheidungsprozesse. Diese Ansätze im Sinne der Zielsetzung dieser Vorlage sind richtig.

Es muss gespart werden. Die Frage ist nur: Wie und auf wessen Kosten? Sparen durch Effizienzsteigerung ist zu begrüssen. Es hat dies aber Grenzen. Bedenken gegen ein Sparen sind anzumelden, wenn es auf Kosten der Privatbahnen, Luftseilbahnen und insbesondere auf Kosten der finanzschwachen Kantone und Regionen geht. Mit der Aufhebung des Tarifannäherungsbeschlusses und den in der Vorlage vorgesehenen Massnahmen besteht die Gefahr, dass man wohl in bezug auf Effizienz der Verkehrsunternehmen etwas gewinnt, andererseits aber im regionalpolitischen Bereich ein Mehrfaches verliert.

Der Grundsatz der Solidarität – ich wiederhole dies noch einmal – muss gewahrt werden. Es muss ein Anliegen dieser Revision und deren Anwendung sein, dass hier heute, aber vor allem auch in Zukunft nicht nur der Besitzstand zu wahren ist, sondern dass auf diesem Gebiete noch ein mehreres zu tun ist. Wir erwarten eine klare Willensäusserung des Bundesrates in dem Sinne, dass er auch in Zukunft und bei veränderten Verhältnissen den regionalpolitischen Forderungen, die auch in diesem Sektor gestellt werden müssen, Rechnung tragen will. In diesem Sinne bin ich für Eintreten auf die Vorlage.

Huber Hans Jörg (C, AG): Als Nichtkommissionsmitglied bin ich dem Referenten und den bisherigen Votanten für ihre Ausführungen dankbar. Sie haben meinen verkehrspolitischen Horizont durchaus noch erweitert.

Als aargauischer Ständevertreter bin ich verpflichtet, in dieser Diskussion zu sprechen; das werden Sie, Herr Bundesrat, als erster und die anderen vielleicht etwas später verstehen. Die effizientere Arbeit allerdings muss das Kommissionsmitglied Kollege Loretan besorgen; er hat es teilweise bereits getan.

Herr Loretan und ich haben gestern bei der Behandlung der parlamentarischen Initiative 94.410 mit der Appenzeller Koalition gegen die Fortführung des Bonny-Beschlusses gestimmt. Wir kommen heute und wollen hier etwas abholen. Der Unterschied zwischen vielen hier und uns besteht darin, dass wir nur einmal kommen, die anderen zweimal oder mehrmals.

In der Frage des Regionalverkehrs ist es so, dass wir Aargauer gebrannte Kinder sind. Sie erinnern sich, Herr Bundesrat Ogi, dass wir einmal in der vielfarbigen Formation Onken/Schiesser/Huber im Plenum des Ständerates angetreten sind und unsere Sorgen und unsere Probleme in bezug auf dieses Thema bei Ihnen deponiert haben. Unterdessen haben sich die Dinge weiterentwickelt. Mit der Einführung des neuen Fahrplanes fahren an meinem Hause nur noch sehr wenig Personenzüge des Regionalverkehrs vorbei, dafür nehmen die Transporte von Kies, Kohle und Öl an der Linie, die dem Rhein entlang führt, ganz eindeutig zu.

Die Rolle, die der Kanton Aargau als zentral gelegener Flächenkanton in der Verkehrspolitik zu spielen hat, brauche ich nicht darzulegen. Wir haben ein doppeltes Problem: das Problem der Durchfahrt und das Problem des Bedienens der vielfältigen und geographisch dispersen Regionen, die traditionell mit dem Regionalverkehr bedient werden. Ich teile die Auffassung, sowohl jene von Kollege Rhyner als auch jene von Kollege Bisig, wonach es sich beim Regionalverkehr um ein Gebiet handelt, das ordentlich politischen Sprengstoff beinhaltet. Ich möchte ganz ausdrücklich darauf aufmerksam machen, dass es sich nicht um eine marginale eisenbahntechnische Frage handelt, sondern dass es sich um eine zentrale staatspolitische Frage handelt, und zwar in verschiedenster Hinsicht: in der Materie als solcher, aber auch in den Lösungsvorschlägen, die uns vorgetragen werden.

Wenn ich meine, dass sehr genau zwischen der Option der Minderheit und der Option der Mehrheit geprüft werden müsse, dann kann ich mich des Eindruckes nicht erwehren, dass die Option für den Rahmenvertrag im Prinzip von zwei Erkenntnissen ausgeht.

Die erste Erkenntnis ist die, dass die Kantone auf diesem Gebiet Stabilität und Partnerschaft – in dieser Reihenfolge: Stabilität und Partnerschaft – wollen und dass ihnen aufgrund ihrer Erfahrungen in der Vergangenheit sowohl in bezug auf die Stabilität als auch in bezug auf die Partnerschaft Zweifel gekommen sind.

Die zweite Erkenntnis: Die Kantone – hier brauchen wir einen ganzheitlichen Ansatz – und die Verkehrspolitik sind zudem in einen grösseren Zusammenhang zu stellen. Die Kantone sind gegenwärtig ausserordentlich sensibilisiert auf Leistungen, die ihnen vom Bund aus zugemutet werden. Es sind ja nicht nur die Kürzungen der Vergangenheit, sondern es sind in der Tat die Belastungen in der Gegenwart und der Zukunft. Es sind die Belastungen durch die Krankenversicherung; darüber haben wir in diesem Saal stundenlang bitter gefochten. Kaum haben wir das zu den Akten gelegt, kommt die Belastung durch die Arbeitslosenversicherung, bei welcher das System der Darlehen durch das System von A-fonds-perdu-Beiträgen

ersetzt wird, die sich wiederum in den Rechnungen der Kantone niederschlagen und deren Höhe letztlich nicht berechenbar ist wie in der Vergangenheit.

Und schliesslich kommt jetzt der Regionalverkehr hinzu, wo die Kantone zusätzliche Lasten übernehmen sollen, übernehmen wollen, aber auf einer Basis, die es dem Partner im Prinzip nicht ermöglicht, sich aus der Verantwortlichkeit abzumelden, sich zurückzuziehen, allenfalls einfach nicht mehr dazusein. Ich teile die Meinung meiner Kollegen, die hier gesprochen haben, dass es sich um ein wichtiges Geschäft handelt, das soziale Komponenten, das Umweltschutzkomponenten, das verkehrspolitische Komponenten beinhaltet.

