

93.091

Eisenbahngesetz. Revision

Loi sur les chemins de fer. Révision

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

Beschluss des Ständerates vom 16. Juni 1994
Décision du Conseil des Etats du 16 juin 1994

Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

Béguelin Michel (S, VD), rapporteur: L'objet 87.069 est une vieille histoire. C'était une motion du Conseil des Etats qui demandait une adaptation de la loi sur les chemins de fer. Formellement, cette motion est toujours en suspens et la question se pose de savoir comment la classer. Comme l'objet dont nous allons discuter aujourd'hui est beaucoup plus vaste et englobe ce qui avait été à l'origine l'objet 87.069, les services juridiques du Parlement nous proposent de classer l'objet 87.069 et de nous concentrer sur la révision actuelle de la loi sur les chemins de fer. Je propose au président de déclarer comme classé l'objet 87.069.

J'aborde maintenant la révision de la loi sur les chemins de fer. Je l'aborderai en trois chapitres: tout d'abord le contexte général, ensuite la période de transition jusqu'à l'entrée en vigueur et, enfin, le contenu de la révision elle-même.

1. Le contexte général: il s'agit de trouver une solution optimale pour le trafic public régional par rail et par route. Le système actuel est basé sur trois composantes: les CFF, les entreprises de transport concessionnaires (ETC) et les bus PTT. Ces trois composantes ont des bases légales et des moyens de financement public totalement différents, échantés entre eux. Cette situation rend très difficiles et compliquées les discussions entre entreprises, cantons et Confédération, visant à optimiser le trafic régional public, c'est-à-dire à offrir le service répondant le mieux aux besoins des régions, aux coûts les plus bas pour la collectivité dans son ensemble, c'est-à-dire Confédération, plus cantons, plus communes.

Cette recherche des effets de synergie rail/route en trafic régional s'inscrit aussi dans le sens des propositions du groupe de réflexion sur l'avenir des CFF. Nous aurons l'occasion au début de l'année prochaine d'en débattre, lorsque nous traiterons de la conception directrice des CFF.

Ainsi, cette révision de la loi sur les chemins de fer est une première pierre indispensable à une politique des transports plus cohérente et plus efficace, à côté des autres pierres à venir comme la vérité des coûts et l'assainissement de la dette des CFF, pour ne citer que ces deux éléments.

La révision de la loi sur les chemins de fer n'est qu'un premier élément important parmi d'autres, mais ce n'est pas l'élément qui va résoudre tous les problèmes actuels du trafic régional public. Et surtout, cette révision n'apporte pas un centime de plus aux transports publics, elle ne fait que répartir de manière plus logique la somme annuelle globale disponible pour ce trafic.

Une précision de vocabulaire importante: dans le terme «trafic régional» est compris le S-Bahn de Zurich. Ce S-Bahn est en fait du trafic CFF d'agglomération, un marché totalement différent de celui du trafic régional, mais il est englobé dans le terme général de «trafic régional». Il faut savoir aussi que ce trafic d'agglomération du canton de Zurich représente à peu près la moitié des 700 millions de francs attribués chaque année par la Confédération aux CFF au titre du trafic régional.

Evidemment, ces éléments seront pris en considération dans le futur contrat qui sera passé entre le canton de Zurich et la Confédération, contrat qui, bien sûr, sera conditionné par la révision dont nous discutons aujourd'hui.

2. La période de transition: la loi révisée doit entrer en vigueur le 1er janvier 1996, mais sous la pression des restrictions financières, on assiste depuis la mi-1993 et encore beaucoup plus cette année à des mesures de rationalisation en trafic régional qui anticipent déjà sur la révision. Ce n'est pas grave quand il s'agit d'améliorations voulues et acceptées par le canton concerné, c'est plus sérieux quand il s'agit de mesures restrictives où l'égalité de traitement n'est pas forcément garantie entre les cantons. J'insiste sur cet aspect de dialogue entre Confédération et cantons, fondamental pour créer des rapports de confiance entre les deux partenaires.

3. La révision elle-même: les cantons et les entreprises concessionnaires de transports, les CFF et les PTT acceptent les principes généraux de la révision. Je rappelle ces quatre principes:

1. Harmoniser les flux financiers provenant des subventions, en profitant de l'occasion pour corriger quelque peu le rapprochement tarifaire; bonne idée à l'origine, mais qui, au fil des années et des augmentations tarifaires, avait dérivé, en créant entre autres des disparités entre régions.

2. Evidemment, l'harmonisation financière ne doit pas augmenter les charges de la Confédération, ni celles des cantons. C'est le principe de la neutralité des charges par rapport au système actuel.

3. La Confédération et les cantons commanderont une offre à un prix convenu, mais à l'avance. C'est une des nouveautés, ce qui devrait renforcer les possibilités d'action et la flexibilité des entreprises à l'égard du marché.

4. Pour garantir la régularité des comparaisons, le même système de comptabilité analytique sera généralisé dans toutes les entreprises: CFF, ETC et PTT. En particulier, les entreprises concessionnaires, tout comme les CFF, auront des comptes séparés entre infrastructure et exploitation.

Je précise ici la répartition des charges financières entre la Confédération et les cantons. C'est le noyau dur de la révision. Pour les cantons, avec le système actuel, la charge est de zéro pour cent pour le trafic régional CFF, 10 pour cent pour le trafic des bus PTT, et 37 pour cent pour les ETC. Avec le nouveau système, la charge des cantons sera chaque fois de 24 pour cent: 24 pour cent pour le trafic régional des CFF, 24 pour cent pour les bus PTT et 24 pour cent pour les ETC. Ainsi, globalement, pour un coût total de 1,5 milliard de francs environ, comme ordre de grandeur, la Confédération paiera à peu près les trois quarts, soit 1,2 milliard de francs, et les cantons le reste. En moyenne nationale, c'est la neutralité des coûts.

En revanche, en prenant les cantons isolément, il est évident que les différences seront sensibles, selon que ce canton dispose d'un très grand réseau d'entreprises concessionnaires ou, au contraire, d'un très grand réseau de lignes CFF. Dans le premier cas, par exemple dans le canton des Grisons, la part cantonale devrait diminuer; dans le second cas, par exemple le canton de Zurich, elle augmentera. Ce fait explique d'ailleurs la «résistance» du canton de Zurich sous la forme d'une proposition de minorité dont nous débattons tout à l'heure.

Bien sûr, le noeud de toute la révision a résidé dans la volonté des cantons d'obtenir toutes les garanties, pour ne pas avoir à supporter des charges financières nouvelles, surtout à long terme, ou pour obtenir des compensations financières correspondantes. La démarche constante des cantons a toujours visé deux objectifs: ne pas avoir à payer plus, et obtenir des assurances pour le long terme, afin que la Confédération n'abandonne pas, progressivement, ses responsabilités de service public efficace s'appliquant de manière égale à toutes les régions du pays.

Un élément est venu perturber la discussion sur la répartition des charges entre Confédération et cantons. C'est la décision prise dans le cadre des mesures d'économies 1992, confirmée en 1993, de diminuer de 100 millions de francs la subvention générale accordée au trafic régional. Cette décision n'a rien à voir avec la révision de la loi sur les chemins de fer, mais elle ne facilite pas le dialogue avec les cantons.

Votre commission a largement dialogué avec les délégations des directeurs cantonaux des transports publics. Sur deux points, la commission n'a pas soutenu les cantons, d'abord à propos du système trop compliqué, à notre avis, des contrats en cascade entre Confédération, cantons et entreprises de transports pour chaque ligne de transport public, ensuite à propos de la question de l'autorité chargée de trancher en cas de litiges. Nous reviendrons sur ce point dans la discussion de détail.

En commission, l'entrée en matière a été acquise sans opposition. En vote sur l'ensemble, la révision a été acceptée par 20 voix sans opposition. Je vous invite à suivre votre commission sur cette voie.

Seiler Hanspeter (V, BE), Berichterstatter: Wir unternehmen heute einen dritten Anlauf zur Revision des Eisenbahngesetzes, und die Kommission hofft, dass die Beratungen diesmal nicht auf halbem Wege steckenbleiben, sondern dass das Ziel dieser Revisionsetappe – entgegen dem Brauch unserer Slalomfahrer – wirklich auch erreicht werden kann.

Es handelt sich um eine Teilrevision in einem Bereich, in dem ein dringender Handlungsbedarf besteht: die Problematik der Abgeltung und der Finanzhilfen, für den Regionalverkehr z. B., das Sorgenkind Nummer eins des öffentlichen Verkehrs. Die Finanzierung dieses Spezialbereichs des öffentlichen Verkehrs, der durch die KTU, die SBB und den Postautodienst abgedeckt wird, basiert gegenwärtig auf sieben gesetzlichen Grundlagen: dem Eisenbahngesetz, dem Tarifannäherungsbeschluss, der Verordnung des EVED über Auto-Tarifannäherung, dem Transportgesetz, dem Leistungsauftrag an die SBB, dem Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen selber und schliesslich noch dem PTT-Organisationsgesetz.

Die damit immer umfangreicher gewordene Regelungsdichte punkto Finanzierung des Regionalverkehrs führte logischerweise auch zu immer weniger Transparenz, zu grösserem Administrativaufwand und zu einem Komplizierungsgrad, der immer weniger Kennern die Sachkompetenz auf dem Gebiet dieser ausgeklügelten Finanzierungssysteme gab und gibt.

Man kann füglich von einem Regelungsdickicht sprechen, das die neue Fassung des sechsten und siebten Abschnittes dieses Eisenbahngesetzes nun eben entwirren will. Herr Bundesrat Ogi hat es im Ständerat treffend auf einen Nenner gebracht: die Unordnung in Richtung Ordnung verschieben. Neu geregelt werden dabei vor allem die Abgeltung der ungedeckten Kosten des Verkehrsangebots sowie die Mitfinanzierung des Regionalverkehrs in Form von Darlehen und Finanzhilfen.

Die Revisionsvorlage verfolgt denn auch schwerpunktmässig die folgenden Ziele:

1. Alle Verkehrsträger des öffentlichen Regionalverkehrs sollen grundsätzlich gleich behandelt werden. Sie erfüllen ja, ob KTU, SBB oder PTT-Busse, grundsätzlich auch denselben Auftrag. Diese Gleichstellung wird unzweifelhaft auch zu regionalpolitisch gerechteren und volks- und betriebswirtschaftlich besseren Lösungen beitragen.

2. Die Finanzierung wird vereinheitlicht, damit offensichtlich vereinfacht und wesentlich transparenter. Alle heute geltenden Subventionsgrundlagen werden zu einer einzigen zusammengefasst. Deshalb ist zum Beispiel der Tarifannäherungsbeschluss aufzuheben. Das ist Voraussetzung zur angestrebten Straffung und Harmonisierung der Finanzströme. Die Beiträge an die ungedeckten Kosten werden ungeachtet des Regionalverkehrsträgers, seien dies also SBB, KTU oder PTT, durch Bund und Kantone nach einem einheitlichen Schlüssel geleistet. In die Kosten des gesamten Regionalverkehrs sollen sich demnach aufgrund festzulegender Kriterien alle teilen.

Die Kantone werden deshalb neu auch an den Regionalverkehr, den die SBB und die PTT erbringen, Beiträge leisten müssen. Gleichzeitig sollen sie aber bei den Leistungen an die KTU entlastet werden. Ich darf Sie an die Zahlen erinnern: Heute sind die Kantone beim Regionalverkehr der SBB mit 0 Prozent belastet, bei den PTT-Linien mit 9,9 Prozent und bei den KTU mit 37,2 Prozent. Neu sollen für jede dieser drei Gruppen rund 24 Prozent geleistet werden. Auf den ersten Blick hat man den Eindruck, die Kantone würden viel stärker zur Kasse

gebeten. Dem ist aber nicht so, weil der grosse Brocken – der Beitrag an die KTU, den die Kantone bisher zu leisten hatten – wesentlich verkleinert wird. Bei den beiden anderen Sektoren – beim Regionalverkehr SBB und beim Postautodienst – ist die Steigerung nicht so gross, so dass es für die Kantone ungefähr einen gleich grossen Kuchen zu teilen geben wird.

Dadurch kann man grundsätzlich eine Haushaltneutralität verwirklichen, und gerade im öffentlichen Regionalverkehr, der sich vorderhand wohl kaum zu einem Renditegeschäft wandeln wird, ist eine verstärkte Partnerschaft zwischen Kantonen und Bund vonnöten. Es kann in unserer Zeit nicht mehr angehen, dass in diesem Bereich einfach nur Rosinen aus dem Kuchen gepickt werden können und damit der Entsolidarisierung im Regionalverkehr Vorschub geleistet wird.

3. Die finanzielle Beteiligung von Bund und Kantonen an den Kosten des öffentlichen Verkehrs wird in ein anderes System überführt. Anstatt die ungedeckten Kosten – im Klartext: die entstandenen Defizite – jeweils nach Abschluss der Betriebsrechnungen nachzufinanzieren oder im nachhinein abzugelten, sollen die ungedeckten Kosten im voraus, aufgrund von Planrechnungen, errechnet und festgelegt werden. KTU, SBB und PTT erstellen ein Angebot über ihre vorgesehenen Leistungen, Kantone und Bund bestellen daraufhin zu einem vereinbarten Preis. In der Sprache des Bauunternehmers ausgedrückt könnte man sagen, dass man vom Regielohn zu einem Akkordentschädigungsprinzip wechselt. Damit soll die Transportunternehmung auf sanfterem Weg oder mittels verordnetem Anreiz zu mehr unternehmerischem Handeln geführt oder, wie die einen sagen werden, gezwungen werden. Es wird anfänglich bestimmt einige Schwierigkeiten geben, bis man überall auf das neue System marktwirtschaftlicher Prägung umgepolt hat. Langfristig aber dürfte sich diese Lösung nur positiv auswirken. Innovatives Denken und Kreativität, abgestimmt auf bedarfsgerechte Lösungen, werden zweifelsohne zu einer dringend nötigen Attraktivitätssteigerung führen. Wer sollte schlussendlich nicht daran interessiert sein?

Die Gliederung in sogenannte Sparten – z. B. regionaler Personenvverkehr, Güterverkehr, Ortsverkehr – gibt mehr Transparenz, mehr Flexibilität, und garantiert damit differenziertere, bedarfsgerechtere und zukunftsgeringere Lösungen. Sie haben bestimmt festgestellt, dass öffentliche Verkehrsleistung nicht mehr bloss auf Schiene und Strasse erfolgen kann; das Gesetz schliesst in Artikel 95 Absatz 2 bis nun auch Luftseilbahnen ein, aber nur soweit, als sie auch eine öffentliche Verkehrsaufgabe erfüllen.

Gesamthaft empfehle ich Ihnen namens der Kommission – sie hat die Vorlage mit 20 zu 0 Stimmen angenommen –, auf diese Vorlage einzutreten und damit den Weg in eine verbesserte Zukunft des öffentlichen Verkehrs freizugeben.

Bircher Peter (C, AG): Die CVP-Fraktion begrüsst diese Revision. Sie schafft Klarheit und Übersicht. Sieben Erlasse gehen in einen über. Die Gleichstellung der Anbieter SBB, PTT und KTU ist richtig. Das Straffen und Sparen durch das Bestellerprinzip ist zu begrüßen. Konkret heisst das: Unternehmervertrag durch die öffentliche Hand, Festlegung des Leistungsangebots und Abgeltung im voraus, keine nachträgliche Defizitdeckung mehr. Die Unternehmen müssen eigenwirtschaftlich handeln. Nötig sind eine vermehrte Rationalisierung, eine vermehrte Zusammenarbeit und eine engere Verknüpfung zwischen Bahn, Post und KTU.

Das hört sich gut an, aber die Sorgen der Kantone und Gemeinden sind verständlicherweise begründet. Sie befürchten grundsätzlich den Rückzug des Bundes im Regionalverkehr. Die Gemeinden im ländlichen Raum müssen sich um eine Ausdünnung der Fahrpläne beim Postauto sorgen, denn wir müssen bei dieser Revision klar sehen, dass wir einen Zahler an den öffentlichen Verkehr verlieren. Bei einem Aufwand von rund 400 Millionen Franken steuerten die PTT bisher rund 200 Millionen als gemeinwirtschaftliche Leistung bei. Diese Entwicklung ist die gleiche wie bei der Postbeförderung. Der Telecom-Bereich und die Post werden verselbstständigt. Beide Bereiche müssen vermehrt eigenwirtschaftlich handeln. Die Busdefizite der PTT sind neu also durch die öffentliche Hand zu tragen.

Kantone und Gemeinden vermissen heute klare Aussagen über das Grundangebot. Das ist in diesem Erlass gar nicht möglich. So stellt sich die folgende grundsätzliche Frage dieser Debatte, die sich an den Departementsvorsteher richtet: Wird die Formulierung von Artikel 51 Absatz 2 als Pflicht des Bundes für ein Angebotsniveau mit entsprechendem Fahrplan verstanden? Oder will sich der Bund die Möglichkeit für einen beliebigen Rückzug offenhalten?

Vor allem finanzpolitisch hängt bekanntlich vieles in der Luft. Das Schlimmste wären Versprechungen, die wir aus finanzpolitischen Gründen nicht einhalten könnten. Bezüglich der Betriebskosten wird diese Revision Klarheit bringen. Was hingegen Infrastrukturkosten, Unterhalt, Abschreibung, Verzinsung und Investitionsfinanzierung betrifft, ist noch vieles offen.