Ich empfehle Ihnen aus Überzeugung Eintreten auf die Vorlage. Meine persönliche Option beim zentralen Streitpunkt habe ich Ihnen dargelegt.

Cavelty Luregn Mathias (C, GR): Beim vorliegenden Gesetz handelt es sich um eine äusserst wichtige Vorlage für die Regionen, seien sie nun durch die SBB, durch die KTU oder durch die Postautos bedient. Deshalb lohnt es sich und ist es unsere Pflicht, einzelne Punkte zu beleuchten und auch zu interpretieren. Ich möchte das in Ergänzung dessen, was schon gesagt wurde, und mit Rücksicht auf die Kommissionsberatung tun.

Ich möchte diese Punkte interpretieren, damit Herr Bundesrat Ogi Gelegenheit erhält, zuhanden des Protokolls und der Geschichte – wie er sich auszudrücken beliebt – Materialien für die Auslegung des Gesetzes zu schaffen.

Ich habe einige Punkte herausgegriffen:

1. Beseitigung der Ungleichbehandlung von SBB und KTU bezüglich des Regionalverkehrs: Das scheint mir der zentrale Punkt zu sein. Er muss mit Blick auf die erklärte Kostenneutralität etwas beleuchtet werden. Kostenneutralität: Soll das heissen, dass alle Kantone von dieser Kostenneutralität in ihrer Gesamtheit betroffen oder beglückt werden, oder soll das mit Bezug auf jeden einzelnen Kanton gelten? Wenn man diese Frage im Lichte der Beseitigung der Ungleichbehandlung betrachtet, ist es ganz klar, dass sich die Kostenneutralität nur auf die Gesamtheit der Kantone beziehen kann, nicht aber auf jeden einzelnen Kanton. Das heisst, dass Kantone, die bisher den SBB-Regionalverkehr gratis erhielten, langfristig – ich spreche nicht von der garantierten Übergangszeit von drei Jahren – für ihren Regionalverkehr belastet würden, und zwar im gleichen Verhältnis wie Kantone, welche ihren KTU-Verkehr bisher schon zum Teil selbst finanzieren mussten. Nur darum kann ich einem Einbezug der Postautos zustimmen, denn auch sie werden natürlich im gleichen Sinne gleich behandelt. Dieser Punkt wurde in der Kommission auch so verstanden, und ich wäre froh, wenn Herr Bundesrat Ogi dies zuhanden der Geschichte und des Protokolls bestätigen könnte.

2. Tarifannäherung: Diese wird, wie gesagt, zwar dem Namen nach, nicht aber dem Inhalt nach aufgehoben. Sie wird vielmehr neu in die Abgeltung einbezogen, und zwar im Personen- und Güterverkehr, so dass die bisherige Tarifstruktur von den KTU beibehalten werden kann. Auch da wäre ich froh, wenn Herr Bundesrat Ogi dies bestätigte.

3. Das neue Gesetz darf die einzelnen Unternehmungen der KTU in ihrer autonomen Führung der Tagesgeschäfte des Vollzugsprozesses nicht einschränken.

4. Der Einbezug der Postautos darf nicht zu einer Einschränkung der Grundversorgung der abgelegenen Gebiete führen. Wichtig ist mir daher, dass der Satz in der Botschaft (Ziffer 313, letzter Absatz), wonach für eine Grunderschliessung eine ganzjährige Besiedlung durch mindestens 150 Einwohner notwendig sei, gestrichen wird. Er wurde in der Kommission eindeutig und ohne Widerstand der Verwaltung missbilligt. Es soll daher hier ausdrücklich erklärt werden, dass dieser Satz keine Verbindlichkeit hat. Er stimmt auch mit dem Verordnungsentwurf des Bundesrates, den wir zur Einsicht bekommen haben und der nicht verbindlich ist, aber immerhin eine Leitlinie darstellt, nicht überein. In diesem Verordnungsentwurf wird nach Bedarf und nach Lage differenziert, und es geht bedeutend tiefer hinunter als auf 150 Einwohner.

Das folgende hatte ich eigentlich für die Detailberatung vorgesehen, aber weil Herr Huber so ausdrücklich davon gespro-

chen hat, sage ich es gleich jetzt: Es handelt sich um meine grossen Bedenken gegenüber dem Antrag der Kommissionsminderheit, welcher eine Vertragslösung vorsieht. Herr Huber hat mit Recht gesagt, diese Lösung berge politischen Sprengstoff, es sei eine staatspolitische Frage. Das ist auch meine Überzeugung. Gerade deswegen möchte ich dringend davor warnen, einen solchen Schritt zu tun. Es wäre überhaupt ein neuer Schritt, wenn wir eine Gemeinschaft von Kantonen zu einer Institution, zu einer Art «Nebenständerrat» hochstilisierten. Das geht doch nicht. Aber selbst wenn Sie das wollten – ich bin dagegen – könnte man darüber nicht im Rahmen des Eisenbahngesetzes beschliessen. Diese Frage ist dermassen bedeutend, dass man einen anderen Weg gehen müsste.

Was würde die Zustimmung zum Antrag der Minderheit überhaupt bedeuten? Die Minderheit wird noch Ausführungen dazu machen. Es würde bedeuten, dass die KöV einstimmig zu handeln hätte. Das wäre eine praktische Unmöglichkeit. Wir kehrten damit zum System der alten Tagsatzung zurück und könnten nur noch mit einstimmigen Beschlüssen operieren.

Wer ist denn diese KöV? Man nimmt stillschweigend an, dass seien die Vertreter der Kantone. Ich möchte hier mit aller Deutlichkeit erklären, dass selbst die Regierungen nicht die Kantone sind. Wenn schon jemand durch das Volk zur Vertretung der Kantone hier in Bern bestimmt worden ist, so sind das nicht die Regierungen und nicht die Regierungsräte, sondern die Ständeräte und Ständerätinnen. Das ist ein grundsätzlicher Unterschied, den wir nicht genug betonen können. Wir möchten es den betreffenden Regierungsräten gerne gönnen, wenn sie möglichst rasch Ständeräte werden, dann haben sie vielleicht etwas Ruhe. *(Heiterkeit)*

Ich habe mich auch erkundigt: Sind es überhaupt Regierungsräte, die zu dieser KöV-Versammlung kommen und quasi als Ständeräte handeln wollen? Ich habe erfahren, es sind zwar einige Regierungsräte, aber vielfach sind es Beamte der Kantone, die kommen und beschliessen. Auch das ist zu bedenken.

Ein wesentlicher Punkt in dieser ganzen Sache: Wir Parlamentarier diskutieren in aller Öffentlichkeit, vor Fernsehen, Radio und der Presse. Jeder kann kontrollieren, was gesagt wird. Die KöV und überhaupt die parastaatlichen Organisationen tagen eigentlich hinter verschlossenen Türen, vielleicht noch in Begleitung eines gemischten Chors am Abend. *(Heiterkeit)* Die Transparenz, auf die wir eigentlich immer mehr Gewicht legen sollten, ist vollständig beseitigt. Gerade bei den letzten Abstimmungen haben wir gesehen, wie das Volk Transparenz schätzt und mit Grund auch verlangt. Gehen wir doch nicht hin und schaffen ein Gremium, das irgendwann einmal geheim tagt und dann irgendwelche Beschlüsse bekanntgibt. Sie kennen die Beschlüsse der KöV, auch in der hier zu Diskussion stehenden Frage. Aber Sie wissen nicht, was Ihr Regierungsrat, was Ihr Kanton, was Ihre Leute dazu gesagt haben.

Zu den Regierungsräten möchte ich übrigens noch etwas sagen: Wenn sie beispielsweise den Kanton in Bern vertreten wollen, müssten sie das Einverständnis mindestens des Kantonsparlamentes einholen, sonst handeln sie eigentlich ohne Basis, denn sie sind, wie gesagt, ausserhalb ihrer exekutiven Funktion nicht für die Vertretung des Kantons in Bern bestimmt und gewählt.

Ich danke Ihnen, wenn Sie der Mehrheit zustimmen.

Piller Otto (S, FR): Nachdem wir jetzt allgemein die Vertreter der Mehrheit und diejenigen der Minderheit gehört haben, voraussichtlich aber erst am Donnerstag über ihre Anträge abstimmen werden, möchte ich noch einmal zu bedenken geben, was Herr Cavelti schon ausgeführt hat: Wir müssen uns noch einmal überlegen, was dieses System der Kommissionsminderheit bzw. der Vorschlag von Herrn Pfisterer und der KöV für Folgen haben wird.

Ich bin mit Herrn Cavelti einverstanden, wenn er sagt, dass dort zum grossen Teil auch kantonale Beamte unter der Leitung von Regierungsrat Pfisterer tätig gewesen sind; ich weiss das aus meinem Kanton. Herr Pfisterer hat alle angeschrieben; er hat die Kantonsregierungen angeschrieben, dass auf die Ständeräte Einfluss genommen werden sollte, damit dieser Antrag der Minderheit eine Mehrheit findet.

Aber stellen Sie sich das Vorgehen einmal in der Praxis vor: Wir wollen doch in diesem Lande endlich – Herr Bundesrat Ogi hat uns das auch immer wieder gesagt – etwas realisieren! Jetzt müssen wir mit 26 Kantonen Verträge abschliessen. Ich nehme an, dass Sie, Herr Bundesrat, gemäss Antrag der Minderheit mit den Kantons- und Regierungsvertretern verhandeln müssten und nicht mit Beamten; es ist nicht unbedingt fair, wenn Sie mit Beamten verhandeln müssen.

Dann gibt es sicher eine ganze Anzahl Kantone, die diese Verträge durch das Parlament ratifizieren lassen müssen. In den Kantonsverfassungen einzelner Kantone gibt es sicher Bestimmungen, die besagen, dass man gegen solche Verträge das Referendum ergreifen könne; vielleicht muss in ein, zwei Landsgemeindekantonen die Landsgemeinde darüber befinden. Allen Ernstes: Können wir mit einem solchen System in der Schweiz noch etwas realisieren? Ich finde, was die Mehrheit beantragt, d. h. Bundesrat und Mehrheit – der Bundesrat wird sich, so nehme ich an, der Mehrheit anschliessen –, ist doch eine vernünftige Lösung, die darin besteht, dass die Kantone wirklich in den Entscheidungsprozess einbezogen werden. Wenn wir der Minderheit folgten – ich muss schon etwas staunen, dass die freisinnigen Abgeordneten die Minderheit fast en bloc unterstützen –, dann müssen wir uns schon überlegen, was das für die Realisierung bedeuten wird. Wir haben bis Donnerstag Zeit, das noch etwas genauer anzuschauen.

Ich möchte Sie wirklich bitten – losgelöst vom Schreiben der KöV, initiiert von Herrn Regierungsrat Pfisterer –, sich zu überlegen, welche Konsequenzen das hat: Können wir in diesem Staat wirklich noch etwas realisieren, wenn wir solche Wege einschlagen? Können wir das Problem öffentlicher Verkehr, Regionalverkehr und Hauptverkehrslinien noch lösen?

Ich bin mit Herrn Cavelti hundertprozentig einverstanden: Damit kehrten wir langsam zum System der Tagsatzung zurück. Das geht doch nicht! Dazu haben wir ja den Ständerat. Wunderbar, wie Herr Pfisterer da argumentiert; aber er muss begreifen, dass wir ein Zweikammersystem haben, dass jeder Kanton zwei Ständeräte hat, die diesen vertreten! Wir brauchen doch nicht noch einen «Schattenständerrat» – mit allen Konsequenzen.

Mein Anliegen wäre es – wir haben diese Detailberatungen etwas vorgezogen –, dass wir die Konsequenzen bis zur Abstimmung in zwei Tagen noch einmal prüfen, damit wir dann zu einer sauberen Lösung kommen.

Ich sehe den Antrag der Mehrheit als bessere Lösung an, und ich hoffe, dass wir hier einen Entscheid im Sinne des Antrages der Mehrheit erreichen.