Das Postulat, welches am Schluss auf der Fahne steht, hält das Kernproblem eigentlich am prägnantesten fest. Es braucht eine Neuordnung im öffentlichen Verkehr. Es braucht klare Zuordnungen: Was macht der Bund, was machen die Kantone, was fällt auf die Gemeinden, was wollen die SBB? Das neue Leitbild muss hier Klarheit bringen. Im Moment fehlt diese kohärente Politik. Aus diesen Sorgen und Unsicherheiten heraus haben die Kantone verständlicherweise eine Vertragslösung gefordert. Sie ist jedoch nicht machbar, weil alle Kantone zustimmen müssten – das wäre eine Art Tagsatzungssystem – und weil die Regelung zu starr wäre. Auch die Budgethoheit des Bundes und des Parlamentes würde letztlich geknackt.

Wie weiter? Wir sagen ja zu diesem Rahmengesetz. Wir treten für die Anträge der Mehrheit ein – mit einer Ausnahme, wo wir für den Antrag der Minderheit sind. Wichtig ist vor allem die Ergänzung von Artikel 51 Absatz 1, wonach «das Leistungsangebot und die Abgeltung im Einvernehmen mit den Kantonen» festzulegen sind.

Wir sind also trotz meiner Bedenken und meiner Liste von Einwänden kooperativ. Aber wir müssen klar sehen: Wir legen heute nur das Fundament. Die Rechnungsablage nach Spartenmodell wird mehr Transparenz schaffen; das geht in Ordnung. Das Haushaltgleichgewicht mit den Kantonen ist gemäss der Finanzplanung nur auf drei Jahre gewahrt. Jetzt sind im Bundesfinanzplan pro Jahr rund 1,2 Milliarden Franken für den Regionalverkehr eingestellt. Die weiteren weggleitenden, politisch brisanten Entscheide fallen mit unseren jährlichen Budgetbeschlüssen – das muss hier deutlich in den Raum gestellt werden –, dem Leitbild der SBB, den neuen Unternehmensverträgen, die zwischen SBB, KTU und PTT ausgehandelt werden, und dem Engagement der Kantone und Gemeinden.

Unsere Schlussfolgerung: Ja zu diesem wichtigen Rahmen- und Grundlagengesetz. Wir haben damit aber nur ein Gerüst. Die Inhalte stehen noch aus. Die nun seit Jahren dauernde Unsicherheit darüber, was mit unseren Bundesbahnen geschehen soll bzw. wohin sie fahren sollen, dauert im Moment an; das ist der Jammer. Die Rolle, die Finanzierung und die Stellung der SBB bleiben weiterhin ungeklärt. Klärung kommt erst mit dem Unternehmervertrag nach der «Leitbildübung». Die Gefahr, dass der ländliche Raum einen schweren Verlust im Angebot des öffentlichen Verkehrs erleiden kann, ist nicht vom Tisch, vor allem, wenn wir auch die Übernahme der Defizite der PTT-Buslinien mit einbeziehen. Das alles steht vor einer noch nie dagewesenen Finanzmisere der öffentlichen Haushalte. Das ist letztlich auch das Kernproblem für das Leistungsangebot.

Unsere Forderung: Die finanzielle, strukturelle und organisatorische Neuordnung muss vorangetrieben werden. Dazu ist dieser Erlass eine gute Grundlage. Wir müssen aber nach all den Zickzackübungen unserer SBB endlich wissen, wohin die Reise geht. Denn die SBB werden weiterhin das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in unserem Lande darstellen. Wenn wir hier endlich Klarheit schaffen, ergeben sich auch klare Verhältnisse für den Regionalverkehr, die PTT-Buslinien und die KTU.

Zwygart Otto (U, BE): Die LdU/EVP-Fraktion ist für Eintreten auf die Revision des Eisenbahngesetzes.

Der öffentliche Verkehr ist nicht nur aus Spargründen unter Druck geraten. Insbesondere beim Regionalverkehr drückt

vielerorts der Schuh, und mit dem SBB-Leitbild, das ansteht, haben wir einen «Mocken» zu bewältigen, der uns gewisse Verdauungsbeschwerden machen könnte.

Es ist nicht von ungefähr, dass wir endlich über diese dringende Vorlage sprechen können. Die Sparvorgabe von 100 Millionen Franken im Sparpaket 1993 ist Realität. Sie hat einen gewissen Druck ausgeübt. Sie hilft uns, die lang gewünschte Gleichbehandlung und Vereinheitlichung der Abgeltungsordnung im Regionalverkehr zu verwirklichen respektive uns einer Verwirklichung anzunähern. Das unerwünschte Auspielen von Schiene gegen Strasse, von SBB gegen KTU oder Postautodienste kann einer sinnvolleren, zeitgemässen Lösung Platz machen. Der bisherigen, geschichtlich bedingten Willkür muss vorgebeugt werden. Die soziale Aufgabe des Verkehrs und die Erschliessung der Randregionen durch Verkehrsträger kann verbessert werden.

Dabei sind wir uns bewusst, dass es auch um grosse Finanzleistungen und um eine gewisse Umverteilung geht. Was die Verkehrsbenützer, die Gemeinden, die Kantone, aber auch der Bund umsetzen, ist volkswirtschaftlich bedeutungsvoll. Es gilt dringend, die Voraussetzungen für diese Verteilung zu schaffen, damit kostengünstiger Verkehr angeboten werden kann.

Unsere Fraktion begrüsst die Gesetzesrevision aus folgenden Gründen:

1. Es wird eine Gleichbehandlung von SBB, PTT, KTU und anderen Verkehrsträgern bis hin zu den Luftseilbahnen erreicht. Es gilt, die unübersichtlichen Regelungen transparenter zu machen. Bis jetzt konnte der Schlaue oder Bevorzugte seine Interessen durchsetzen. Gleich lange oder annähernd gleich lange Spiesse sind begrüssenswert, aber glasklar wird damit nicht alles.

2. Die Transparenz bei der Finanzierung ist der Sache an sich förderlich. Damit kann auch die Harmonisierung der Finanzströme angestrebt werden. Zwar geht es hier ja nur um die Abgeltung von Betriebskosten; die Investitionskosten sind anderswo geregelt.

Ich rufe uns in Erinnerung: Wer das Glück hat, dass eine SBB- oder PTT-Linie durch sein Gebiet führt, konnte bis jetzt einfach regionale Verkehrsaufgaben abschieben oder sich wenigstens die Grundlast bezahlen lassen. Heute ist es zwar kein Selbstbedienungsladen mehr, aber immerhin, das gewachsene Recht hatte seine Auswirkungen, was zu Ungerechtigkeiten führte. Hier ist darum eine grundsätzliche Trendwende ein Muss.

Seit uns die Finanzen zu grundsätzlichen Überlegungen zwingen, ist – zum Glück – auch das Abschieben nicht mehr so einfach. Es ist begreiflich, dass sich Kantone, Regionen und Gemeinden nur ungern der vorgeschlagenen Lösung unterziehen, sofern sie bisher Profiteure waren. Es ist aber ausdrücklich festzuhalten, dass die Kantone Nutzniesser der Abgaben der Nationalbank sind. Und 400 Millionen Franken sind nun einmal viermal mehr als die 100 Millionen, die uns das Sparpaket aufgezwungen hat.

Diese Abgaben der Nationalbank müssen bewusst weitergegeben und bei den öffentlichen Verkehrsaufgaben verrechnet werden. Die Kantone, die uns hier vorjammern, sie hätten mehr Lasten zu tragen, sollen dann bitte eine Bruttorechnung unter Einbezug des erhaltenen Geldes machen.

Der entscheidende Punkt dieser Revision wird Artikel 51 sein. Da wird sich zeigen, ob wir gewillt sind, eine praktikable Lösung für Bezahler und Besteller zu finden. Ich möchte Sie vor etwas warnen: Wir als Parlament sollten nicht meinen, in allen Details mitregieren zu müssen. Wir haben die Aufgabe, zur Verwesentlichung beizutragen, und sollten uns nicht in einen Kleinkrieg oder Stellungskrieg über einzelne Linien oder einzelne Buskurse einmischen.

Die Kantone haben bei dieser Neuregelung selbstverständlich eine Schlüsselrolle inne. Eine sinnvolle Unter- und Einordnung muss gefunden werden. Uns scheint, dass mit dem Mehrheitsantrag der richtige Weg beschritten wird. Die Harmonisierung der Finanzströme kann so realisiert werden, und auch die übrigen Regelungen können im Sinne der Mehrheit gefunden werden.

Längerfristig kann so die Solidarität von Publikum und öffentlicher Hand erreicht werden. Es ist naiv zu glauben, dass nach einer Gesetzesrevision, wie sie nun vorliegt, niemand mehr bezahlen müsse. Langjährige Nutzniesser sollen für die über Jahre hin gewährten Vergünstigungen dankbar sein. Die Modernisierung des Eisenbahngesetzes soll die Lasten im öffentlichen Verkehr gleichmässiger verteilen.

Abgesehen davon haben sich jetzt ja auch regionale und andere Verschiebungen ergeben. Die kantonalen Instanzen sollen bei der Rechnung die Lasten im gesamten ansehen und jetzt hier nicht nur die Minusseite in den Vordergrund stellen. Wir werden heute einmal mehr feststellen, dass eine Gesamtverkehrskonzeption an sich hilfreich wäre. Aber wir wollen jetzt mit den Steinen bauen, die wir zur Verfügung haben. Es ist nicht die Zeit, Luftschlösser zu planen oder – wo notwendig – auch etwas ausgeweitet werden kann. Insofern begrüssen wir auch das Kommissionspostulat. Wir hoffen, dass so der nächste Schritt, der kommen muss, kommen kann.

Ich fasse zusammen und halte fest, dass wir diese Gesetzesrevision begrüssen und hoffen, dass wir den richtigen Weg finden, um bei der Harmonisierung einen kleinen Schritt vorwärtszukommen, nicht nur der Finanzströme, sondern auch der Zusammenarbeit der verschiedensten Institutionen, die mit dem Verkehr etwas zu tun haben.

Schmied Walter (V, BE): L'UDC arrive à la conclusion suivante: la révision de la loi sur les chemins de fer ne connaît tout simplement pas d'alternative. Elle constitue le passage obligé vers une solution future meilleure qui devrait permettre au trafic régional dans son ensemble de sortir de l'impasse financière dans laquelle il se trouve aujourd'hui. Il s'agit en quelque sorte de la dernière chance. Le temps presse. La situation se dégrade de jour en jour dans les régions périphériques. Vouloir reporter une révision de la loi en question reviendrait à menacer le trafic régional dans son essence même. L'entrée en matière s'impose donc d'elle-même.

Nous insistons sur un point de la révision. Cette révision ne porte pas sur le trafic régional CFF uniquement. Elle élargit le débat et englobe avantageusement le trafic régional assumé par les ETC et par les lignes de bus PTT. Elle se veut neutre du point de vue des finances fédérales. Cette révision exigera nouvellement une participation, certes, des cantons au déficit des lignes régionales CCF et PTT, mais, en contrepartie, les cantons verront diminuée dans une même proportion leur participation au déficit des ETC.

Il sera ainsi nouvellement possible d'harmoniser les flux financiers. Ce but cher à l'UDC permettra de réunir en une seule les cinq bases de subventionnement en vigueur actuellement. Aujourd'hui, nous cherchons à introduire un clé uniforme de subvention pour l'ensemble du trafic régional du pays. Certes, la révision de la loi n'est pas à même de résoudre tous les problèmes à la satisfaction de chacun en matière de trafic régional. Il est compréhensible que les cantons consultés aient émis certaines réserves quant à l'application de cette loi. Nous partageons partiellement leurs craintes, notamment en ce qui concerne la prise en charge de nouvelles responsabilités, mais donc aussi de nouveaux risques. Cependant, les propositions de la Commission des transports, telles qu'elles vous sont soumises, en tiennent d'ailleurs largement compte. Le point central de cette révision réside à l'article 51, incontestablement. Contrairement aux dispositions actuelles, cet article exclura formellement toute prise en charge du déficit a posteriori. Nous sommes conscients que les parties en présence, à savoir la Confédération, les cantons et les entreprises de transport, devront toutes trois faire preuve de bonne volonté pour arriver à une bonne fin. Il s'agira notamment d'abandonner les notions de «prestations» et de «secteurs relevant du secteur public». De part et d'autre, il faudra bel et bien se faire à l'idée de passer commande, en matière d'offres de transport, en faisant valoir par avance les coûts non couverts qui en dé-

couleront. La réflexion partagée devra donc se faire lors de la passation de commande à la Confédération, et non pas lorsque l'on découvrira les déficits des comptes une fois bouclés. Chacun devra donc apprendre son métier et assumer pleinement ses responsabilités, l'enjeu étant de rentabiliser au maximum les infrastructures de transport, sans pour autant devoir abandonner l'exploitation des lignes non rentables.

Force est de reconnaître les trop grandes disparités existant aujourd'hui entre les régions. Cela se manifeste notamment en comparant l'ensemble des charges cantonales du trafic régional, réparties par tête d'habitants. L'UDC est favorable à cette révision qui, précisément, permettra d'atténuer sensiblement ces inégalités.

L'effet sera de surcroît bénéfique, du fait que les régions concernées seront davantage responsabilisées.

En quelque sorte, cette révision se veut révolutionnaire. Elle résout aussi les questions principales qu'on attendait d'elle. Néanmoins, il est une question à laquelle elle n'a pas répondu; cette question se pose toujours comme par le passé: à quelles conditions les habitants d'une région donnée, défavorisée économiquement et dépeuplée, disposent-ils d'un droit à être desservis par les transports publics régionaux?

L'UDC est en faveur de l'égalité de traitement et souhaite en temps utile une discussion au sein de ce Parlement. Une telle discussion ferait cependant sauter le cadre de la présente révision.

En conclusion, je vous invite à entrer en matière et à suivre, dans les grandes lignes, la majorité de la commission.

Vollmer Peter (S, BE): Die SP-Fraktion ist für Eintreten auf diese Vorlage. Auf diese Gesetzesrevision wurde in den letzten Jahren immer wieder hingewiesen, wenn wir vor ungelösten Fragen des öffentlichen Verkehrs standen. Heute haben wir diese Revision nun auf dem Tisch, und wir wissen, dass man mit dieser Revision sehr hohe Erwartungen geweckt hat, die unseres Erachtens mit diesem Gesetz keineswegs eingelöst werden können. Einmal mehr müssen wir feststellen, dass die wichtigsten Fragen respektive die Entscheidungen – beispielsweise über das Leistungsangebot des öffentlichen Verkehrs, wieviel Regionalverkehr wir uns leisten wollen, welchen öffentlichen Verkehr wir wollen – in diesem Gesetz nicht geregelt sind. Diese wichtigen Ausführungserlasse hängen dann wieder beispielsweise vom Leitbild der SBB ab, von den finanziellen Mitteln, die wir den Bahnen zur Verfügung stellen, von den Rahmenkrediten, die wir hier beschliessen und dann bei den Sparmassnahmen wieder kürzen. Im Grunde genommen haben wir hier eine Gesetzesvorlage vor uns, die all das, worauf man in den letzten Jahren immer mit grossen Erwartungen hingewiesen hat, gar nicht einlösen kann.

Dennoch: Das Herzstück dieser Gesetzesrevision, die Harmonisierung der Finanzströme, ist absolut zu begrüssen; dahinter stehen wir vollumfänglich. Es wird damit zwar noch nicht mehr Geld für den öffentlichen Verkehr freigemacht, aber immerhin wird endlich dieses alte System abgelöst, bei dem es von historischen Zufälligkeiten abhing, ob eine Gemeinde als Bedienungsort durch die SBB, die KTU oder die PTT erschlossen wurde. Auch wird mit dieser Gesetzesrevision neu geregelt, wieviel eine Gemeinde an den öffentlichen Verkehr beitragen muss; es soll eine harmonisierte Finanzierung zwischen den Kantonen und dem Bund geben. Wir begrüssen diese Revision unter diesem Aspekt.

Aber bei aller Anerkennung der durch die Harmonisierung erzielten Gerechtigkeit: Diese Harmonisierung setzt noch keine neuen Mittel frei. Eine der grossen Sorgen, gerade auch der KTU, der Privatbahnen, ist nicht zuletzt das sogenannte politische Risiko, verursacht durch die Unsicherheiten bei der Festlegung der entsprechenden Jahrestanchen im Budget. Unter diesem Aspekt bleibt, leider auch mit dieser Gesetzesrevision, mehr oder weniger alles beim alten. Wir meinen, dazu müssten sich der Bundesrat und die Verwaltung nicht nur äussern, sondern auch versuchen, uns diesbezüglich für die Zukunft neue Vorschläge zu unterbreiten. Der Ständerat hat dies vor über einem halben Jahr auch zum Ausdruck gebracht und ein Postulat überwiesen, mit dem er den Bundesrat auffordert, diesbezüglich neue Vorschläge zu bringen.

Die jetzt im neuen Gesetz festgehaltenen Sparteneinteilungen werden uns in Zukunft aber noch einige Schwierigkeiten bereiten. Wir wissen ja, dass es sehr viele Bereiche von betrieblich-organisatorischem Mischverkehr gibt, welche gar nicht so einfach aufzuteilen sind. Deshalb wird diese Einteilung in den National-, den Regional- und den Ortsverkehr in der Durchführung unter Umständen gar nicht so tauglich sein. Unklarheiten und Differenzen sind vor allem in der Frage der Einbindung respektive der Mitwirkung der Kantone festzustellen. Die grosse Zahl von Minderheitsanträgen bei Artikel 51 offenbart hier eine Problematik – man könnte auch sagen, eine Unsicherheit –, ein ungelöstes Problem im Verhältnis zwischen Bund und Kantonen.