Frick Bruno (C, SZ): Die letzten vier Voten haben bereits zu einer Detailberatung über Artikel 51 geführt. Ich erachte es als zweckmässig, wenn ich meine Argumente gerade jetzt auf den Tisch lege. Oder möchten Sie anschliessend nochmals die gesamte Beratung über Artikel 51 mit den Wiederholungen der bereits vorgetragenen Argumente durchführen?

Präsident: Wir befinden uns in der Eintretensdebatte und werden nachher eine Detailberatung auch über Artikel 51 durchführen.

Frick Bruno (C, SZ): Dann werde ich mich dort melden.

Gadient Ulrich (V, GR), Berichterstatter: Nur ein Wort noch zur Frage der Haushaltneutralität. Ich gestatte mir aber, zwei Vorbemerkungen zu machen: Auf der einen Seite möchte ich doch unterstreichen, wie deutlich jetzt in der Eintretensdebatte das Bekenntnis, auch seitens der Vertreter der Minderheit, zum Ausdruck gekommen ist, dass dieser dritte Revisionsanlauf nun wirklich gelingen sollte, wenn der Regionalverkehr der Zukunft nicht in Frage gestellt werden soll. Wir haben, wie ich es betont habe, die Sorgen der KöV in der Kommission ernst genommen. Die KöV hatte, wie ich Ihnen dargelegt habe, reichlich Gelegenheit, ihren Standpunkt zu dokumentieren, was sie mit Sachlegitimation und in aller Objektivität tat. Ich meine, dass es richtig war, das Gespräch derart tief und weit zu führen und auch erweiterte Abklärungen in diesen Bereichen anzustreben. In der Folge sind wir, die Kommissionsmehrheit,

dann allerdings bei der Lösung den anderen Weg gegangen: Wir haben das Konzept des Bundesrates gewählt, dasselbe jedoch im Sinne des partnerschaftlichen Gedankens verstärkt. Wir wollten aber nicht so weit gehen, die bundesrätliche Verordnungskompetenz durch einen Rahmenvertrag zu unterlaufen. Ich werde mich dann im Zusammenhang mit Artikel 51 mit den beiden Modellen befassen.

Herr Cavelti hat jedoch noch die Frage nach der Haushaltneutralität aufgeworfen. Dazu will ich mich noch kurz äussern, denn die Haushaltneutralität hat ja immer wieder zu Diskussionen und wohl auch zu Missverständnissen Anlass gegeben. Deshalb möchte ich noch die Funktionsweise in zwei, drei Strichen darstellen: Ursprünglich war in der Vernehmlassung vorgesehen, dass der Bund vier Jahre lang die gleiche Summe wie bis jetzt zahle und jeder Kanton einzeln vier Jahre lang die gleiche Summe zahle. Nachdem die Sanierungsmassnahmen 1992 nun verlangen, dass 100 Millionen Franken auf die Kantone verschoben werden, ist diese Lösung nicht mehr möglich. In der Botschaft geht der Bundesrat deshalb davon aus, dass der Bund ab 1996 100 Millionen Franken weniger bezahle als bisher, dass also die Kantone diese 100 Millionen Franken mehr zu bezahlen haben. In Ziffer 44 der Botschaft hat der Bundesrat diese Haushaltneutralität für die Kantone insgesamt – darauf kommt es jetzt an – auch über das Jahr 1998 hinaus zugesichert. Es heisst da: «Die Neufestsetzung der Kantonsanteile gemäss Artikel 53 soll wie erwähnt in Zusammenarbeit mit den Kantonen erfolgen. Dabei ist davon auszugehen, dass diese Neufestsetzung für den Bund weitgehend haushaltneutral ausfallen muss.» Der Bundesrat – dies ist auch die Antwort auf die wiederholt gestellte Frage – «strebt aber auch keinen Rückzug an».

Also: Kein zusätzliches Engagement des Bundes im Regionalverkehr, aber auch kein Rückzug aus demselben. Der Bundesrat hat aber auch dargelegt, dass eine Verschiebung zwischen den Kantonen – das ist jetzt die Sphäre, die Herr Cavelti angesprochen hat – zu erwarten sei. Um die Auswirkungen dieser Verschiebung zwischen den Kantonen, falls notwendig, abfedern zu können, wurde dann die dreijährige Übergangsfrist eingebaut. Diese dreijährige Übergangsfrist betrifft somit nur die Lastenverteilung zwischen den Kantonen, nicht aber jene zwischen Bund und der Gesamtheit der Kantone. Ob und wie weit die Übergangsfrist von Nutzen sei, wird der Bundesrat dann aufgrund der Anträge der Kantone zu entscheiden haben. In Artikel 53 Absatz 1 heisst es, die Abgeltung werde «durch den Bundesrat festgelegt, nachdem er dazu die Kantone angehört hat».

Ogi Adolf, Bundesrat: Sie wissen es: Die Revision des Eisenbahngesetzes hat eine lange Leidensgeschichte. Sicher hat aber die Vorlage dadurch gewonnen. Es ist aber schlicht und einfach unmöglich, eine «Supervorlage» auszuarbeiten, die allen Ansprüchen gerecht wird und die gleichzeitig alle Probleme löst. Dafür ist die Materie – wir müssen es eingestehen und zugestehen – zu komplex.

Aber wir haben nun einen wichtigen Baustein. Die Vertreter der Kantone und der Transportunternehmungen haben mitgearbeitet. Alle Forderungen konnten natürlich nicht erfüllt werden. Aber das Resultat ist sicher ein allseits akzeptierbares. Ich möchte allen Sprechern danken. Ich habe gespürt, dass man bereit ist, auf diese Vorlage einzutreten.

Vor allem haben wir mit diesem Entwurf – es ist der dritte – eine wesentlich bessere Ordnung als bisher erreicht. Ich würde sagen: Wir haben die Unordnung in Richtung Ordnung verschoben. Es ist deshalb ein bedeutender Schritt vorwärts, und es ist – wie man so schön sagt – ein Schritt in die richtige Richtung.

Dieser Schritt ist nicht zuletzt auch gegeben durch Ihre vielen politischen Vorstösse und namentlich auch Ihre Bemerkungen zu jeder SBB-Rechnung und zu jedem SBB-Budget. Die Harmonisierung der Finanzströme ist somit dringlich geworden. Denn heute haben wir im regionalen Personenverkehr fünf verschiedene Finanzierungstitel. In Zukunft werden diese zu einer einzigen Abgeltung zusammengefasst. Die Finanzierung wird vereinheitlicht. Sie wird somit transparenter. Das ist sehr wichtig. Die Finanzierung wird auch Verbesserungen

bringen. Wir können unter den heutigen Umständen in einer Region ja kaum noch etwas verändern. Deshalb wird die Finanzierung Vorteile bringen. Bisher war es doch immer so, dass wir an den althergebrachten, unterschiedlichen Kostenteilungen hängenblieben.

Wenn es um die Sparmassnahmen geht, also um die Verteilung der hier erwähnten 100 Millionen Franken auf die Kantone, war und wird es immer sehr schwierig. Wenn wir das revidierte Gesetz nicht auf den 1. Januar 1996 in Kraft setzen können, wird – so glaube ich – der Regionalverkehr endgültig zu einem Schlachtfeld. Jeder wird dann versuchen, dem anderen etwas anzuhängen, Kosten abzuwälzen. Bei der Unübersichtlichkeit des alten Systems ist das ja kein Wunder.

Jenen Kantonsvertretern, die darauf spekulieren, ohne das revidierte Eisenbahngesetz besser wegzukommen, muss ich sagen, dass sie sich gewaltig täuschen, denn sie vergessen eines: Es steht nur jenes Geld zur Verfügung, das Sie, das Parlament, bewilligt haben, nicht mehr und nicht weniger. Ab 1996 sind das 100 Millionen Franken weniger, Revision des Eisenbahngesetzes hin oder her. Gewinnen kann ein Kanton also allerhöchstens zu Lasten eines anderen Kantons, und das müssen wir vermeiden. Dieses ganze Hickhack würde dem öffentlichen Verkehr enorm schaden und wahrscheinlich auch den guten Beziehungen zwischen den Kantonen.

Ich appelliere deshalb an Sie alle: Sorgen Sie dafür, dass es nicht soweit kommen kann! Sorgen Sie dafür, dass eine beförderliche Behandlung dieses Eisenbahngesetzes möglich wird! Es ist der dritte Anlauf.

Die Revisionsvorlage löst aber neben der Harmonisierung der Finanzströme noch einige andere Probleme. Heute können die Konzessionierten Transportunternehmungen, die KTU, irgendwie wirtschaften. Diejenigen, die sich bemühen, das Budget einzuhalten, erhalten bestenfalls einen Dankesbrief aus Bern. Aber alle diejenigen, die sich um das Budget keinen Deut kümmern, können kaum mit Sanktionen bedacht werden. Das ist ein Zustand, der nicht andauern darf. So ist die öffentliche Hand quasi ständig dem guten Willen und den unternehmerischen Fähigkeiten der Unternehmensführungen ausgeliefert. Das neue System ist auch in diesem Punkt konsequent. Es wird eine Leistung ausgehandelt, und es wird ein Preis vereinbart. Dann ist die Unternehmensführung voll verantwortlich wie in jedem Privatunternehmen.

Verbessert werden sollen auch die Vorschriften zum Rechnungswesen. Die Grenzkantone sollen bessergestellt werden, und die Anliegen der Bergkantone wurden voll berücksichtigt. Die Tarifannäherung, die auch angesprochen wurde, bleibt in ihren Zielsetzungen erhalten; ich komme noch darauf zurück. Aber die Kantone können neu mitgestalten, und das stärker als bisher. Durch den Einbezug der Tarifannäherung in die allgemeine Abgeltung können die Abgrenzungsstreitigkeiten umgangen werden. Auch das ist ein Problem, das wir dringend lösen müssen. Diese Abgrenzungsstreitigkeiten passen schlecht in die heutige Landschaft.

Die Agglomerationskantone schliesslich profitieren von der Abschaffung des Agglomerationsdrittels. Zusammen mit den peripheren Kantonen profitieren sie von der Abschaffung der Regionalstufen.

Es wurden wirklich sehr viele Anliegen aufgenommen. Ich bitte Sie deshalb, der Vorlage gemäss den Anträgen der Kommissionmehrheit zuzustimmen. Gleichzeitig ist die letzte Vorlage aus dem Jahr 1987 abzuschreiben. Diese wurde zur Überarbeitung an uns zurückgewiesen. Wir haben aber keine Ergänzung der damaligen Vorlage vorgenommen, sondern eine neue Vorlage ausgearbeitet. Wenn Sie die Protokolle aus dem Jahre 1988 nachlesen, dann werden Sie begreifen, weshalb wir dieses Vorgehen gewählt haben. Deshalb ist das Geschäft 87.069 abzuschreiben. Ich bitte Sie, auch diesem Antrag zuzustimmen.

Nun möchte ich noch zu einigen Fragen und Bemerkungen Stellung nehmen. Ich kann die Aussagen der bundesrätlichen Botschaft bezüglich der Tarifannäherung zusammengefasst wie folgt bestätigen: Das Grundanliegen der Tarifannäherung wird in Artikel 51 Absatz 2 ausdrücklich bestätigt. Das gilt auch für die leicht geänderte Formulierung von Buchstabe b in der Version der Kommissionmehrheit. Das heisst, die beiden

Ausprägungen der Tarifannäherung werden in die Abgeltung integriert: die grundsätzliche Annäherung des Tarifniveaus in Berg- und Randgebieten sowie die Möglichkeit, den Einheimischen verbilligte Tarife anzubieten.

In bezug auf die Ausführungen von Herrn Loretan möchte ich folgendes sagen: Nach Auffassung meines Departementes wären Kürzungen – Sie haben von 300 Millionen Franken gesprochen – über die 100 Millionen Franken hinaus nur im Rahmen einer grundsätzlichen Diskussion über die Verkehrspolitik des Bundes denkbar. Weitere Kürzungen – das muss man klar und deutlich sagen – entsprächen einem eigentlichen Paradigmawechsel. Das wollen wir nicht.