Wir plädieren dafür, dass die Kantone und die Privatbahnen ihre Anliegen so wirkungsvoll wie möglich einbringen können. Es wäre daher unseres Erachtens zweckmässig gewesen, wir hätten eine Art Rahmenvertrag vorlegen können, aufgrund dessen man dann globale, mehrjährige Budgets, die für den öffentlichen Verkehr verbindlich gewesen wären, hätte verabschieden können. Das hätte nicht zuletzt das unternehmerische Handeln im positiven Sinn verstärkt, denn gerade auf Bundesebene wird von den Privatbahnen immer wieder dieses unternehmerische Handeln gefordert. Geben wir ihnen diesen Rahmen, unternehmerisch handeln zu können, sichern wir ihnen auch über eine gewisse Zeit in einer Art Globalbudgetierung diese Mittel, über die sie dann unternehmerisch verfügen können! Wir stellen fest, dass mit diesem Gesetz noch keine wirkungsvollen Ansätze in dieser Richtung beschlossenen werden können. Die Privatbahnen und die Kantone möchten wissen, woran sie sind, damit sie sich entsprechend einrichten können.

Ohne grosse Erwartungen – ich habe es Ihnen bereits dargelegt – stimmen wir der Revision dieses Gesetzes dennoch zu; die Harmonisierung der Finanzströme ist wichtig. Die effektive Förderung des öffentlichen Verkehrs ist damit aber noch keinen Schritt weitergekommen. Für die weitere Förderung des öffentlichen Verkehrs und die Sicherheit in der Verfügung der finanziellen Mittel über mehrere Jahre müssen sich Bundesrat und Verwaltung noch etwas einfallen lassen. Wir hoffen, dass im Anschluss an diese Gesetzesrevision entsprechende weitere Anträge noch unterbreitet werden.

Die SP-Fraktion stimmt aber selbstverständlich für Eintreten auf diese Revision.

Le président: Le groupe du Parti de la liberté communique qu'il votera l'entrée en matière.

Stalder Fritz (D, BE): Die SD/Lega-Fraktion ist gewillt, dieser Gesetzesrevision zuzustimmen. Vom Grundsatz her sollte es klar sein, dass für die Bewältigung der Verkehrsprobleme Schiene und Strasse nötig sind.

Der Regionalverkehr darf nicht vernachlässigt werden. Der Regionalverkehr wird nie in der Lage sein, seine Betriebs- und Investitionskosten selber zu tragen. Das kann aber niemals heissen, dass auf diese Verkehrssparte einfach verzichtet werden kann.

Die vorliegende Gesetzesrevision will die dringendsten Finanzprobleme, das heisst die anfallenden Belastungen zwischen dem Bund, den Kantonen, den SBB, den KTU und den PTT, regeln und verdient die Akzeptanz des Parlaments.

Die SD/Lega-Fraktion wird mehrheitlich der Mehrheit der Kommission, bei Artikel 53 Absatz 2 aber der Minderheit Binder zustimmen.

Die Einzelanträge wird sie nach Anhörung der Begründungen beurteilen. Das Kommissionspostulat verdient eindeutig eine positive Würdigung.

Fischer-Seengen Ulrich (R, AG): Es ist eine Binsenwahrheit: Der öffentliche Verkehr ist ein Patient, bei dem unklar ist, wie ihm am besten geholfen werden kann: ob es den Zahnarzt braucht, der ihm die faulen Zähne zieht, oder den Chirurgen, der ihm die kranken Glieder amputiert, ob es vielleicht den Augenarzt braucht, der ihm den Blick für die Realitäten schärft, oder ob der Psychiater genügt, der ihm gut zuredet und sagt, es komme dann schon von selbst alles wieder gut. Nachdem

offensichtlich jahrelang der Psychiater am Werk war und es doch nicht gut gekommen ist, sind nun sogar das Departement und der Bundesrat zur Diagnose gelangt, es bedürfe effizienterer medizinischer Disziplinen zur Therapie des öffentlichen Verkehrs.

Es ist tatsächlich allerhand im Tun. Die Groupe de réflexion hat sich Gedanken über die SBB gemacht. Sie hat innovative Vorschläge unterbreitet. Gestützt darauf ist ein Leitbild über die SBB in die Vernehmlassung gegangen, wobei die Vorschläge der Groupe de réflexion allerdings schon wieder sehr verwässert wurden. Wir sind gespannt, was der Bundesrat nun konkret vorschlagen wird.

Auch die Revision des Eisenbahngesetzes ist ein Mosaikstein auf dem steinigen Weg zur Gesundung des öffentlichen Verkehrs. Einzelne alte Zöpfe werden abgeschnitten, andere allerdings nur neu eingefärbt. Zwar ist dieser Gesetzesvorschlag alles andere als ein Meisterwerk der Gesetzgebungskunst. Der Versuch, in diesem Bereich, in einem Teil des bestehenden Wirrwarrs, Remedur zu schaffen, ist aber immerhin zu begrüssen.

Diese Revision bietet dem öffentlichen Verkehr, der etwas Fett angesetzt hat, zudem die Gelegenheit, ein wenig abzuspecken. Ob diesen Bemühungen Erfolg beschieden sein wird, ist allerdings noch offen. Wir begrüssen vor allem, im Sinne einer gewissen Deregulierung, die Harmonisierung der Finanzströme, die Zusammenfassung der bisherigen fünf Erlasse, welche diese Finanz- und Subventionsströme regeln, zu einem Erlass. Dies erleichtert den Überblick und schafft vermehrte Klarheit. Wir sind auch der Meinung, dass es überaus sinnvoll ist, die Beiträge des Bundes gleichmässig auf SBB, KTU und PTT zu verteilen. Dies führt dazu, dass die Kantone nicht mehr – wie bisher – die Tendenz haben, die SBB auch dort einzusetzen, wo sie nicht wirtschaftlich operieren können, wo beispielsweise ein Busbetrieb den gleichen Dienst wirtschaftlicher erbringen kann. Die Umstellung von Bahn auf Bus ist deshalb unter dem neuen Regime, falls es zum Durchbruch kommt, viel eher machbar als bisher.

Das Spartenmodell, die separate Rechnung für einzelne Leistungen, scheint uns ebenfalls ein sehr sinnvoller Ansatz zu sein. Man könnte weitergehen in Richtung Profitcenter. Dies führt dazu, dass wirtschaftliche Anreize geschaffen werden, dass ein Ansporn besteht, wirtschaftlich zu operieren.

Dass die Leistungen für die einzelnen Verkehrsträger aufgrund von Planrechnungen in einem Unternehmensvertrag erbracht werden, erscheint uns ebenfalls sinnvoll. Die bisherige nachträgliche Defizitdeckung hat das Verantwortungsbewusstsein der Unternehmungen eher geschwächt. Ich hoffe, dass diese Verantwortung mit der Neuregelung gestärkt wird, dass die Möglichkeit geschaffen wird, unternehmerisch zu handeln, wie dies auch in der Privatwirtschaft der Fall ist und sein muss. Es stellt sich die zu beantwortende Frage: Was geschieht, wenn eine Unternehmung defizitär operiert und deshalb die Tendenz hat, die Beiträge zwar einzukassieren, die Leistungen aber zu kürzen?

Allerdings ist die Abgeltungsfrage nach wie vor unklar geregelt. Das Verhältnis Unternehmung/Besteller und das Verhältnis unter den Bestellern ist nur schwer aus dem Text herauszulesen. Für den Zweitrat ist es jedoch schwierig, ein ganzes Konzept auf den Kopf zu stellen. Wir haben darauf verzichtet, eine völlig neue Lösung vorzuschlagen, weil das wahrscheinlich das Boot überladen hätte.

Immerhin ist zu fragen: Wie verhält es sich mit der Regelung des Verhältnisses Bund/Kantone in jenen Fällen, in denen Bund und Kantone gemeinsam eine Bestellung aufgeben, weil sich die Leistungen nicht vollständig auseinanderhalten lassen? Wo das Interesse sowohl beim Bund als auch bei den Kantonen liegt, stellt sich diese Frage. Der Bund will grundsätzlich das Verordnungsmodell, die Kantone wollen das Vertragsmodell. Grundsätzlich wäre das Vertragsmodell zu bevorzugen. Es erlaubt partnerschaftliche Lösungen zwischen Bund und Kantonen. Wir haben deshalb ein gewisses Verständnis für die Haltung des Bundesrates, besonders hinsichtlich Praktikabilität. Wir stellen uns im Prinzip aber hinter den Mittelweg des Ständesrates, der das Verordnungsmodell akzeptiert, jedoch im Einvernehmen mit den Kantonen und nur beim Verfahren.

Wir begrüßen die Anreicherung der ständerätlichen Lösung durch die nationalrätliche Kommission, nach welcher Einvernehmen nicht nur bei der Festlegung des Bestellverfahrens, sondern auch bei den Grundsätzen des Leistungsangebotes und bei der Abgeltung erzielt werden muss. Wenn keine Einigung in den Grundsätzen erfolgen kann, soll die Bundesversammlung entscheiden.

Schliesslich begrüßen wir auch die Regelung bei den Streitigkeiten in der Anwendung des Bestellverfahrens. Die FDP-Fraktion ist für das zweistufige Entscheidungsverfahren EVED/Bundesrat, und wir wollen auch die Einflussnahme der Bundesversammlung über die mehrjährigen Verpflichtungskredite für die Abgeltung. Hier schwebt uns eine ähnliche Lösung vor wie bei den KTU. Damit die Mitwirkung des Parlamentes gesichert ist, aber trotzdem für die Unternehmungen und die Kantone Planbarkeit und Rechtssicherheit bestehen, ist dieses Mittel geeignet.

Unklarheit besteht bei der Bemessung der Anteile von Bund und Kantonen an die Abgeltung, die in einer Verordnung festgehalten werden soll. Artikel 53 Absatz 2 bemisst den Anteil des Bundes auf mindestens 35 und maximal 95 Prozent. Die Kommission will einen Anteil von mindestens 50 Prozent, was wir unterstützen. Dem Vernehmen nach hat der Bundesrat die Absicht, den Abgeltungsschlüssel kantonsweise festzulegen. Das ist ein zu grober Raster. Meines Erachtens sollte die Interessenlage der einzelnen Körperschaften bei einzelnen Linien des öffentlichen Verkehrs separat abgeklärt und die Abgeltung entsprechend aufgeteilt werden. Ich fordere deshalb den Bundesrat auf, hier noch einmal über die Bücher zu gehen und eine sachgerechtere Lösung zu treffen.

Herr Bundesrat Ogi hat im Ständerat festgehalten, es handle sich hier nicht um eine Supervorlage, die allen Ansprüchen gerecht werde und alle Probleme löse, sondern um eine Vorlage, die die Unordnung in Richtung Ordnung verschiebe. Diese Aussage bringt das, was wir hier machen, treffend zum Ausdruck. Ich persönlich hätte in gewisser Hinsicht eine noch konsequentere Lösung vorgezogen. Ich hätte gewünscht, dass noch mehr Ideen der Groupe de réflexion bereits hier verwirklicht worden wären – besonders in Richtung privatwirtschaftlicher Prinzipien hätte ich mir noch etwas mehr gewünscht. Ich kann mir aber vorstellen, dass das noch kommen wird, wenn wir an die Umsetzung des Leitbildes der SBB herangehen.

Da uns auch hier der Spatz in der Hand lieber ist als die Taube auf dem Dach, beantrage ich Ihnen namens der freisinnig-demokratischen Fraktion, auf die Vorlage einzutreten.

Graber Rolf (L, NE): Le projet de loi qui nous est soumis est le fruit d'une longue maturation. Preuve en est qu'il a pour base le message 87.069 que nous allons classer et qui date de 1987. Dans la problématique des transports, le Parlement doit entre autres définir les compétences respectives, établir les critères de répartition des charges entre les différents partenaires et, j'insiste là-dessus, établir la hiérarchie des réseaux comme cela se fait pour les routes, et en conséquence de quoi se prononcer sur l'infrastructure, la construction ou le démantèlement d'une ligne.

Dans ce projet, deux principes que nous jugeons positifs méritent une attention particulière. Tout d'abord la collaboration entre la Confédération et les cantons pour établir l'offre des prestations. Ensuite, la mise sur pied d'égalité des CFF, des PTT et des entreprises concessionnaires.

Aujourd'hui, le moyen de transport dépend trop souvent du financement, même s'il ne représente pas une solution optimale en matière de transport public. Ainsi, en raison de cloisonnements excessifs, certains projets n'ont pas pu être financés par la Confédération, même s'ils présentaient le double avantage d'améliorer l'offre, et ceci à des coûts moindres. Ce qui aujourd'hui déjà ne devrait pas exister doit être banni demain.

Si la nouvelle loi fait une place importante à la collaboration, et nous voulons le saluer, elle demande également un effort accru des cantons. Mais cet effort n'est pas toujours clairement défini dans la loi. Ainsi, la part peut être belle pour la Confédération parce que, même si sa part de l'indemnité est inférieure

à 50 pour cent, c'est elle qui, par l'intermédiaire de l'OFT, prévoit qu'«en cas de litige lors de la commande des offres à indemniser en commun par la Confédération et les cantons, le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie tranche». N'est-elle pas juge et partie?

Les principes généraux insérés dans une loi peuvent être bons ou mauvais selon l'ordonnance qui en découle ou l'usage qui en est fait. Pour la détermination de l'offre, on prend d'abord en considération la demande, ce qui nous paraît logique, mais selon la décision du Conseil des Etats, à laquelle nous souscrivons, on tient également compte des impératifs de la politique régionale, notamment des besoins liés au développement économique des régions défavorisées.

Une rivière est par essence plus petite qu'un fleuve. Mais un fleuve n'existe que par les rivières qui l'alimentent. De même, les lignes périphériques sont moins rentables par essence que les grands axes. Elles n'en demeurent pas moins indispensables pour deux raisons: premièrement assumer le développement économique des régions et deuxièmement alimenter les lignes les plus importantes. Elles sont donc ainsi partie intégrante d'un réseau cohérent.

Nous disions tout à l'heure que la loi est bonne quant à ses principes de base. Ce n'est que lorsque nous aurons l'ordonnance que les cantons connaîtront, en fonction de l'offre, la part financière qui leur revient, indépendamment des 100 millions de francs transférés dans le cadre des mesures d'assainissement 1992. A ce jour, bien des cantons expriment encore des craintes quant à la répartition des charges définitives.

Le groupe libéral soutiendra l'entrée en matière sur ce projet et acceptera le postulat de la commission. Il soutiendra une révision de la loi qui devrait en principe supprimer certaines cloisons, tendre vers une meilleure adéquation entre l'offre et la demande de transports, et ceci en optimisant les ressources par une collaboration accrue entre les divers partenaires.

Diener Verena (G, ZH): Für die grüne Fraktion sind der Reformbedarf für das Eisenbahngesetz ausgewiesen und der Regelungsbedarf für den Regionalverkehr unbestritten.

Wenn wir jetzt aber dieses Gesetz betrachten, sehen wir, dass es nur ein Gerüst ist, dass uns Klarheit über den Inhalt, welche ja wichtig ist, fehlt. Versprochen wird uns diese Klarheit mit dem SBB-Leitbild, was aber im Moment nur ein Versprechen ist, weil das SBB-Leitbild in der Vernehmlassung steckt und weil noch offen ist, wie es weiter bearbeitet wird.

So haben wir in der heutigen Diskussion eigentlich nur zwei Schwerpunkte. Der eine Schwerpunkt ist die Harmonisierung der Finanzströme bezüglich der Subventionen für SBB, KTU und PTT. Diese Harmonisierung scheint uns sinnvoll und richtig. Was wir im Hinterkopf behalten, ist, dass diese Harmonisierung theoretisch kostenneutral sein soll. Wir wissen aber alle, dass die Kostenneutralität sehr stark davon abhängt, wie die weiteren Sparrunden hier in diesem Parlament vor sich gehen.

Der zweite Punkt, der uns in der heutigen Diskussion beschäftigen wird, ist die Sorge der Kantone, dass die Unterstützung des Bundes für den Regionalverkehr doch immer schwächer wird und dass sich der Bund beim Regionalverkehr so durch die Hintertür hinausstiehlt.

Bei der Diskussion dieses Eisenbahngesetzes in der Kommission hatte ich über weite Teile den Eindruck, dass es sich primär um ein Finanzgeschäft und nicht um ein Verkehrsgeschäft handelt. Diese Revision des Eisenbahngesetzes ist aber letztlich ein verkehrspolitisches Geschäft. Das dürfen wir nicht vergessen, wenn es jetzt um die Angebotsdefinition nach dem Bestellprinzip, die Harmonisierung der Finanzströme oder die Organisation des Ablaufes zwischen Bund, Kantonen und Anbietern geht.