Zum Studentakt und damit zu Herrn Büttiker: Der Studentakt gilt grundsätzlich. Er besteht nur auf jenen Linien, wo – das muss ich in Erinnerung rufen – die Nachfrage genügend ist. Man kann doch keinen Studentakt verlangen, wenn die Züge nicht benutzt werden. Wir haben jetzt die Zahlen. Schauen Sie vielleicht einmal etwas kritischer jeden Zug an, schauen Sie, wie viele Leute diese Züge benützen. Man kann nicht eine Transjurane ausbauen und dann glauben, die SBB hätten im Kanton Jura noch eine Chance zu bestehen! Wir müssen diese Situation etwas ehrlicher, etwas fairer beurteilen.

In Artikel 51 Absatz 2 wird festgelegt, dass die Nachfrage für den Umfang des Angebotes massgebend sein soll. Also dort, wo die Nachfrage besteht, ist der Studentakt einzuführen, und dort, wo keine Nachfrage besteht, darf man aufgrund der heutigen Vorgaben, die Sie uns in bezug auf Budget und Rechnung immer wieder machen, solche leeren Züge nicht mehr fahren lassen. Wir können die Züge nicht für die Emotionen fahren lassen. Einschränkungen im Angebot sind selten durch Verkehrspolitiker verursacht worden – das möchte ich Ihnen auch zugute halten –, sondern durch Finanzpolitiker auf Bundes- wie übrigens auch auf Kantonsebene.

Die Kantone können mitreden, Herr Bisig, jährlich und bei jeder sie betreffenden Unternehmung. Fragen Sie einmal Ihren Nachbarn hier im Saal. Das funktioniert heute relativ gut. Aber Sie wissen auch: Wir haben in diesem Bereich über 500 Unternehmungen, und das ist keine einfache Angelegenheit. Ich kann Ihnen aber sagen: Wir versuchen immer Lösungen mit den Kantonen und nicht gegen die Kantone zu suchen. Die jährlichen Bestellungen sollen gemeinsam, das heisst einstimmig erlassen werden, Herr Bisig. Die KöV will aber langfristige Festlegungen, die das eidgenössische Parlament über das jährliche Budget hinaus binden würden. Das müssen Sie – ich komme bei der Behandlung von Artikel 51 selbstverständlich darauf zurück – bis Donnerstag bedenken. Ist es richtig, dass Sie Festlegungen zustimmen, die das eidgenössische Parlament über das jährliche Budget hinaus binden würden? Das ist etwas Neues; das ist etwas Unübliches und etwas, das wir in dieser Sache nicht akzeptieren können.

Zur zeitlichen Beschränkung kann ich Herrn Rhyner folgendes sagen: In der Botschaft ist auf Seite 45 unter Ziffer 44 zu lesen, dass auch die Neuberechnung der Kantonsanteile für den Bund weitgehend haushaltneutral ausfallen solle. Mehr kann der Bund nicht bezahlen; er will aber auch nicht weniger bezahlen. Die Übergangsfrist von maximal drei Jahren hat darauf keinen Einfluss. Diese gilt nur für die Verschiebungen zwischen den Kantonen.

Wenn sich der Bund aus dem Regionalverkehr zurückzieht, dann nur – das möchte ich Ihnen ganz klar sagen – wenn Sie beschliessen, dass weniger als 1,2 Milliarden Franken jährlich für diesen Regionalverkehr zur Verfügung stehen sollen. Es liegt also in Ihrer Hand, dass der Bund Wort hält und sich nicht zurückzieht. Auch hier müssen wir die Lage klar aufzeigen.

Herr Rhyner, wenn der Bundesrat die Verordnung festlegt, heisst das überhaupt nicht, dass der Bund allein die Unternehmensverträge, das Angebot und die Abgeltung aushandelt. Es heisst nur, dass er festlegt, wie bestellt wird, und nicht, was bestellt wird. Es ist in der Botschaft zu lesen, dass das hauptsächlich durch die Kantone geschieht. Was bestellt werden kann, wird durch Ihren Budgetbeschluss und gemäss Artikel 51 Absatz 2 entschieden.

Zu Herrn Huber, zur Stabilität: Wenn Sie in bezug auf ein stabiles Fahrplanangebot Wünsche haben, wenn Sie ein stabiles Fahrplanangebot wollen, müssen Sie einen mehrjährigen Ver-

pflichtungskredit über 5,6 oder mehr Milliarden Franken sprechen. Da muss ich Sie fragen: Wollen Sie das?

Zur Grunderschliessung wurde ebenfalls eine Frage gestellt. Dazu möchte ich sagen: Nach der heutigen PTT-Praxis gelten Orte mit 150 Einwohnern oder Arbeitsplätzen als Ortschaft, im Berggebiet Orte mit 100 Einwohnern oder Arbeitsplätzen. Einzelne Kantone, zum Beispiel der Kanton Zürich, gestehen erst ab 300 Einwohnern eine öffentliche Verkehrerschliessung zu. Die genaue Definition, Herr Cavelti, wird noch zu diskutieren sein, so dass sie den Bedürfnissen der Alpenkantone, der Jurakantone – die wir auch nicht vergessen wollen – und der Mittellandkantone gleichermaßen gerecht werden. Wir wollen immer gerechte Lösungen. Ich hoffe, man spürt das auch.

In bezug auf die Gleichbehandlung von SBB und KTU werden sich die Kantone an SBB und PTT gleich stark beteiligen wie an den KTU. Entsprechend der Neubelastung bei SBB und PTT werden die Kantone bei den KTU entlastet.

Zu Artikel 51 und zum Vertragsmodell möchte ich mich bei der Detailberatung äussern. Aber ich möchte jetzt – sozusagen auf dem Weg zum Aperitif oder im Hinblick auf nächsten Donnerstag – noch folgendes sagen:

Die Verordnungslösung, die der Bundesrat und die Mehrheit der Kommission vorschlagen, ist viel besser, weil der Bund – Ihr Bund! – durch die Vertragslösung gemäss Minderheit überspielt werden könnte: Wer müsste entscheiden, wenn sich die Kantone nicht einig sind? Gemäss Antrag der Minderheit müsste dann die Bundesversammlung entscheiden! Ist das der richtige Weg? Der Bund müsste doch heute koordinierend, ausgleichend arbeiten können – was er ja will, was Sie hoffentlich auch vom Sprechenden spüren.