Im Rahmen dieser Neuregelungen spricht der Bundesrat sehr häufig von vermehrter Partnerschaft, von partnerschaftlichem Angebot und partnerschaftlichen Finanzleistungen. Das tönt an sich gut, das ist modern. Doch die Kantone sind sehr skeptisch, und zwar skeptisch aus folgenden Gründen:

Der Inhalt dieses Rahmengesetzes ist nach wie vor unklar. Unklarheit verbreitet auch Unsicherheit, weil wir keine verbindli-

chen Zusagen des Bundesrates für den Regionalverkehr haben. Wo und wie wird das neue Grundangebot definiert? Zum Beispiel: Haben alle Regionen Anspruch auf ein minimales Angebot? Wer definiert dieses? Wieweit bleibt der Bund finanziell wirklich zu diesem Grundangebot verpflichtet? Oder, was die Kantone vor allem fürchten: Was passiert bei der Annahme eines weiteren Sparpakets hier im Parlament?

Ab 1996 müssen die Kantone eine Zusatzbelastung von rund 100 Millionen Franken übernehmen. Ein weiterer Rückzug des Bundes aus einer finanziellen Unterstützung des öffentlichen Verkehrs würde einen substantiellen Abbau des Regionalverkehrs zur Folge haben.

Diese Fragen drängen sich grundsätzlich auf, weil es der Bundesrat unterlassen hat, in der Botschaft seine Grundhaltung zum Regionalverkehr bekanntzugeben. Uns Grünen fehlt das grundsätzliche bundesrätliche Ja zum Regionalverkehr, und dieses fehlt auch den Kantonen.

Dieses Gesetz ist sehr offen formuliert. Darum, Herr Bundesrat, möchten wir von Ihnen zuhänden der Materialien ein Grundsatzversprechen bezüglich des öffentlichen Verkehrs. Wir hier im Parlament werden später keinen Einfluss mehr auf das Angebot haben. Uns obliegen dann noch die Budgetdiskussionen und die Rahmenkredite für die Investitionen für die KTU.

Zur Harmonisierung der Finanzströme: Das ist richtig, das ist auch gut. Aber ebenso wichtig ist es, dass geregelt wird, dass Finanzen überhaupt strömen. Ich denke, das ist dann auch die Hausaufgabe für uns als Parlament.

Die Diskussion über unsere Gesamtverkehrspolitik haben wir noch nicht geführt. Wir haben auch keine Diskussion über deren Finanzierung geführt. Wir haben keine Aussage des Parlaments darüber, was uns der regionale, flächendeckende Verkehr kosten darf. Und vor allem haben wir uns hier im Parlament letzte Woche darum herumgedrückt, für die Finanzierung dieses Verkehrs eine Lösung zu finden. Letzte Woche ging es bekanntlich um die Erweiterung der Zweckbindung der Treibstoffzölle; sie wurde abgelehnt. Die Erhöhung des Benzinpreises um 15 Rappen wurde ebenfalls abgelehnt. All diejenigen, die diese Ablehnungen mitverursacht haben, sind uns immer noch die Antwort schuldig, wie wir künftig den Regionalverkehr finanzieren sollen.

Ein weiteres Wort zur Partnerschaft zwischen dem Bund, den Kantonen und den Anbietern: Wenn die Kantone eine erhebliche finanzielle Belastung bekommen – der Bund wird seinen Anteil mit 5 bis 65 Prozent definieren –, gehört für uns Grüne ganz klar eine partnerschaftliche Mitentscheidung beim Bestellverfahren dazu. Das heisst: Das EVED soll keine einseitige Entscheidungskompetenzen in Streitfällen erhalten. Für uns ist es klar, dass das eine neutrale Schiedskommission braucht. Ich werde bei der Beratung von Artikel 51 Absatz 4 näher darauf eingehen.

Die grüne Fraktion ist für Eintreten und wird sich bei zwei Mindehrheitsanträgen nochmals zu Wort melden.

Ogi Adolf, Bundesrat: Die heute vor Ihnen liegende Vorlage beinhaltet eine neue Abgeltungsordnung im Regionalverkehr und behandelt eine etwas – ich weiss es – trockene Materie. Aber sie ist von grosser Bedeutung, und ich stimme Frau Diener zu: Es ist ein wichtiges verkehrspolitisches Geschäft. Ich muss noch einmal folgende Fragen beantworten: Was wollen wir mit dieser Vorlage, was haben wir für Ziele?

Wir wollen erstens die Harmonisierung der Finanzströme, also gleiche Finanzierungsregeln für alle, und das ist dringend; es ist nötig, weil wir heute – sagen wir es doch ganz offen – ein Durcheinander haben.

Wir wollen zweitens eine verbesserte Transparenz bei der Finanzierung. Auch das ist bei der heutigen Finanzlage des Bundes, der Kantone und der Gemeinden dringend notwendig.

Wir wollen drittens die Voraussetzungen für eine effizientere Organisation des immerhin teuren Regionalverkehrs schaffen. Wir müssen hier Anpassungen vornehmen, wir müssen hier Verbesserungen erreichen.

Wir wollen viertens eine klare Trennung – das sage ich bewusst hier in diesem Saal – von politischer und unternehmerischer Verantwortung. Der sogenannte Unternehmergeist soll

und muss gefördert werden. Das heisst konkret, alle Unternehmungen, die Regionalverkehrsleistungen anbieten, werden in Zukunft gleich behandelt: SBB, PTT, KTU sollen einheitlich durch Bund und Kantone finanziert werden. Dies gilt für die Betriebskosten.

Die Beteiligung der Kantone am SBB-Regionalverkehr ist aber neu. Im Gegenzug sollen die Kantone bei den KTU entlastet werden. Gemäss Voranschlag 1995 werden Bundesleistungen von insgesamt 1268 Millionen Franken in die neue Abgeltung einbezogen; für den SBB-Regionalverkehr sind es 693 Millionen Franken. Und hier muss ich Ihnen sagen: Sie beschliessen das Budget; Sie haben die Budgethoheit, wir führen aus, was Sie in Ihrer Mehrheit beschliessen. Für den Postautodienst sind für 1995 180 Millionen Franken eingestellt, für die KTU-Defizitdeckung und Abgeltung inklusive Tarifannäherung sind es 395 Millionen Franken. Das ergibt diese 1,268 Milliarden Franken für den öffentlichen Verkehr.

Diese Leistungen sind unter fünf verschiedenen Titeln aufgeführt. Sie sollen jetzt neu zusammengefasst werden, und das ist dringend notwendig. Diese Neuordnung hat absolute Dringlichkeit. Denn für alle Verkehrsträger und Verkehrsunternehmungen gelten die gleichen Kantonsanteile. Damit wird das Interesse der Kantone an optimierten Gesamtlösungen wachsen; das ist aber auch im Interesse des Regionalverkehrs. Mit den Effizienzgewinnen sollen die Angebotsverbesserungen möglich gemacht werden.

Die Abgeltungsbeträge werden neu im voraus pro Sparte festgelegt. Damit ist für die öffentliche Hand von Anfang an klar, wie viele Mittel benötigt werden und wofür sie verwendet werden. Damit weiss die Unternehmensleitung, worauf sie abstellen kann. Es wird grundsätzlich nicht mehr möglich sein, die Abgeltung im nachhinein zu erhöhen. Die Defizitdeckung wird somit abgeschafft. Auch die übrige Privatwirtschaft hat übrigens keine Defizitdeckung. Das verlangt eine grössere Ausgabendisziplin der Transportunternehmungen als heute. Das verlangt, dass die Transportunternehmungen eine aussagekräftige Kostenrechnung einführen. Das verlangt weiter, auch im Interesse der Transparenz, eine Aufteilung der Sparten, wie dies die beiden Kommissionsreferenten bereits zum Ausdruck gebracht haben, also z. B. eine Einteilung in Regionalverkehr, Ortsverkehr, Fernverkehr und Ausflugsverkehr. Auch die Zahlung für die heutige Tarifannäherung wird in die Abgeltung einbezogen. Der Zweck der Tarifannäherung im Sinne gleicher Tarife für das Berggebiet wie für das Flachland kann bestehenbleiben.

Das einheitliche Finanzierungsmodell erleichtert die Zusammenarbeit und allfällige Zusammenschlüsse von Unternehmungen. Auch das ist ein Problem, das man gelegentlich einmal lösen muss, aber wir gehen pragmatisch vor. Die Regionalisierung soll aber ganz klar gefördert werden. Der Einbezug der Kantone wird auch regional angepasste und bessere Lösungen möglich machen. Die öffentliche Hand sagt am Anfang, was sie will. Die Unternehmung sagt, was es kostet, und anschliessend kann noch verhandelt werden. Das Ergebnis wird in einer Vereinbarung fixiert, und nachher gibt es nichts mehr zu rütteln: weder nachträgliche Fahrplankürzungen noch nachträgliche Abgeltungskürzungen sind möglich. Was vereinbart wurde, gilt. Dabei sollen die Kantone so weit wie möglich, das heisst im Rahmen der Budgetvorgaben des Bundes, als Besteller auftreten können.

Erlauben Sie mir noch zwei wichtige Hinweise:

1. Mit dieser Revision ist eine finanzielle Entlastung des Bundes um 100 Millionen Franken vorzunehmen. Das war im ersten Sanierungsprogramm 1992 so vorgesehen und wurde im zweiten Sanierungsprogramm 1993 von Ihnen auch bestätigt. Sie haben das von uns verlangt, wir führen es aus.

2. Die meisten Fragen und Probleme im Zusammenhang mit den SBB müssen, wie es richtig gesagt wurde, noch ausgeklammert werden. Es geht um die Konzessionierten Transportunternehmungen, es geht um den Postautodienst und um den regionalen Personenverkehr der SBB. Der gesamte SBB-Güterverkehr, der SBB-Personenfernverkehr und die SBB-Infrastruktur werden im Rahmen der Beratung des SBB-Leitbildes behandelt werden.

Ich möchte noch ein paar Ausführungen zu den Bemerkungen der Herren Bircher Peter und Zwygart und von Frau Diener

machen und möchte noch folgendes richtigstellen: Der sechste Abschnitt des Eisenbahngesetzes, über den wir heute sprechen, knüpft das Engagement des Bundes an die Voraussetzung, dass sich die Kantone in einem gewissen Masse mitengagieren.

Der Bund wird nicht nur ein Minimalangebot mitfinanzieren, Herr Bircher. Er muss sich auch an nachfragegerecht ausgeteiltern Angeboten und an den Angeboten beteiligen, die aus Gründen der Raumplanung, der Raumordnungspolitik, der Regionalpolitik und des Umweltschutzes notwendig sein können. Die Verordnung – Sie haben das zu Recht gesagt – wird dies dann festhalten. Das heisst, der Bundesrat wird dem Parlament mit dem Budget – das ist jetzt wichtig, Herr Bircher – jeweils einen Bundesbeitrag an den Regionalverkehr beantragen, der dieses Vorgehen ermöglichen soll. Nun muss ich Ihnen und auch Frau Diener aber ganz klar sagen, dass das Eisenbahngesetz – da bin ich ganz offen – natürlich Theorie bleibt, wenn Sie diesen Beitrag kürzen oder weiter kürzen oder lineare Subventionskürzungen beschliessen. Dann fällt die finanzielle Last doch wieder auf die Kantone zurück, Herr Bircher. Da gibt es nichts zu verbergen; das ist so. Sie haben die Budgethoheit, und Sie entscheiden, was wir ausführen können. Es liegt somit in Ihrer Hand, die Bedenken der Kantone zu diesem Punkt zu zerstreuen. Es liegt nur in Ihrer Hand; der Bundesrat hat die Defizitdeckung für die PTT-Buslinien zusätzlich in den Finanzplan ab 1996 aufgenommen. Zwischen Bund, Kantonen und Transportunternehmungen, Herr Vollmer, wird es eine langfristige Planung geben, und diese wird in den Finanzplan des Bundes einfließen. Aber entscheiden werden Sie. Die Budgetgenehmigung durch Sie kann vom Bundesrat nicht umgangen werden. So ist es im Finanzhaushaltsgesetz auch festgehalten. Deshalb kann ich Ihnen, Frau Diener, kein Grundsatzversprechen abgeben, weil nicht wir über die Mittel verfügen, sondern Sie. Ich habe hier in diesen sieben Jahren immer wieder erlebt, wie die Budgets – auch diejenigen des öffentlichen Verkehrs – von der Mehrheit dieses Rates zusammengestrichen wurden.

Mit der vorliegenden Revision des Eisenbahngesetzes werden nicht sämtliche Probleme gelöst; Herr Fischer-Seengen hat es gesagt. Er hat auch gesagt, es handle sich nicht um ein Meisterwerk; ich teile diese Auffassung. Wir müssen pragmatisch vorgehen. Wir müssen das politisch Mögliche machen. Sie wissen, dass man mit einer Änderung dieses Gesetzes ja schon gestrandet ist. Jetzt haben wir, glaube ich, das gemacht, was politisch akzeptierbar ist. Ich bin dankbar für die Ausführungen von Herrn Vollmer, der sagt, dass das Herzstück in dieser Vorlage vorhanden sei. Das Herz hat bekanntlich Auswirkungen auf den ganzen Körper! Also glauben Sie daran, dass wir auch den Rest noch schaffen werden! Man darf hier nicht zu viele Anliegen in diese schwierige Materie hineinverpacken. Wir wussten das, nachdem wir, nicht zuletzt aufgrund der Diskussion im Ständerat, mit dieser Vorlage schon einmal gestrandet sind. Wir gehen Schritt für Schritt voran, Herr Fischer. Wir gehen gezielt voran. Wir gehen in klar abgrenzbaren Etappen vorwärts – wie die Bergsteiger. Die Bergsteiger haben ja in bezug auf Sicherheit auch ihre Erfahrungen. Wir werden die weiteren Schritte in separaten Botschaften vorlegen.

Die Vernehmlassung zum SBB-Leitbild, Herr Fischer, wird gegenwärtig ausgewertet. Jetzt muss aber schlagartig und dringend die Abgeltungsordnung unter Einschluss des SBB-Regionalverkehrs erneuert werden. Das hat zusammen mit der Harmonisierung der Finanzströme Priorität.

Die Revision ist eine wichtige Voraussetzung, um den öffentlichen Verkehr effizienter zu gestalten. Effizienter heisst für uns – das ist vielleicht das Schlüsselwort –, mit demselben Input mehr Output erzielen. Der Handlungsbedarf im Sinne der Vorlage findet die Unterstützung der Kantone und der Transportunternehmungen. Das wurde von den beiden Kommissionssprechern gesagt.

Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten.

*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 Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 49

Antrag der Kommission

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 3

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Diener, Hämmerle, Herczog, Hollenstein, Steiger Hans, Vollmer, Zwygart)

Die geplanten ungedeckten Kosten der vom Bund bestellten Angebote nationaler Bedeutung, insbesondere des kombinierten Verkehrs, werden von ihm alleine aus dem Reinertrag der Mineralölsteuer getragen.

Art. 49

Proposition de la commission

Al. 1, 2

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 3

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Diener, Hämmerle, Herczog, Hollenstein, Steiger Hans, Vollmer, Zwygart)

La Confédération prend intégralement en charge, par le produit net de la taxe sur les huiles minérales, les coûts non couverts

Abs. 1, 2 – Al. 1, 2

Angenommen – Adopté

Abs. 3 – Al. 3

Diener Verena (G, ZH), Sprecherin der Minderheit: Jetzt geht es um die Substanz dieses Rahmengesetzes. Bei Artikel 49 geht es um die Abgeltung der ungedeckten Kosten von gemeinsam bestellten Verkehrsangeboten. Bei Absatz 3, das ist jetzt ein ganz wichtiger Punkt, geht es um das Angebot von nationaler Bedeutung, das vom Bund bestellt wird, das heisst, es geht primär um den Kombiverkehr. Für uns ist klar, dass der Bund diese ungedeckten Kosten bezahlen muss. Die Frage, die sich hier stellt, ist: aus welcher Kasse?

Schauen wir doch einmal die Ertragssituation beim Kombiverkehr an: Heute ist die Ertragslage der Schiene katastrophal. Die Preise sind im Keller, und die Güter, die auf der Schiene transportiert werden, müssen zu Dumpingpreisen geführt werden und brauchen darum Subventionen. Ein Ende ist nicht abzusehen. Der mörderische Konkurrenzkampf zwischen der Schiene und der Strasse im Güterverkehr ist voll entbrannt.

Schauen wir nun in die Zukunft – Zukunft spricht Neat: Wir haben im Moment eine Diskussion, die im Parlament noch ansteht, in der Öffentlichkeit aber schon relativ heftig ausgetragen wird und sehr viel Emotionen aufwirbelt. Es stehen im Moment vier Basistunnels zur Diskussion: zwei in der Schweiz, einer in Österreich und einer von Italien nach Frankreich. Wenn das gebaut wird, was jetzt geplant ist, dann werden wir mit riesigen Überkapazitäten im Nord-Süd-Bereich konfrontiert werden. Überkapazitäten auf der Schiene heisst: Wir werden nicht in der Lage sein, in irgendeiner Form kostendeckende Preise zu erreichen, denn Überkapazitäten heisst Konkurrenz, heisst

Dumpingpreise. Wenn wir baulich an diesen Überkapazitäten festhalten – es sieht im Moment noch so aus, und der Bundesrat hält auch daran fest –, dann ist es völlig klar, dass wir für diesen Kombiverkehr auch in Zukunft massiv Geld in Form von Subventionen investieren müssen.