Die Verordnungslösung ist viel besser, weil sich der Bund bei einer Vertragslösung gemäss Minderheit betreffend Abgeltung für mehrere Jahre binden müsste. Das wäre das Gegenteil von dem, was Sie bis jetzt gemacht haben: Budgetdebatte, Budgetbeschlüsse, und der Bund hatte auszuführen. Das Parlament gibt damit seine Kompetenz ab. Wollen Sie das?

Die Verordnungslösung, wie sie die Mehrheit beantragt, ist besser, weil der neue Weg rechtlich gesehen – die Herren Cavelti, Piller und andere haben es gesagt – fragwürdig ist. Er ist auf alle Fälle fremd und unüblich; es ist etwas, bei dem in der Praxis noch verschiedene Pferdefüsse zum Vorschein kommen könnten.

Schliesslich ist die Verordnungslösung besser, weil Mitwirkungs- und Mitsprachemöglichkeiten für die Kantone besser sind. Ich möchte ganz klar sagen: Der Kanton kann mit dem Bund noch reden. Wenn dagegen diese Vertragslösung kommt, kann der Bund sagen, dass sich die Partner zuerst im Rahmen dieses Vertrages organisieren und arrangieren sollen. Der Bund müsste nicht mehr Gesprächspartner sein. Wollen Sie, dass die Kantone mit ihren berechtigten Anliegen nicht mehr direkt zum Bund kommen können?

Ich möchte Sie deshalb schon jetzt bitten, die Anträge der Minderheit zu Artikel 51 abzulehnen.

Ich komme zum Fazit: Unterstützen Sie diese zukunftsweisende Vorlage, die auch bei den Betroffenen eine breite Unterstützung geniesst. Unterstützen Sie sie im Interesse eines rationelleren, besseren öffentlichen Regionalverkehrs.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition*

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 49*Antrag der Kommission**Abs. 1, 3*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

Angebote des Ortsverkehrs sowie Linien, die ausschliesslich dem Ausflugsverkehr dienen, sind von Bundesleistungen ausgeschlossen.

Art. 49*Proposition de la commission**Al. 1, 3*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

Le trafic local ainsi que les lignes servant uniquement aux excursions sont exclus des prestations de la Confédération.

Gadient Ulrich (V, GR), Berichterstatter: In dieser Bestimmung kommt der Grundsatz des sechsten Abschnittes zum Ausdruck. Die ungedeckten Kosten von Verkehrsleistungen der Konzessionierten Transportunternehmungen können abgegolten werden, wenn Bund und Kantone gemeinsam eine Leistung bestellen und die Unternehmungen eine Planrechnung unterbreiten. Dies hat u. a. zur Folge, dass keine Defizitdeckung im nachhinein mehr möglich ist, wie dies heute noch der Fall ist.

Der in Absatz 2 erwähnte Orts- und Ausflugsverkehr bleibt wie bis heute nicht abgeltungsberechtigt. Als Linien des Ortsverkehrs gelten Linien innerhalb eines städtischen Siedlungsgebietes, Linien innerhalb dicht überbauter Gebiete mehrerer Gemeinden, Linien innerhalb einer politischen Gemeinde, ausgenommen Linien, die Verbindungen zwischen entfernten Ortschaften, zu abseits gelegenen Stationen des öffentlichen Verkehrs oder zu abgelegenen Siedlungen in Berggebieten herstellen. «Ausflugsverkehr» bezeichnet touristische Angebote, die keine Erschliessungsfunktion für Ortschaften haben. Die Erschliessungsfunktion ist dann gegeben, wenn sich an einem Linienende eine Ortschaft und am andern Ende ebenfalls eine Ortschaft oder aber ein Verknüpfungspunkt mit dem übergeordneten Netz des öffentlichen Verkehrs befinden.

In Absatz 2 hat die Kommission das Wort «ausschliesslich» eingefügt. Man wollte damit den in der Botschaft festgehaltenen Gedanken verankern, wonach dem touristischen Verkehr Unternehmungen und Linien zugerechnet werden, die ausschliesslich dem Naherholungs- und Ausflugsverkehr dienen. Die Einfügung geht auf einen Antrag des VöV zurück. Die Kommission will damit zum Ausdruck bringen, dass die bisherige Praxis weitergeführt werden soll.

Absatz 3 bestimmt dann, wo der Bund allein verantwortlich ist. Dieses Angebot von nationaler Bedeutung betrifft insbesondere den kombinierten Verkehr. Hier ist auch keine Defizitdeckung im nachhinein mehr möglich, weil es eine ausdrückliche Willenskundgebung des Bundes braucht, bevor eine entsprechende Leistung abgegolten werden kann.

Ogi Adolf, Bundesrat: Zu Artikel 49 Absatz 2: Die von Ihrer Kommission gewählte Formulierung führt nach Auffassung des Bundesrates zu keiner Änderung der Abgeltungsberechtigung gegenüber dem Entwurf des Bundesrates. Entscheidend ist, ob eine Linie ganzjährig bewohnte Ortschaften erschliesst oder nicht. Ist die Erschliessungsfunktion nicht gegeben, handelt es sich um eine Linie des Ausflugsverkehrs. Das Wort «ausschliesslich» trägt nach Meinung des Bundesrates nicht zur Klärung bei, es stört aber auch nicht.

Der Bundesrat kann mit beiden Versionen leben, das heisst also, er kann auch Ihrer Version zustimmen.

Angenommen – Adopté

Art. 50*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Gadient Ulrich (V, GR), Berichterstatter: Bei Artikel 50 Absatz 1 geht es um die formellen Voraussetzungen für die Ausrichtung der Abgeltung: Erforderlich ist eine Planrechnung. Die Anforderungen an diese Planrechnung richten sich nach der Grösse der Unternehmung, sie muss aber mindestens den regionalen Personenverkehr und bei Eisenbahnen die Infrastruktur getrennt ausweisen. Aktivitäten ausserhalb des öffentlichen Verkehrs wie Reisebüro oder Elektrizitätswerk müssen separat ausgewiesen werden. Die rechnerische Abtrennung der Infrastruktur soll die entsprechenden Grundkosten besser, d. h. transparenter zum Ausdruck bringen, einen aussagekräftigen Kostenvergleich zwischen Schiene und Strasse ermöglichen und die Rechnungslegung an jene der SBB angleichen.