Schauen wir die Finanzsituation an: Wir haben ein Riesendefizit beim Bund. Wir haben es letzte Woche nicht geschafft, dieses Defizit auch nur marginal zu verkleinern. Wir haben es auch nicht geschafft, neue Mittel für den öffentlichen Verkehr bereitzustellen. Die Mehrheit in diesem Parlament hat es auch nicht geschafft, eine Öffnung bei der Zweckbindung der Treibstoffzölle zu erlangen. Die Realität sieht doch im kombinierten Verkehr ganz anders aus. Ich möchte Sie an die Sparübungen beispielsweise in bezug auf die Tarifverbilligung des Autoverlads am Lötschberg erinnern. Der Bundesrat hat diese Tarifverbilligung halbiert. Das hat zur Folge, dass die Bahntarife erhöht werden müssen. Die BLS ist gezwungen, diese Erhöhung auf die Benützer abzuwälzen.

Schauen wir jetzt die Neat an, den Lötschberg: Wir wissen heute schon, dass beispielsweise der Autoverlad durch den neuen Lötschberg-Basistunnel, den Sie geplant haben, rund 400 Franken pro Fahrt und Auto kosten wird. Heute sagt die BLS, dass die Tarifgrenze, die Schmerzgrenze, bei 25 Franken pro Fahrt liege. Die realen Kosten werden sich dann zumal auf rund 400 Franken pro Fahrt erhöht haben. Es wird nicht möglich sein, diesen Preis über die Tarife hereinzuholen, d. h., der Bund muss in irgendeiner Form Finanzmittel zur Verfügung stellen.

Ich möchte einen weiteren Punkt erwähnen: die Bahntarife im Kombiverkehr Deutschland–Schweiz. 1995 werden die Bahntarife in der Grössenordnung von 10 bis 20 Prozent erhöht. Es wird nicht möglich sein, die Güter zu solchen Preisen weiterhin auf der Schiene zu transportieren, wenn gleichzeitig der Transport auf der Strasse real immer billiger wird. Wie lange können wir hier in diesem Rat die Augen noch vor diesen Realitäten verschliessen?

Ich erinnere Sie auch an das neue SBB-Leitbild, das in der Vernehmlassung ist: Die SBB sollen künftig nur noch für den nationalen und internationalen Fernverkehr zuständig sein. In diesem Leitbild steht ein Satz sehr klar: Das Hauptübel der bisherigen Verkehrspolitik, die notabene gescheitert ist, sei die fehlende Kostenwahrheit. Dem würde ich beipflichten. Doch die Frage ist, wie rasch wir uns, mit den heutigen politischen Mehrheiten, von dieser fehlenden Kostenwahrheit verabschieden können. Im Moment ist es doch so, dass nach wie vor die Privilegierung der Strasse gefördert wird, auch hier in diesem Rat.

Die Minderheit ist folgender Meinung: Wenn die politische Mehrheit in unserem Land und in diesem Saal diese ungleich langen Spiesse weiterhin erhalten will, sollen die Folgekosten, die daraus entstehen – ich meine die Subventionen, die wir benötigen, um die Schiene überhaupt noch konkurrenzfähig zu erhalten –, nicht aus den öffentlichen Mitteln bestritten werden, sondern aus dem Reinertrag der Mineralölsteuer. Das ist eine absolut notwendige Quersubventionierung, bis wir endlich, auch hier in diesem Saal, gleich lange Spiesse für Strasse und Schiene haben. Das wird aber nur kommen, wenn wir die Kostenwahrheit einführen. Je schneller wir hier im Rat zur Kostenwahrheit übergehen, desto schneller werden Subventionen in diesem Ausmass nicht mehr benötigt werden.

Ich weiss, dass auch heute die Kostenunterdeckung im kombinierten Verkehr über die Treibstoffzollgelder gedeckt wird. Ich weiss aber auch, dass die Kasse der Mineralölsteuer nicht unerschöpflich ist und dass der Kampf um diese raren Batzen schon in vollem Gange ist. Letzte Woche haben wir es ja nicht geschafft, diese Kasse mit 15 Rappen pro Liter mehr zu speisen. Ich möchte Sie nur an ein kleines Beispiel erinnern: Letztes Jahr im Herbst stellte Genf den Antrag auf 20 Millionen Franken für den Verkehr in der Agglomeration von Genf. Dieses Gesuch wurde vom Bundesrat mit der Begründung abgelehnt, es sei kein Geld vorhanden, um den Agglomerationsverkehr und die Verkehrstrennung in Genf zu finanzieren. Die Signale sind klar, die Kasse ist nicht unerschöpflich, und es wird auch bei dieser Kasse einen härteren Verteilungskampf geben.

Darum ist die Minderheit der Meinung, dass wir hier in diesem Gesetz explizit festlegen müssen, dass die geplanten ungedeckten Kosten dieses Kombiverkehrs, der vom Bund bestellt wird, aus dem Reinertrag der Mineralölsteuer bezahlt wird. Ich denke, dass es in unseren Händen liegt, in diesem Parlament endlich eine richtige Verkehrspolitik an die Hand zu nehmen. Dann werden die Subventionen in dem Ausmass, wie sie jetzt – leider – geplant werden müssen, gar nicht mehr nötig sein. Je schneller wir in diesem Saal zu einer vernünftigen Verkehrspolitik kommen, um so weniger Subventionen werden wir für diesen kombinierten Verkehr brauchen.

Giezendanner Ulrich (A, AG): Frau Diener geht von völlig falschen Grundlagen aus. Sie spricht immer vom kombinierten Verkehr, differenziert aber überhaupt nicht. Kombierter Verkehr ist nicht gleich kombinierter Verkehr! Wir sprechen vom unbemannten und vom bemannten kombinierten Verkehr, von der rollenden Landstrasse. Die rollende Landstrasse ist ganz klar defizitär, und sie ist nicht zu fördern. Aber die Alpen-Initiative will genau diesen Verkehrsträger fördern. Quersubventionen im Verkehr sind heute gang und gäbe und sollen jetzt noch mehr gefördert werden. Das ist Planwirtschaft, was wir heute betreiben! Das politische Schlagwort, der Verkehr sei zu billig, entspricht überhaupt nicht unserer Marktwirtschaft. Wenn Sie die Randregionen weiterhin fördern wollen, brauchen Sie ein hohes Niveau an Logistik, vor allem in unserem Land.

Der Kostendeckungsgrad des kombinierten Verkehrs – dies ist ein Thema, das auch Frau Diener angesprochen hat – beträgt 53 Prozent beim bemannten und 65 Prozent beim unbemannten Verkehr. Ich bestreite diese Zahlen ganz vehement. Wenn wir bei den SBB eine seriöse Wegekostenrechnung hätten, würde sich ganz klar zeigen, dass im unbemannten Verkehr die Sattelzüge sogar einen Gewinn abwerfen. Aber dann würde den SBB natürlich nichts mehr gutgeschrieben. Die Politik geht also hier, wenn Sie Frau Diener folgen, einen ganz falschen Weg – einen falschen Weg, denn wenn wir diesen Verkehrsträger aus Treibstoffzollgeldern subventionieren würden, würden wir, selbstverständlich bedingt durch die Alpen-Initiative, wieder den Verlad von ganzen Lastwagen fördern. Es ist doch falsch, totes Gewicht zu verladen. Wir müssen – das ist Herr Bundesrat Ogi sicher mit mir einverstanden – den Containerverkehr, den unbemannten Verkehr, fördern. Das dürfte wohl das Wichtigste sein. Wenn Sie Quersubventionierung via Mineralölsteuer betreiben, ist doch ganz klar, dass Europa kommt und seine LKW auf unsere mit 400 Franken subventionierten Niederflurwagen verlädt. Diese 400 Franken, Frau Diener, sind nur im LKW-Verlad gerechtfertigt. Im Containerverkehr haben sie gar keine Rechtfertigung.

Zu den Tarifaufschlägen, die die Vorrednerin angesprochen hat: Beim Import/Export-Verkehr Deutschland–Schweiz betragen sie 10 bis 20 Prozent. Diese haben ihre Grundlagen nicht in der Wegekostenrechnung der Deutschen Bahn AG. Hier muss ich sogar einmal zugeben, dass die Deutsche Bahn AG mit der Privatisierung nicht besser geworden ist, sondern schlechter.

Die Deutsche Bahn AG hat klar zugegeben, sie werde die Strecke Ruhrgebiet–Schweiz verteuern, um ihre anderen Streuverkehrsstrecken zu subventionieren. Die Deutsche Bahn AG öffnet im Tag 2700 Relationen für den Kombiverkehr. Einen grösseren Unsinn gibt es nicht! Und dann nimmt man eine Strecke, die viel befahren wird, von Köln nach Basel, nach Aarau und Rothrist, und schlägt einfach auf, um den Streuverkehr zu subventionieren.

Ich fordere Herrn Bundesrat Ogi nochmals auf, endlich eine saubere Wegekostenrechnung einzuführen, endlich mit diesem Ammenmärchen, der kombinierte Verkehr würde seine Kosten nicht decken, aufzuhören. Das stimmt nicht! Der sinnvolle Kombiverkehr, der Sattelverkehr, deckt seine Kosten. Helfen Sie mit, dass die Verkehrspolitik auch in diesem Eisenbahngesetz in die richtige Richtung geht, und lehnen Sie diesen Minderheitsantrag ab! Er fördert den falschen Verkehrsträger.

Le président: Le groupe de l'Association des indépendants et du Parti évangélique populaire informe qu'il soutiendra la minorité Diener.

Fischer-Seengen Ulrich (R, AG): Der Antrag der Minderheit Diener ist verfassungswidrig. Artikel 36ter Absatz 1 BV zählt abschliessend auf, was aus dem Reinertrag der Mineralölsteuer zu finanzieren ist. Es ist meines Erachtens nicht angebracht, dass eine im Widerspruch zur Bundesverfassung stehende Bestimmung in das Eisenbahngesetz eingebaut wird. Der Antrag der Minderheit Diener ist deshalb schon aus formellen Gründen abzulehnen.

Zum Materiellen: Wir haben es letzte Woche abgelehnt, die Zweckbindung zu lockern. Es wurde eingehend darüber diskutiert. Der Entscheid war eindeutig. Aus diesen Gründen steht der Antrag der Minderheit Diener ebenfalls quer in der Landschaft.

Umgekehrt sind wir uns bewusst, dass neue Finanzierungsgrundlagen für den öffentlichen Verkehr wohl unausweichlich sind. Wir haben bereits erste Überlegungen angestellt. Eine Konkretisierung dieser Überlegungen wird noch nötig sein. Wir können diese Frage aber nicht übers Knie brechen. Sie muss sorgfältig evaluiert werden. Eine solche Lösung darf vor allem nicht einseitig zu Lasten der Strassenbenützer gehen. Ich bitte Sie, den Antrag der Minderheit Diener abzulehnen, sofern Frau Diener diesen nicht noch zurückzieht, weil er hoffnungslos ist.

Hollenstein Pia (G, SG): Die grüne Fraktion unterstützt den Antrag der Minderheit Diener.

Seit Jahren setzen sich die Grünen für eine Lockerung der Zweckbindung der Mineralölsteuer ein. Mehr Spielraum im Einsatz von finanziellen Mitteln ist dringend nötig. Zurzeit ist der Einsatz von Treibstoffzollgeldern für den öffentlichen Personenverkehr sehr bescheiden. Von einer echten Förderung des öffentlichen Verkehrs kann gar nicht gesprochen werden. Die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs aus der Treibstoffzollkasse ist so lange gerechtfertigt, als der Individualverkehr seine externen Kosten nicht deckt. Deshalb ist eine Zweckerweiterung zugunsten des öffentlichen Verkehrs nötig.

Herr Fischer-Seengen, der Antrag der Minderheit Diener ist nicht verfassungswidrig; denn die Verwendung von Geldern aus der Mineralölsteuer, wie sie in Artikel 36ter Absatz 1 Buchstabe c der Bundesverfassung geregelt ist, lässt viel mehr zu als die heutige Verkehrstrennungsverordnung. Nebst der Erhöhung des kombinierten Verkehrs und des Transports begleiteter Motorfahrzeuge werden dort, Herr Fischer, auch «andere Massnahmen zur Trennung des Verkehrs» erwähnt. Dazu kann mit wenig Phantasie auch der kombinierte Verkehr gezählt werden.

Der Antrag der Minderheit Diener will gewährleisten, dass die Subventionierung des kombinierten Verkehrs und/oder des Autoverlads nicht aus allgemeinen Mitteln kommt, und dies ist wichtig.

Deshalb unterstützen wir Grünen den Antrag der Minderheit Diener und bitten Sie, ihm ebenfalls zuzustimmen.

Graber Rolf (L, NE): Nous jugeons la proposition de minorité Diener excessive. Certaines lignes d'importance nationale présentent effectivement des excédents de coûts, mais n'en demeurent pas moins essentielles pour maintenir la cohérence du réseau. Le financement de ces coûts doit se faire prioritairement par le biais des recettes fiscales et non par le produit net de la taxe sur les huiles minérales.

Les automobilistes s'attendent à ce que la taxe serve avant tout à financer des routes et, plus spécifiquement, à achever enfin le réseau des routes nationales. Alors que la dernière augmentation de la taxe avait précisément trouvé sa justification dans cette volonté d'achever le réseau des routes nationales, nous ne pouvons pas soutenir une proposition dont les conséquences seraient de soustraire des montants importants des buts auxquels ils étaient destinés. Ce serait tout simplement tromper le citoyen.

Schmied Walter (V, BE): La proposition de minorité torpille l'esprit de base qui constitue le coeur de cette révision de loi.

En fait, cette dernière veut que celui qui passe commande d'une offre en matière de trafic régional paie aussi la facture ou participe au paiement de celle-ci. Il ne saurait en aller autrement en ce qui concerne les commandes que la Confédération passe à différentes institutions de transports publics.

Il faut aussi retenir que l'automobiliste – en fait la proposition de minorité souhaite faire payer à l'automobiliste l'ensemble de ces déficits qui passent par la Confédération – paie également des impôts. On est en droit de se demander si la proposition de minorité ne vise pas tout simplement à faire couler les grands projets d'intérêt national, comme celui des nouvelles transversales ferroviaires, parce qu'on ne peut pas imputer ces déficits de manière unilatérale.

Je crois que cela coule de source qu'il faut rejeter la proposition de minorité. C'est en tout cas l'avis unanime du groupe UDC.

Vollmer Peter (S, BE): Die SP-Fraktion unterstützt die Minderheit Diener.

Wir haben hier einen Artikel, in dem festgelegt ist, dass der Bund diese nationalen Angebote, auch im kombinierten Verkehr, alleine zu tragen hat. Das tönt sehr schön. Aber das bedeutet in der Umsetzung, dass der Bund, weil er immer weniger Geld zur Verfügung hat, das von ihm bestellte Angebot immer mehr ausdünnen muss. Damit geben wir diesem nationalen Angebot und dem kombinierten Verkehr zu wenig Chancen, weil die Mittel fehlen. Deshalb ist es logisch und zweckmässig, dass wir diese Verpflichtung des Bundes mit der entsprechenden Finanzierung verknüpfen, sonst hängt diese Verpflichtung völlig in der Luft. Wir machen uns etwas vor, wenn wir sagen, der Bund trage dieses Angebot des kombinierten Verkehrs alleine.

Es ist auch nicht so, dass man sagen kann, man zöge das dem Automobilisten zugunsten des öffentlichen Verkehrs aus der Tasche. Es ist im Interesse des Automobilisten, dass möglichst viel kombinierter Verkehr abgewickelt werden kann, weil dann die Strassen entlastet werden. Das ist doch der Sinn dieses Antrages. Wir wollen nicht umlagern, sondern im Grunde genommen die Mittel dafür sichern, dass die gesetzliche Aufgabe, die wir hier in diesem Artikel festschreiben, in der Praxis auch tatsächlich erfüllt werden kann. Ich bitte Sie deshalb im Namen der SP-Fraktion, den Minderheitsantrag zu unterstützen.

Herr Giezendanner hat gesagt, was hier gemacht werde, sei nicht Marktwirtschaft. Aber, Herr Giezendanner, das Problem ist doch heute gerade, dass wir keine Marktwirtschaft haben, weil der Strassenverkehr seine Kosten nicht deckt. Deshalb werden ja sehr viele Ressourcen verschleudert. Der Markt kann gar nicht spielen, weil die Spiesse ungleich lang sind, weil ökonomisch gesehen der Strasse viele Kosten nicht angelastet werden. Wir müssen genau mit diesem Mechanismus, den die Minderheit Diener beantragt, einen Schritt hin zu mehr Marktwirtschaft wagen. Das bedeutet aber auch, dass jeder Verkehrsträger seine Kosten zahlen muss.

Ich bitte Sie: Stimmen Sie dem Antrag der Minderheit Diener zu. Es wäre ins Blaue hinaus legiferiert, hier zu sagen, der Bund habe ein Angebot alleine zu tragen, wenn wir nicht auch gleichzeitig sichern würden, dass er das Geld dafür hat. Sonst kürzt er dieses Angebot nämlich ständig, und dann haben wir den Zweck dieser Gesetzgebung nicht erfüllt.

Ich bitte Sie deshalb: Unterstützen Sie den Antrag der Minderheit Diener.

Le président: Le groupe démocrate-chrétien informe qu'il soutiendra la majorité de la commission.

Giezendanner Ulrich (A, AG): Ich lasse es einfach nicht mehr zu, dass man in diesem Rat immer wieder sagt, der Strassenverkehr zahle seine Kosten nicht. Das stimmt nicht. Wenn wir eine echte, saubere Grundlage für die Strassenrechnung hätten, wenn wir den Rückstellungsfonds verzinsen würden, dann hätten wir eine Überdeckung. Die Strassenrechnung 1992 – ich habe es in diesem Saal schon einmal gesagt – ist

unqualifiziert, sie ist nicht annehmbar, und das lassen wir nicht mehr zu.

Béguelin Michel (S, VD), rapporteur: La question du financement du chemin de fer aura visiblement une tournure passionnante et passionnée. Mais nous n'en sommes pas là. Nous sommes dans le cadre de la révision de la loi sur les chemins de fer.

L'intention de M^{me} Diener, dans sa proposition de minorité, d'une contribution au financement des transports publics par le recours aux taxes sur l'huile minérale, peut paraître bonne aux yeux de certains. Le cadre de la révision de la loi sur les chemins de fer n'est toutefois pas le bon moyen d'aller plus loin dans cette direction. Le problème est manifestement plus vaste. Il nécessite de toute manière un changement de la constitution, à l'article 36ter en particulier.

Madame Diener a raison quand elle dit que nous aurons à résoudre le financement des chemins de fer, des CFF en particulier. Mais le Parlement aura l'occasion d'en débattre totalement et pleinement lorsqu'il discutera au premier semestre de 1996 du «Leitbild der SBB», donc de la conception directrice des CFF. Dans ce cadre-là, la discussion sur le financement des CFF pourra se développer dans toutes ses dimensions.

Ces arguments ont convaincu une majorité de la commission, qui a rejeté la proposition Diener par 13 voix contre 7 et avec 4 abstentions.

Seiler Hanspeter (V, BE), Berichterstatter: Darf ich vielleicht zuerst einmal klarstellen, worüber wir hier eigentlich sprechen? Es geht nämlich darum, dass die geplanten ungedeckten Kosten der vom Bund bestellten Angebote von nationaler Bedeutung allein von ihm bezahlt werden. Was sind Angebote von nationaler Bedeutung? Dazu gehören bestimmt jegliche Formen des Transitverkehrs; dazu gehört der Fernverkehr Schweiz–Ausland und umgekehrt; dazu gehört auch die Verbindung von Landesteil zu Landesteil, die Verbindung Westschweiz–Ostschweiz zum Beispiel – damit wir wissen, worum es geht.

Hier diskutieren wir nur darüber, wer diese Kosten nun zu tragen hat. Gemäss Antrag der Minderheit Diener sollen die Kosten, die der Bund voll zu übernehmen hat, allein aus dem Reinertrag der Mineralölsteuer getragen werden. Dazu gibt es doch ein paar Überlegungen, die ich Ihnen mitgeben möchte. Es gibt drei Aspekte:

1. Es gibt einen politischen Aspekt. Den politischen Entscheid muss das Parlament fällen. Es hat ja verschiedentlich zur Frage Stellung genommen, wie weit man die Mineralölsteuererträge zur Finanzierung des Schienenverkehrs einsetzen solle. Es ist darauf auch letzte Woche hingewiesen worden.

Frau Diener, ich schätze den Schwingsport, aber ich schätze es nicht, wenn man den «inneren Briener» auf der politischen Bühne anwendet und etwas, das man im Grundsatz vor einer Woche bereits diskutiert und abgelehnt hat, jetzt wieder quasi mit einem «inneren Briener» in ein Gesetz hineinpacken will. Herr Béguelin hat darauf hingewiesen, wo diese Frage dann diskutiert werden soll.

2. Ein weiterer Aspekt ist der juristische Aspekt. Frau Hollenstein, Sie haben auf Artikel 36ter Absatz 1 der Bundesverfassung hingewiesen, vor allem auf Buchstabe c. Dort heisst es, dass diese Gelder auch «für andere Massnahmen zur Trennung des Verkehrs» verwendet werden können. Da interpretieren Sie natürlich «Trennung des Verkehrs» schon sehr, sehr weit, und ich könnte mir vorstellen, dass da noch gründliche juristische Gutachten nötig wären, um das abzuklären. In der Kommission jedenfalls war man der Meinung, dass das nicht verfassungskonform sei.

3. Aus dieser Situation heraus ergibt sich noch ein letzter Aspekt, nämlich ein zeitlicher. Wir wollen dieses Gesetz und diese Neuordnung möglichst rasch wirken lassen, in Kraft setzen können. Wenn wir jetzt diese Bestimmung einfließen lassen, die juristisch mindestens sehr, sehr fragwürdig ist, dann wird das zu einer unwahrscheinlichen Verzögerung führen, und dann würden wir all die guten Aspekte, die in diesem Gesetz enthalten sind, weiterhin auf die lange Bank schieben. Ich glaube, das ist nicht unsere Aufgabe.

Aus diesem Grund empfiehlt Ihnen die Kommissionsmehrheit – 13 zu 7 Stimmen bei 4 Enthaltungen –, den Antrag der Minderheit Diener abzulehnen.

Ogi Adolf, Bundesrat: Absatz 3 betrifft die Abgeltung von Angeboten nationaler Bedeutung von Privatbahnen, insbesondere den Huckepackverkehr. Für den Huckepackverkehr ist es bereits heute so, dass die Aufwendungen aus den Treibstoffzöllen finanziert werden. Dies ist im Treibstoffzollgesetz und in den nachgeordneten Erlassen geregelt. Die Erwähnung im Eisenbahngesetz hat eher deklaratorischen Wert. Für andere Angebote nationaler Bedeutung käme die Finanzierung aus der Mineralölsteuer jedoch – das muss ich sagen, Frau Hollenstein – einer Erweiterung der Zweckbindung gleich und würde eine Verfassungsänderung bedingen. Nachdem Sie letzte Woche nicht einmal der Erweiterung dieser Zweckbindung auf die Infrastrukturkosten der Bahn zugestimmt haben, ist es unrealistisch – und Sie können das nicht hier im Rahmen der Revision des Eisenbahngesetzes tun –, wenn Sie nun eine Erweiterung der Zweckbindung auf die Betriebskosten – ich betone: auf die Betriebskosten – des öffentlichen Verkehrs verlangen. Wir müssen deshalb aus Gründen der Konsequenz diesen Antrag ablehnen.

Frau Diener hat einmal mehr die Neat angesprochen und gesagt, wir würden riesige Überkapazitäten schaffen. Ich weiss nicht, wo sie die Zahlen hernimmt, um das einmal mehr zu behaupten. Warten Sie doch das Gutachten von Herrn Professor Graf ab, Frau Diener, das Ihnen in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen am nächsten Dienstag präsentiert wird. Ich möchte nur sagen: Die vier Tunnel, die Sie erwähnt haben, wurden bereits 1989 von den Verkehrsministern der Alpenländer abgesprochen. Sie wurden abgesprochen, weil wir den Personen- und Güterverkehr durch die Alpen im ganzen nächsten Jahrhundert umweltfreundlich abwickeln wollen; weil wir uns auf das stützen, was man uns in Prognosen in Aussicht gestellt hat; weil wir, was die Schweiz betrifft, aus moralischen Gründen den sogenannten Umwegverkehr, den wir durch unsere 28-Tonnen-Limite, durch unser Nacht- und Sonntagsfahrverbot auslösen, nicht weiter einfach so den anderen Ländern zufahren lassen dürfen und weil wir die Alpen-Initiative so umsetzen wollen, dass wir nicht nur den Verkehr von Grenze zu Grenze, sondern auch den Verkehr vom Mittelland ins Tessin und vom Mittelland ins Wallis auf die Schiene verlegen.

Es ist interessant: Andere wollen unsere Verkehrspolitik übernehmen – ich verweise auf den «Tages-Anzeiger» vom Freitag letzter Woche: z. B. Holland –, und wir wollen von dieser Verkehrspolitik wieder abrücken.

Ich darf auch sagen: Seit 1989 hat sich sehr viel getan, sogar in der Weltgeschichte: Die Berliner Mauer ist gefallen, der kalte Krieg gehört – Gott sei Dank – der Vergangenheit an. Aber der Ost-West-Verkehr in Europa alimentiert eben auch den Süd-Nord-Verkehr, und die ehemalige Jugoslawienroute wird auf der Schiene wie auf der Strasse in den nächsten dreissig Jahren beispielsweise für Griechenland und die Türkei und den ganzen Balkan nicht gebraucht werden können.

Sie werden am nächsten Dienstag staunen, Frau Diener, wenn Sie die Zahlen sehen werden. Aber ich möchte Sie jetzt schon bitten: Lesen Sie dann die Zahlen, schwarz auf weiss, und bitte nicht zwischen den Zeilen. Es sind ganz klare Zahlen, und Sie werden überrascht sein. Aber Sie sind ja fair und ehrlich und werden die nötige Einsicht haben. Ich kenne Sie ja aus Ihrer Zeit, als Sie noch Präsidentin der Kommission waren.

Deshalb bitte ich Sie, den Antrag der Minderheit Diener abzulehnen, weil man ihn nicht hier stellen und im Rahmen des Eisenbahngesetzes vollziehen, sondern wie gesagt an einem anderen Ort, zu einem späteren Zeitpunkt darauf zurückkommen sollte.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit
Für den Antrag der Minderheit

100 Stimmen
52 Stimmen

Art. 50*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté***Art. 51***Antrag der Kommission**Abs. 1**Mehrheit*

.... Der Bundesrat regelt das Bestellverfahren sowie die Grundsätze für das Leistungsangebot und die Abgeltung im Einvernehmen mit den Kantonen.

Minderheit

(Fischer-Seengen, Bezzola, Bircher Peter, Friderici Charles, Giger, Mamie, Wanner)

.... mit den Kantonen. Kann kein Einvernehmen erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung. Die autonome

Abs. 2, 3

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Abs. 4**Mehrheit*

Bei Differenzen im Bestellverfahren zwischen Kantonen, Transportunternehmungen und der mit der Aushandlung der Vereinbarungen betrauten Bundesbehörde über Angebote, die vom Bund und von den Kantonen gemeinsam abzugelten sind, entscheidet das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement unter Berücksichtigung der Grundsätze von Absatz 2. Dieser Entscheid kann an den Gesamtbundesrat weitergezogen werden.

Minderheit I

(Vollmer, Steiger Hans)

.... abzugelten sind, entscheidet die Bundesversammlung unter Berücksichtigung der Grundsätze von Absatz 2.

Minderheit II

(Diener, Hämmerle, Hollenstein)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Abs. 5 (neu)**Mehrheit*

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Minderheit

(Bezzola, Cavadini Adriano, Fischer-Seengen, Giezendanner, Giger, Mamie, Schmidhalter, Wanner)

Die Bundesversammlung bewilligt die finanziellen Mittel für die in den Artikeln 49 bis 54 vorgesehene Abgeltung mit einem mehrjährigen Verpflichtungskredit.

*Antrag Binder**Abs. 1*

.... und die Abgeltung nach Konsultation der Kantone.

*Antrag Fischer-Seengen**Abs. 1*

.... im Einvernehmen mit den Kantonen. Kann kein Einvernehmen erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung. Die autonome

*Antrag Nabholz**Abs. 2*

....

e. (neu) Anliegen der Behinderten.

Art. 51*Proposition de la commission**Al. 1**Majorité*

.... Le Conseil fédéral règle la procédure de commande ainsi que les principes de l'offre de prestations et de l'indemnisation d'entente avec les cantons.

Minorité

(Fischer-Seengen, Bezzola, Bircher Peter, Friderici Charles, Giger, Mamie, Wanner)

.... avec les cantons. Si aucune solution n'est trouvée, l'Assemblée fédérale se prononce. Cette disposition

Al. 2, 3

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Al. 4**Majorité*

En cas de litige en matière de procédure de commande entre les cantons, les entreprises de transport et les autorités fédérales chargées de négocier les conventions relatives aux offres à indemniser en commun par la Confédération et les cantons, le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie tranche; il tient compte des principes figurant à l'alinéa 2. Cette décision peut être portée devant le Conseil fédéral.

Minorité I

(Vollmer, Steiger Hans)

.... par la Confédération et les cantons, l'Assemblée fédérale tranche en tenant compte des principes de l'alinéa 2.

Minorité II

(Diener, Hämmerle, Hollenstein)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Al. 5 (nouveau)**Majorité*

Rejeter la proposition de la minorité

Minorité

(Bezzola, Cavadini Adriano, Fischer-Seengen, Giezendanner, Giger, Mamie, Schmidhalter, Wanner)

Pour l'indemnisation prévue aux articles 49 à 54, l'Assemblée fédérale accorde les moyens financiers nécessaires grâce à un crédit d'engagement sur plusieurs années.

*Proposition Binder**Al. 1*

.... de l'indemnisation après consultation des cantons.

*Proposition Fischer-Seengen**Al. 1*

.... avec les cantons. Si aucune entente n'est trouvée, l'Assemblée fédérale se prononce. Cette disposition

*Proposition Nabholz**Al. 2*

....

e. (nouvelle) des impératifs des handicapés.

Abs. 1 – Al. 1

Béguelin Michel (S, VD), rapporteur: Il s'agit tout d'abord d'un éclaircissement sur les motivations de la majorité de la commission pour sa proposition dont le texte diffère de celui de la décision du Conseil des Etats. L'article 51 alinéa 1er a fait l'objet d'une large discussion à propos de l'idée des cantons d'imaginer des contrats-cadres en cascade, d'abord entre la Confédération et chacun des 26 cantons, puis entre les cantons et les entreprises.

La commission, par 11 voix contre 8 et avec 2 abstentions, a d'abord préféré la décision du Conseil des Etats, moins lourde à gérer sur le plan administratif. Toutefois, elle a voulu tenir compte au mieux de l'intérêt des cantons, en précisant que le Conseil fédéral ne devrait pas seulement régler avec les cantons la procédure de commande, mais aussi les principes de l'offre de prestations et de l'indemnisation.

La proposition de la majorité crée une divergence avec le Conseil des Etats; elle a été approuvée par 18 voix contre 3 et avec 3 abstentions.

Seiler Hanspeter (V, BE), Berichterstatter: In Artikel 51 haben wir eine Differenz zum Ständerat. Ich möchte Ihnen das kurz erläutern.

Wir haben heute in der Diskussion und im Eintreten bereits von den Sorgen der Kantone gehört. Der Ständerat hat bei der Bestimmung, was im Einvernehmen mit den Kantonen zu regeln ist, nur das Bestellverfahren erwähnt. Wir haben in der Kommission auch noch andere Anträge gehabt. Wir haben uns aber dafür entschieden – und zwar sehr deutlich –, dass man gerade in Berücksichtigung der Bedenken in den Kantonen nicht nur das Bestellverfahren im Einvernehmen mit den Kantonen zu regeln hat, sondern auch «die Grundsätze für das Leistungsangebot und die Abgeltung».

Wir bitten Sie, diese Formulierung so zu akzeptieren.

Fischer-Seengen Ulrich (R, AG), Sprecher der Minderheit: Der Entwurf des Bundesrates in dieser Frage ist klar: Leistungsangebot, Abgeltung und Verfahren sollen durch Verordnung geregelt werden.

Der Antrag der Mehrheit will demgegenüber «das Bestellverfahren sowie die Grundsätze für das Leistungsangebot und die Abgeltung im Einvernehmen mit den Kantonen» geregelt wissen. So ist dies aber eine klassische Lex imperfecta.

Richtig ist es, den vom Ständerat eingeschlagenen Weg weiter zu beschreiten, indem nicht nur das Bestellverfahren, sondern auch die Grundsätze von Leistungsangebot und Abgeltung im Einvernehmen mit den Hauptbetroffenen geregelt werden. Wir wollen kein einseitiges Diktat des Bundes.

Was aber, wenn dieses Einvernehmen nicht erzielt werden kann? Wer entscheidet in einem solchen Fall? Hier besteht eine Lücke im Antrag der Mehrheit. Herr Binder, der nach mir sprechen wird, hat diese Problematik ebenfalls erkannt. Seine Lösung ist aber ein Schritt zurück; statt dem Einvernehmen will er nur die Konsultation der Kantone. Dies widerspricht aber der Idee von Ständerat und Mehrheit. Wir wollen verhindern, dass die Kantone übergangen werden, und lehnen deshalb auch den Antrag Binder ab.

Der Antrag der Minderheit will die Bundesversammlung als Schiedsrichter in jenen hoffentlich seltenen Fällen einsetzen, da zwischen Bund und Kantonen Einvernehmen nicht freiwillig erzielt werden kann; dann soll die Bundesversammlung entscheiden. Diese Lösung ist nicht neu. Bereits das heutige Recht hat vorgesehen, dass der Leistungsauftrag an die SBB ebenfalls durch einen Beschluss der Bundesversammlung erteilt werden soll.

Es wird eingewendet, diese Lösung sei nicht praktikabel. Hier müssen wir zwischen der Fixierung des Bestellverfahrens und dessen Anwendung im Einzelfall unterscheiden. Verfahren und Grundsätze werden einmal festgelegt und bleiben dann hoffentlich während mehrerer Jahre in Kraft und müssen nicht mehr geändert werden. Hier ist eine etwas aufwendigere Meinungsbildung und Beschlussfassung durchaus gerechtfertigt. Anders ist es bei der Anwendung im Einzelfall. Hier wäre ein Verfahren mit Beschluss der Bundesversammlung zu aufwendig, es wäre nicht praktikabel.