Absatz 2 ermöglicht, für ausländische Unternehmungen, die auf Strecken in der Schweiz dem schweizerischen Regionalverkehr dienen, Ausnahmen zu gewähren.

Seiler Bernhard (V, SH): Ich spreche zu Artikel 50 Absatz 2. Dieser Absatz besagt, dass der Bund für ausländische Unternehmungen mit geringem Streckenanteil in der Schweiz Erleichterungen gewähren kann. In der Botschaft wird dann auch das Beispiel – allerdings in Klammern, aber immerhin – Schaffhausen erwähnt. Das SBB-Netz, das von Zürich oder von Winterthur nach Schaffhausen führt, ist im Vergleich zur Deutschen Bundesbahn (DB), die durch unseren Kanton fährt, sehr klein. Die Deutsche Bundesbahn – oder Deutsche Bahn, wie sie neuerdings heisst – ist hier eigentlich eine Regionalverkehrsbahn, die die Leute vom Lande in die Stadt, an ihre Arbeitsplätze führt und zurück. Diese Deutsche Bahn hat in unserem Kanton immerhin eine Streckenlänge von 27 Kilometern. Die Leistungen, die diese Bahn erbringt, sind beträchtlich, wenn ich bedenke, dass für die Jahre 1994/95 nur in unserem Kantonsgebiet 190 000 Zugskilometer geleistet werden und dass damit vor allem Leute von den Landgemeinden in die Stadt zur Arbeit transportiert werden; zudem benützen ungefähr 800 000 bis 820 000 Personen jährlich diese Bahn. Das ist eine ordentliche Leistung.

Es gab allerdings auch einige einzelne, schlecht frequentierte Kurse, die von der Bahn auf Busse umgestellt worden sind. Auch dort ist es ein deutsches Unternehmen, die sogenannte Südbaden Bus GmbH, die diese Busse betreibt. Natürlich muss der Kanton Schaffhausen an diese zusätzlich gewünschten Leistungen bezahlen, und das ist doch eine recht grosse Summe: Für das Jahr 1995 sind es für unseren Kanton über 625 000 Franken, die an die Deutsche Bahn und an diese Bus GmbH zu bezahlen sind. Es ist also ein grosser Betrag, den wir hier bezahlen müssen, ohne dass wir bisher irgendeine Abgeltung gemäss Eisenbahngesetz bekommen konnten. Das bisherige Gesetz erlaubte keine Abgeltungen an sogenannte ausländische Bahnen und damit auch nicht an die Deutsche Bahn. Deshalb möchte ich hier klar erklärt bekommen, ob nun dieses Stück der Deutschen Bahn auf dem Areal des Kantons Schaffhausen durch dieses Gesetz tatsächlich abgeltungsberechtigt wird.

Es ist mir nicht ganz klar, wenn ich den Text lese, weil es vor allem auch heisst, der Bund «kann» – er muss also nicht, es heisst nur, er kann –, und zudem heisst es auch «für ausländische Unternehmungen mit geringem Streckenanteil in der Schweiz». Ich habe betont, dass der Anteil der Deutschen Bahn in unserem Kanton an und für sich bedeutend länger ist als der Anteil der SBB. Sind also nun diese 27 Kilometer eine zu kurze oder eine zu lange Strecke, um unterstützungswürdig zu werden? Oder besteht hier nun die Möglichkeit, dass der Bund auch für diese Strecke etwas zahlen könnte?

Ich wäre sehr dankbar, wenn man hier eine klare Stellungnahme abgeben und bestätigen könnte, dass die Deutsche Bahn im Kanton Schaffhausen zukünftig abgeltungsberechtigt sein wird.

Gadient Ulrich (V, GR), Berichterstatter: Wir haben in der Kommission diesen Sachverhalt nicht diskutiert. Ich meine aber, dass der Auffassung von Kollege Seiler Bernhard zugestimmt werden kann. Es ist vorerst auf den konkreten Fall Schaffhausen hinzuweisen, den man in der Botschaft erläuternd an-

spricht. Es wäre demnach sicher unverständlich, wenn man die Ausnahmemöglichkeit gleichwohl ausschliessen würde. Noch ein Hinweis: Meines Wissens war in der ursprünglichen Vorlage von «Konzessionierten Transportunternehmungen» die Rede, die in Artikel 49 der Abgeltungsordnung unterworfen sind. Heute wird nur noch von «Transportunternehmungen» und nicht mehr von «Konzessionierten Transportunternehmungen» gesprochen, weil folgende Kategorien von Unternehmen darunter fallen: die Konzessionierten Transportunternehmungen, Bundesregiebetriebe und auch ausländische Unternehmen, die mit Staatsvertrag Linien in der Schweiz betreiben. Die Wortwahl «Transportunternehmungen» ist auf eine Intervention des Kantons Schaffhausen hin erfolgt.

Ich glaube, Ihr Anliegen ist durch diese Vorgänge abgedeckt.

Ogi Adolf, Bundesrat: Ich kann das bestätigen, was der Präsident der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, Herr Gadiant, gesagt hat.

Der «geringe Streckenanteil in der Schweiz», Herr Seiler Bernhard, bezieht sich auf das Gesamtunternehmen, und bezogen auf die gesamte Deutsche Bundesbahn mit ihren mehreren tausend Kilometern sind 27 Kilometer ein geringer Streckenanteil. Der Fall, den Sie hier angesprochen haben, ist deshalb durch das revidierte Eisenbahngesetz abgedeckt.

Angenommen – Adopté

*Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen
Le débat sur cet objet est interrompu*

*Schluss der Sitzung um 13.00 Uhr
La séance est levée à 13 h 00*

Eisenbahngesetz. Revision

Loi sur les chemins de fer. Révision

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.091
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.06.1994 - 08:00
Date	
Data	
Seite	666-677
Page	
Pagina	
Ref. No	20 024 346

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.