Ich spreche damit auch gleich zu Absatz 4: Der Antrag der Mehrheit ist dort richtig, während der Antrag der Minderheit I (Vollmer) untauglich ist. Auch der Beschluss des Ständerates mit der Schiedskommission ist zwar gut gemeint, aber bei der Anwendung im Einzelfall nicht tauglich.

Ich bitte Sie deshalb, hier bei Absatz 1 der Minderheit zu folgen.

Binder Max (V, ZH): Sie müssen nicht über meinen Antrag abstimmen, weil er gar nicht mehr existiert. Er ist fälschlicherweise verteilt worden.

Wir hatten im Herbst die Situation, dass sehr viele Einzelanträge und Anträge aus der Kommission gestellt wurden. Ich regte dann beim Präsidenten an, dass wir in der Kommission noch einmal über dieses Gesetz sprechen. Das taten wir am 31. Oktober 1994. Ich war in der Kommission mit meinem Antrag gegen jenen von Herrn Fischer-Seengen siegreich, unterlag jedoch dann mit 16 zu 3 Stimmen und stellte keinen Minderheitsantrag. Demzufolge stelle ich den Antrag auch hier im Plenum nicht mehr.

Das gleiche gilt übrigens für meinen Antrag zu Artikel 53 Absatz 1, den Sie in Ihren Unterlagen haben. Auch da unterlag ich in der Kommission so stark, dass ich den Antrag nicht aufrechterhalte.

Im übrigen kann ich Ihnen sagen, dass die SVP-Fraktion der Mehrheit zustimmt.

Bircher Peter (C, AG): Wir sind nun schon beim Kern des Gesetzes. Ich bin froh darüber, dass sich der Departementsvorsteher konstruktiv bezüglich einer einvernehmlichen Lösung mit den Kantonen geäußert hat. Unsere Fraktion begrüßt den Antrag der Mehrheit sehr, dass die Grundsätze für das Leistungsangebot und die Abgeltung «im Einvernehmen» – das ist eine gute Formulierung – mit den Kantonen zu geschehen hat.

Wir unterstützen auch den Antrag der Minderheit bei Artikel 51 Absatz 1, dass in dieser ebenso grundlegenden Frage nach Antrag der Minderheit Fischer-Seengen notfalls die Bundesversammlung zu entscheiden hat.

Nach wie vor gilt die grösste Besorgnis der Kantone diesem Artikel, und zwar deshalb, weil die alte Verordnung, die bestimmte minimale Grundleistungsangebote im Regionalverkehr durch die SBB festgeschrieben hat, hinfällig wird. Es wird alles offen. Eine neue Lösung muss zwischen Bund und Kantonen ausgehandelt werden, und das schafft im Moment eine grosse Unsicherheit. Mit anderen Worten: Wichtige Entscheide, wo, wann und nach welchem Fahrplan ein Zug oder ein Bus fährt, fallen mit der Verordnung. Das kann man nicht anders lösen. Aber wir müssen für die Kantone Verständnis haben, dass sie im Rahmen dieser Beratung eine höchstmögliche Sicherheit haben wollen.

In bisherigen Verordnungsentwürfen ist immer von einem Grundangebot die Rede. Zum Beispiel ist für ländliche Regionen von einem minimalen Grundangebot von vier Kursfahrten die Rede. Die Sorge der Kantone ist die, ob der Bund nachfragegerecht mitmacht, wenn das Angebot gesteigert wird, oder ob er sich letztlich – die Kernfrage liegt bei den Finanzen, wir haben es heute mehrmals gehört – bei zunehmender Finanzknappheit sukzessive auf ein Minimalangebot zurückzieht. Wie weit bleibt der Bund dort partnerschaftlich?

Es ist richtig, was Herr Bundesrat Ogi gesagt hat: Die Entscheide fallen jedes Jahr hier bei der Beratung des Budgets – mit dem Entscheid, wieviel Geld wir dafür zur Verfügung stellen. Aber das ist eine zu schmale Basis. Denn wofür machen wir denn Gesetze? Wir bauen jetzt ein Grundgerüst für die ganze Verteilung und sollten vom Herrn Departementsvorsteher zuhänden der Materialien klare Aussagen dafür haben, dass diese Flexibilität im Angebot – natürlich nachfragegerecht, es will ja niemand öffentlichen Verkehr fördern, der nicht genutzt wird – beibehalten wird, dass der Bund da mitspielt, dass er sich nicht auf praktisch minimale Verpflichtungen festlegt und sich dann sukzessive doch zurückziehen kann. Ich wäre sehr froh darüber, wenn Herr Bundesrat Ogi nochmals ganz präzise Aussagen machen würde.

Den Antrag Nabholz zu Absatz 2, dass auch die Anliegen der Behinderten aufzunehmen sind, können wir unterstützen.

Was die Anträge bei Absatz 5 anbetrifft, könnten wir uns der Minderheit Bezzola anschliessen. Aber wir warten noch den weiteren Verlauf der Debatte ab. Es kann durchaus sinnvoll sein, dass letztlich mehrjährige Verpflichtungskredite notwendig sind, gerade aufgrund dessen, was ich vorhin gesagt habe, dass sich der Bund nämlich nicht plötzlich davonstellen, seiner Verantwortung entziehen kann. Das darf nicht passieren, sonst hätten wir nichts Positives erreicht, sondern ein Aussteigeszenario im öffentlichen Verkehr eingeleitet, und das wäre fatal.

Zwygart Otto (U, BE): Wenn wir die Fahne betrachten, sehen wir eine Vielzahl von Anträgen, und alle haben das Bestreben, Klarheit zu schaffen. Die Schwierigkeit liegt darin, dass wir immer wieder vor neuen Problemen stehen. Ich glaube, in dem Sinne ist es wichtig, dass die jetzige Diskussion, im Hinblick auch auf die Praxis, Anhaltspunkte gibt. Ich bin der Meinung, dass hier die Aussagen von Herrn Bundesrat Ogi wesentlich sind.

Unsere Fraktion wird im grossen und ganzen den Mehrheitsanträgen zustimmen, weil sie uns als der praktikabelste Weg erscheinen.

Wenn wir in Artikel 51 Absatz 1 sehen, dass der Antrag der Minderheit Fischer-Seengen die Bundesversammlung als Schiedsrichter einsetzen will, haben wir grösste Bedenken. Einerseits ist es eine äusserliche Frage. Wir jammern über die Geschäftslast. Weil aber solche Entscheide rasch gefällt werden müssen, ist es nicht unbedingt sinnvoll und praktikabel, diesen Weg einzuschlagen. Hier stellt sich natürlich ein Grundproblem – ich hoffe, dass Herr Bundesrat Ogi auch hierzu etwas sagen kann –, das Problem der Kontinuität. In letzter Zeit gab es die Schwierigkeit, dass die Verkehrsunternehmungen nicht wussten, was im nächsten Jahr passiert. Aber die Budgets und die Entscheide über bestimmte Sachen – z. B. letztlich auch Fahrpläne oder Anstellungen – müssen geplant werden können. Hier braucht es diese Sicherheit, und es fragt sich, ob dieser Weg der richtige ist. Besinnen wir uns doch auf den ureigensten Auftrag des Parlamentes, nämlich gesetzgeberisch tätig zu sein. Wenn wir aber Schiedsrichter spielen sollen, ist das eine Pseudoaktivität, die uns nirgendwohin führt. Praktisch würde das dann bedeuten, dass wir den 17.30-Uhr-Kurs von Vorder- nach Hinterfultigen bewilligen sollten. Als Parlamentarier können wir in dieser Frage motionieren. Das wäre der Vorteil. Aber der Weg führt dann in einer anderen Richtung zum Ziel.

Es wäre auch so, dass wir wegen der Geschäftslast plötzlich alles in Kategorie Verledigen würden. Das wäre auch nicht der geeignete Weg.

Der vorhin von Herrn Fischer-Seengen vorgeschlagene Weg ist bei uns bis jetzt nicht praktiziert worden. Deshalb glaube ich, dass das nicht der richtige Weg ist.

Für mich ist vor allem entscheidend, was in Absatz 2 steht. Dort werden die Eingrenzungen gemacht. In dem Sinne ist diese Auslegeordnung der möglichen Randbestimmungen wichtig und von entscheidender Bedeutung. Hier werden Leitplanken gesetzt, und es ist klar, dass dazu wenig Bemerkungen zu machen sind.

In diesem Zusammenhang erlaube ich mir noch einen Hinweis auf den Absatz 5. Die Minderheit der Kommission beantragt Verpflichtungskredite. Diese Verpflichtungskredite können unter Umständen eine Hilfe sein, weil sie für mehrere Jahre Gültigkeit haben. Aber auch hier besteht die Frage: Was passiert in der Detailregelung? Die Grundproblematik bleibt bestehen, und der Antrag hilft uns eigentlich auch nicht weiter.

Die normale Budgethoheit, die wir ja als Parlament haben, kann ein genügendes Steuerungsinstrument sein. Über die Feinverteilung entscheidet letztlich trotzdem immer wieder eine Verwaltungsbehörde.

Vor diesem Hintergrund scheint es uns richtig, dass man der Mehrheit zustimmt.

Béguelin Michel (S, VD), rapporteur: D'abord une précision à propos du traitement de ces propositions. La commission était prête avec son rapport pour la session d'automne 1994. Pour des raisons de surcharge, cet objet a été renvoyé, d'abord à la session d'hiver, ensuite à la présente session extraordinaire.

Mais, immédiatement après la session d'automne, cinq propositions ont été soumises. Il nous semblait normal de les traiter en commission pour ne pas surcharger le travail du plénum. Nous avons donc procédé à ce traitement le 31 octobre, et avons liquidé quatre des cinq propositions. Il en reste une, c'est la proposition Tschopp à l'article 53 dont nous discutons tout à l'heure.

J'en viens à la proposition de minorité. Notre collègue Fischer-Seengen propose d'intégrer l'Assemblée fédérale comme autorité de recours si aucune entente ne peut être trouvée entre le Conseil fédéral et les cantons. Nous allons largement discuter de cette autorité de recours sur le fond lorsque nous aborderons l'article 51 alinéa 4. Nous n'avons pas moins de trois propositions, celle de la majorité, de la minorité I (Vollmer), et de la minorité II (Diener). Je me borne donc à préciser, à propos de cet alinéa 1er, que la proposi-

tion de minorité a été rejetée par notre commission en deux temps: tout d'abord par 12 voix contre 9; puis par 16 voix contre 3 en faveur du texte de la majorité.

Je vous invite à suivre la majorité de la commission.

Seiler Hanspeter (V, BE), Berichterstatter: Einige befürchten, dass sich der Bund aus dem Regionalverkehr stehlen könnte. Das liegt in Ihrer Hand. Sie bestimmen in jedem Budget, wie viele Gelder Sie für den Regionalverkehr flüssigmachen wollen. Wenn Sie nächstes Jahr auf 600 Millionen Franken kürzen, dann stehen nur 600 Millionen Franken anstatt 1,3 Milliarden Franken zur Verfügung. Das liegt in Ihrer Hand, und das ist das Hauptbedenken.

Zum Antrag der Minderheit Fischer-Seengen: Die Kommission hat den Antrag mit 11 zu 8 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt. Wir müssen eingestehen, dass wir damit ein gewisses Präjudiz schaffen würden, indem wir die Bundesversammlung in einen Prozess einschalten würden, der eigentlich auf Verwaltungsstufe oder mindestens auf Regierungsstufe geregelt werden sollte.

Denken Sie einmal an die Konsequenzen, wenn wir die Bundesversammlung beauftragen würden, diesen Entscheid zu fällen. Angenommen, kleine Kantone, die im Parlament nur wenige Vertreter haben, könnten eine Vereinbarung nicht akzeptieren, machten Einwände zum Bestellverfahren. Wir müssten entscheiden. Sie glauben doch nicht, dass diese Begehren von kleinen Kantonen, die viele Randgebiete haben, wirklich eine Chance hätten durchzukommen. Hier würde nicht nach Sachkompetenz entschieden, sondern vorwiegend nach politischen Überlegungen. Da sehe ich eine gewisse Gefahr, die man auch in der Kommission, mindestens so nebenbei, diskutiert hat.

Ich bitte Sie aus diesen Gründen, vor allem auch aus Gründen der Praktikabilität, den Minderheitsantrag abzulehnen und dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen.

Ogi Adolf, Bundesrat: Es ist richtig, dass wir hier beim Kern oder bei der Schlüsselstelle des Gesetzes sind. Wir haben hier zwei zentrale Sätze.

Ich möchte zum ersten Satz, der vom Ständerat eingefügt worden ist, folgendes sagen: Wir können dem zustimmen. Die Vereinbarung wird gemäss angepasstem Gesetzestext jährlich abgeschlossen. Die Vereinbarungen enthalten das konkrete Angebot für ein Fahrplanjahr und den exakten Abgeltungsbetrag, Herr Bircher Peter. Sie sollen nach Absicht des Bundesrates im Rahmen der verfügbaren Mittel dann durch die Kantone auch ausgehandelt werden. Damit entsprechen wir einer alten Forderung der Kantone. Die Vereinbarungen können jedoch erst dann definitiv abgeschlossen werden, wenn Bund und Kantone ihre Budgets genehmigt haben. Das ist keine so einfache Mechanik, sondern eine recht schwierige. Wir haben bei der Investitionshilfe aus den Rahmenkrediten für die KTU mit derartigen Vereinbarungen eigentlich gute Erfahrungen gemacht. Sie waren bisher im Gesetz nicht festgeschrieben. Mit der Festschreibung wird aber die Kooperationsbereitschaft den Kantonen gegenüber, Herr Bircher, einmal mehr verdeutlicht. Wir sind einverstanden.

Zum zweiten Satz: Hier geht es in Richtung Antrag der Minderheit Fischer-Seengen, und da muss ich etwas ausholen. Die Mehrheit hat der folgenden Lösung zugestimmt: «Der Bundesrat regelt das Bestellverfahren sowie die Grundsätze für das Leistungsangebot und die Abgeltung im Einvernehmen mit den Kantonen.» Sogar Herr Bircher sagte, dies sei eine gute Formulierung. Jetzt will die Minderheit Fischer-Seengen den folgenden Satz anfügen: «Kann kein Einvernehmen erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.» Wir hätten dann also 246 Schiedsrichter. Ich komme darauf zurück.

Zu der Bedeutung dieses Antrages: Es geht beim zweiten Satz von Absatz 1 um den Erlass der Ausführungsbestimmungen, also um die Verordnung. Die Mehrheit der Kommission hat den Passus eingefügt: «... sowie die Grundsätze für das Leistungsangebot und die Abgeltung ...» Was heisst das genau? Es kann nur darum gehen, die Grundsätze des Leistungsangebotes von Absatz 2, Herr Zwyg, und die grundsätzliche Möglichkeit zur Abgeltung gemäss Artikel 49 genauer auszu-

legen. In diesem Sinne sind wir mit der Ergänzung, dem Mitspracherecht der Kantone, einverstanden. Der Ständerat hatte dem Entwurf noch «im Einvernehmen» beigefügt. Das haben wir auch aufgenommen. Damit wollte der Ständerat den Kantonen das Mitspracherecht, das sie verlangt haben, einräumen. Aber es war nie und ist nicht die Meinung, dass einzelne Kantone – das ist wichtig, und ich bitte Sie um Ihre Aufmerksamkeit – damit den Erlass der Verordnung verhindern können. «Im Einvernehmen» heisst also, dass die Mehrheit der Kantone der Verordnung zustimmt. Ganz wichtig ist, dass Sie zur Kenntnis nehmen, dass die Minderheit Fischer-Seengen die Frage stellt, was passieren würde, wenn eine Mehrheit der Kantone anderer Meinung wäre als der Bundesrat. Dann wären wir blockiert. Der Bundesrat müsste im Prinzip so lange verhandeln, bis ein Einvernehmen erzielt würde.

Die Minderheit Fischer-Seengen will, dass bei einer Pattsituation Sie, die Bundesversammlung, entscheiden sollen. Das ist – das muss ich Ihnen sagen – etwas ganz Neues. Das funktioniert nicht. Das ist nicht praktikabel. Das geht nicht. Machen Sie bitte das Ganze nicht so kompliziert und schwerfällig. Sie können doch die Eisenbahn nicht direkt vom Nationalratssaal aus führen. Das ist nicht möglich. Das ist eine totale Vermischung der Zuständigkeiten.

Angenommen, der Bundesrat erlässt im Einvernehmen mit den Kantonen eine Verordnung, bei der ersten Revision kommt aber kein Einvernehmen zustande. Dann müsste die Bundesversammlung, dann müssten Sie entscheiden. Damit bekommt die Verordnung auch Gesetzescharakter. Sie steht damit gleichwertig neben dem Eisenbahngesetz, und sie kann nur durch das Parlament wieder geändert werden.

Angesichts der permanenten Überlastung – die beiden Herren Referenten haben es gesagt, zeitlich war es nicht möglich, dieses Eisenbahngesetz früher zu behandeln, was ich bedaure – der eidgenössischen Räte frage ich Sie: Wie wollen Sie dann hier den Schiedsrichter spielen? So können wir doch nicht arbeiten, so können wir doch in diesem Land den öffentlichen Verkehr nicht fördern, so können wir und Sie, das Parlament, die SBB und die KTU von diesem Saale aus nicht führen. Sie im Parlament können doch nicht Schiedsrichter spielen, 200 Nationalräte und 46 Ständeräte! Beim Fussball gibt es bereits Probleme mit einem Schiedsrichter und zwei Linienrichtern. Beim Eishockey gibt es auch Probleme. Nur der Headschiedsrichter mit der roten Armbinde kann entscheiden, ob ein Spieler zwei Minuten in die Kühlbox muss oder nicht. Er hat zwei Linienrichter, die nur fürs Offside zuständig sind.

Ich bitte Sie dringend, die Praktikabilität dieses Antrages zu sehen und den Antrag der Minderheit Fischer-Seengen abzulehnen. Wir bitten Sie um Zustimmung zur Mehrheit der Kommission, im Wissen – das ist sehr wichtig –, dass die Kompetenzen des Bundesrates ja ohnehin schon beschnitten sind. Ich danke Ihnen, wenn Sie dem Antrag der Mehrheit Ihrer Kommission folgen.

Le président: Les propositions Binder et Fischer-Seengen ont été retirées.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	101 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	36 Stimmen

Abs. 2 – Al. 2

Béguelin Michel (S, VD), rapporteur: Avant d'entendre M^{me} Nabholz, j'aurais juste une question à poser à M. Ogi, conseiller fédéral, concernant une précision souhaitée par les cantons.

Dans un esprit constructif et pour favoriser le dialogue cantons/Confédération, je vous demande, Monsieur le Conseiller fédéral, à propos de l'article 51 alinéa 2, de bien vouloir préciser les choses, car il s'agit ici d'une question d'interprétation. La Confédération comprend-elle bien l'alinéa 2 sous la forme d'un engagement d'assurer une desserte de base, ensemble avec les cantons, et d'en définir les détails dans l'ordonnance, aux différents niveaux de la demande? Les cantons souhaitent cette précision.

Nabholz Lili (R, ZH): Mein Antrag, den Absatz 2 um einen Buchstaben e zu ergänzen, betrifft etwas so Grundsätzliches wie Selbstverständliches. Bei der inskünftigen Planung geht es darum, nicht nur die Anliegen der Grunderschliessung, der Regionalpolitik, der Umwelt oder der Raumordnung zu berücksichtigen, sondern ebenso die Anliegen behinderter Menschen. Behinderte Menschen – dazu zähle ich auch alle alten Menschen, alle Leute, die sich aufgrund einer Behinderung im Verkehr abmühen müssen – sind ganz besonders im Regionalverkehr auf die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen. Ich darf mit Freude feststellen, dass man auch in der Praxis je länger, je mehr diesen besonderen Problemgruppen Beachtung schenkt. Nichtsdestotrotz fehlt in der bestehenden Verkehrsgesetzgebung generell der Begriff der Behinderten. Diesem Umstand will Ihre Kommission nun Rechnung tragen, indem sie in Artikel 56 eine Bestimmung eingesetzt hat, es seien Massnahmen zugunsten der Behinderten zu treffen.

Das ist sicher eine gute Lösung, ein guter Schritt in die richtige Richtung für eine bessere Integration der behinderten Menschen in die Gesellschaft, namentlich auch im öffentlichen Verkehr. Aber ich denke, diese Bestimmung befindet sich am falschen Ort und widerspricht eigentlich dem, was Herr Bunderat Ogi in seinem Eintretensvotum gesagt hat: Bei diesem Gesetz gehe es darum, gleiche Regeln, gleich lange Spiesse für alle am Regionalverkehr Beteiligten zu schaffen. Der siebente Abschnitt, wo sich der Artikel 56 befindet, gilt aber nur für Konzessionierte Transportunternehmungen. Er gilt nicht für unsere Regiebetriebe, die Schweizerischen Bundesbahnen und die Postautos. Entscheidend für den Zugang behinderter Menschen zum öffentlichen Verkehr ist aber gerade das Leistungsangebot von Bahn und Bus. In Artikel 51 Absatz 2 könnte, wenn Sie meinem Antrag folgen, der Grundsatz nun geregelt werden.

Solange Sie das nur in Artikel 56 tun und es nicht nach vorne in die allgemeinen Grundsätze nehmen, würde das bedeuten, dass SBB und PTT nicht voll in diese Zielsetzung des Gesetzgebers eingebunden sind. Wenn Sie meinem Antrag zustimmen, wird es möglich, dass die Anliegen dieser Problemgruppe im öffentlichen Verkehr bereits bei der Planung der Infrastruktur und des Rollmaterials in die Überlegungen einfließen und in Zukunft sukzessive bei den jeweiligen Erneuerungen kostengünstig berücksichtigt werden können – sofern überhaupt Zusatzkosten erwachsen. Wenn man mit den Mitteln haushälterisch umgehen muss, ist das besonders von Bedeutung, denn jeder, der selbst Investitionen in seinem Privatbereich tätigt, weiss, dass es wesentlich günstiger kommt, wenn Probleme von Anfang an mitbedacht werden, als wenn man später – gar nicht mit bösen Absichten, sondern weil man sie einfach übersehen oder vergessen hat – teure und kostspielige Korrekturen vornehmen muss.

Dass dieses Miteinbeziehen der Anliegen behinderter Menschen nicht einfach Unsummen verschlingt, kann ich Ihnen an zwei Beispielen zeigen: Wären seinerzeit bei der Planung der S-Bahn in Zürich die Behinderten besser mitbedacht worden, wäre man davon entbunden gewesen, nun im nachhinein teure, zusätzliche Rampen und Schwellen auf den Bahnhöfen zu schaffen. Heute nehmen nicht nur die echt Behinderten, sondern schon Frauen mit Kinderwagen oder etwas betagte Leute diesen hohen Tritt nur mit grösster Mühe. Heute müssen wir teuer sanieren, im Interesse dieser Verkehrsteilnehmer. Wenn man neues Rollmaterial bestellt, neue Gebäulichkeiten erstellt und bereits bei der Erstellung oder Renovation auf ergonomische Gestaltung achtet und Handläufe, Trittabstände, Beleuchtung, Haltestangen von Anfang an mit einbezieht, ist das eine wesentliche Erleichterung für diese Benützerkategorie und kostet nicht alle Welt. Insgesamt aber wird dazu das System des öffentlichen Verkehrs und vor allem des Regionalverkehrs, der hier erfasst werden soll, allgemein für eine stark wachsende Zahl von Behinderten, aber auch für ältere Menschen leichter zugänglich.

Ich denke, wir sollten diese Chance nutzen, nun im Rahmen des Eisenbahngesetzes erstmalig diesen berechtigten Anliegen gesetzlich Ausdruck zu verleihen. Ich bitte Sie, meinem Antrag zuzustimmen.

Hollenstein Pia (G, SG): Im Namen der grünen Fraktion beantrage ich Ihnen, dem Antrag Nabholz zuzustimmen. Der Antrag will nämlich nichts Neues einführen. Er hat auch keine finanziellen Auswirkungen. Der Antrag will bloss, dass die Anliegen der Mobilitätsbehinderten bei der Festlegung des Leistungsangebotes erwähnt werden. Es geht um die Aufnahme dessen ins Gesetz, was die SBB bisher schon tun, nämlich um diverse Anpassungen und Neuerungen, damit das Reisen mit der Bahn möglichst vielen Menschen ermöglicht wird.

Die Bahn wird auch in Zukunft nicht darum herumkommen, Massnahmen zur Erfüllung der Bedürfnisse von Mobilitätsbehinderten zu realisieren. Dabei – und das ist wichtig – geht es nicht nur um spezifische Anliegen Behinderter vor dem Pensionsalter, um Menschen im Rollstuhl, sondern auch um all jene Bedürfnisse von Menschen, die in irgendeiner Weise mobilitätsbehindert sind. Die Menschen unserer Gesellschaft werden ja immer älter und somit auch behinderter.

Eine vor zehn Tagen veröffentlichte Studie zeigt auf, dass sehr viel mehr Menschen, als allgemein angenommen wird, wegen verschiedenen Einschränkungen die öffentlichen Verkehrsmittel nicht benützen können. Die Studie zeigt aber auch auf, dass mit relativ kleinen Investitionen viele hilfreiche Massnahmen verwirklicht werden könnten. Solche Massnahmen könnten die Bahnbenutzung wieder viel mehr Menschen mit Mobilitätsbehinderungen ermöglichen.

Die Annahme des Antrages Nabholz erteilt keinen neuen Leistungsauftrag. Er soll aber die Bedeutung der Berücksichtigung der Anliegen von Mobilitätsbehinderten betonen. Deshalb ist die Erwähnung der Anliegen Behinderter im Gesetz wichtig.

Ich bitte Sie, dem Antrag Nabholz zuzustimmen.

Béguelin Michel (S, VD), rapporteur: La proposition Nabholz veut donner une base légale permettant de favoriser l'accès des handicapés – au sens large, pas seulement ceux en chaise roulante – aux transports publics.

Cette proposition à l'article 51 alinéa 2 lettre e (nouvelle) n'a pas été discutée formellement par la commission. En revanche, la discussion de principe a eu lieu à l'article 56, où la commission a accepté de créer une divergence avec le Conseil des Etats à propos de l'accès facilité pour les handicapés. Il s'agit de donner à la Confédération la possibilité, non de verser de l'argent, mais d'édicter des normes de construction pour les véhicules roulants, l'aménagement des gares ou des points d'arrêt – pour de nouveaux travaux par exemple – de façon à faciliter l'accès des handicapés aux transports publics. Ce que la commission avait prévu à l'article 56 ne s'applique qu'aux entreprises de transport concessionnaires. La proposition Nabholz étend l'application aux CFF et au PTT également, ce qui est logique. Le Conseil fédéral ne s'oppose pas à ces ouvertures en faveur des handicapés. A l'article 56, la commission avait accepté ces mesures par 9 voix contre 3 et avec 7 abstentions.

Je vous invite aussi à accepter cette amélioration de la loi en faveur des handicapés proposée par M^{me} Nabholz.

Seiler Hanspeter (V, BE), Berichterstatter: Der Antrag Nabholz lag in der Kommission nicht vor. Es gibt jedoch ein Aber, Herr Béguelin hat Sie darauf hingewiesen: Wir haben die Frage grundsätzlich diskutiert, aber vermutlich dem falschen Ort zugeordnet. Wir haben sie nämlich nur bei Artikel 56 diskutiert, und dieser Artikel betrifft die KTU. Wenn man bei den Privatbahnen eine solche Bestimmung vorsieht und die SBB davon befreit, wäre das schon ein wenig seltsam. Es ist also nichts anderes als logisch, wenn man das, was die Kommission in Artikel 56 bereits beschlossen hat, auch in Artikel 51 anwendet.

Zum Begriff «Anliegen», den Frau Nabholz gebraucht hat: Man müsste in der Redaktionskommission darüber diskutieren, ob man nicht eher «Bedürfnisse» sagen müsste. Das ist aber eine rein redaktionelle Frage.

Zum Ausdruck «Behinderte»: Diesen Ausdruck dürfte man nicht so eng fassen, wie es Frau Hollenstein vorhin getan hat. Man kann auch vorübergehend behindert sein. Ich denke an unseren alt Präsidenten Ruffy, der einmal mit zwei Stöcken im

Saal herumgehen musste. Ich nehme an, dass er damals auch froh war, wenn es in den Bahnhöfen Rampen gab und wenn die Perrons ungefähr auf gleicher Höhe mit dem obersten Tritt standen. Das sind Dinge, die man nicht allein wegen Behinderten macht, sondern die man im Zuge von Renovationen oder Neuanlagen ohnehin einplant. Also ist diese Bestimmung nicht nur kostenwirksam, sondern auch ein Gebot der Zeit.

Ogi Adolf, Bundesrat: Der Antrag Nabholz verlangt den Einbezug der Anliegen der Behinderten auch im sechsten Abschnitt. Im siebenten Abschnitt, in Artikel 56, wurden sie von der Kommission bereits eingefügt. Aber grundsätzlich ist das Anliegen berechtigt, und der Bundesrat ist bereit, diesem Antrag zu entsprechen und ihn anzunehmen.

Wenn wir aber ehrlich und glaubwürdig sein wollen, müssen wir folgendes bedenken: Zusätzliche Anliegen kosten zusätzliches Geld; sonst wäre dieser Antrag kaum entstanden. Ich bitte Sie, beim nächsten Budget daran zu denken, dass eben hierfür auch etwas Geld notwendig ist. Die Beiträge an den öffentlichen Verkehr wachsen ja derzeit nicht, sie sinken; d. h., solange Sie keine zusätzlichen Mittel bewilligen, bleibt der beantragte Zusatz Theorie. Ich möchte Sie einfach bitten, auch an die Behinderten zu denken, wenn Sie das nächste Budget beraten.

Auf der praktischen Seite, Frau Nabholz, möchte ich anfügen, dass die Anliegen der Behinderten in vielen Fällen bedingen, dass mehr Zeit zur Verfügung steht, z. B. beim Einsteigen und beim Aussteigen. Das verlängert natürlich die Fahrzeiten, und damit verliert der öffentliche Verkehr an Attraktivität und deshalb manchmal auch an Passagieren. Das kann aber nicht das Ziel sein. Es ist also ein vernünftiger Mittelweg zu finden, der beiden Seiten dient und der auch für beide Seiten tragbar ist.

Schliesslich möchte ich der Vollständigkeit halber noch etwas sagen: Sie müssen wissen, dass das, was Sie jetzt beschliessen, für SBB und PTT nicht Gültigkeit hat. Die Investitionen der PTT und auch diejenigen der SBB sind nicht im Eisenbahngesetz geregelt. Es gilt weder für SBB-Bahnhöfe noch für die Beschaffung von SBB-Regionalzügen, noch für den Kauf von Postautos. Da müsste man schon das Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen und das PTT-Organisationsgesetz ändern. Darüber werden wir bei der Behandlung des SBB-Leitbildes reden müssen. Denken Sie daran, wir werden dort darauf zurückkommen. Ich wiederhole: Wenn man in der Substanz mehr will, kostet es auch etwas mehr.

Der Antrag wird also vom Bundesrat angenommen.

Ich möchte jetzt auf Wunsch des Herrn Kommissionspräsidenten in bezug auf die Unterstützung der Kantone und die Rücksichtnahme auf sie noch etwas präzisieren. Ich habe das schon einmal getan, aber ich wiederhole es hier gerne.

Die durch den Ständerat vorgenommene Anpassung des Textes verdeutlicht den Gesetzestext im Sinne der bundesrätlichen Botschaft. Es sind deshalb keine Einwendungen gegen die Änderungen vorzubringen. Aufgrund der Diskussion in der Kommission muss hier eine wichtige Bemerkung gemacht werden. Die Aussagen in Artikel 51 Absatz 2 gelten für jene Angebote, die der Bund allein oder zusammen mit den Kantonen bestellt. Der Artikel verpflichtet in erster Linie den Bund und nur in zweiter Linie die Kantone. Daran wird aber auch gedacht werden müssen, wenn wir das Budget beraten.

*Angenommen gemäss Antrag Nabholz
Adopté selon la proposition Nabholz*

*Abs. 3 – Al. 3
Angenommen – Adopté*

Abs. 4 – Al. 4

Vollmer Peter (S, BE), Sprecher der Minderheit I: Jetzt werden Sie denken: Was soll jetzt hier schon wieder «die Bundesversammlung»? Wir haben ja vorhin eine Diskussion über den Minderheitsantrag Fischer-Seengen geführt, der die Bundesversammlung einsetzen wollte, wenn es Streitigkeiten oder Uneinigkeiten zwischen den Kantonen und dem Bund gibt, und wir haben diesen Minderheitsantrag abgelehnt.

Ich möchte Sie einfach auf etwas aufmerksam machen: Es gibt hier einen ganz wesentlichen Unterschied. Beim Minderheitsantrag Fischer-Seengen zu Absatz 1 ging es lediglich um das Verfahren, das zu bereinigen war. Dort verlangte die Minderheit Fischer-Seengen – ich habe dem auch zugestimmt –, dass die Bundesversammlung dann einen Entscheid zu fällen hätte, wenn man sich nicht über das Verfahren einigen kann. Bei meinem Minderheitsantrag ist der Hintergrund anders. Hier geht es um den Inhalt, um das Angebot, aber natürlich nicht, wie Herr Bundesrat Ogi vorhin gesagt hat, um die Frage, ob ein Zug um 20 Uhr noch fahren darf oder nicht. Es geht hier darum, wie das Angebot festgelegt wird. Wenn ich daran denke: Wie definieren wir weiterhin den Stundentakt? Soll der Stundentakt gelten? Bis wann soll dieser Stundentakt gelten? Das sind Grundsatzfragen betreffend das Angebot. Es ist deshalb eigentlich verständlich, dass die Kantone und auch die Konzessionierten Transportunternehmungen (KTU) diesen Antrag, wie er hier von der Minderheit formuliert ist, in die Verhandlungen eingebracht haben. Das Szenario wird nämlich – wir haben das bereits beim Eintreten kurz angesprochen – so aussehen: Weil Mittel fehlen werden, wird man in diesen Verhandlungen mit den Kantonen und den KTU das Angebot entsprechend verkleinern. Darauf können wir dann politisch nicht mehr reagieren.

Es ist für mich naheliegend, dass solche Entscheide, die hier gefällt werden müssen – zum Inhalt dieses Grundangebotes beispielsweise –, nicht einen justitiablen Charakter haben. Das können wir nicht durch ein Gericht oder durch irgendeine Justizkommission oder durch ein Schiedsgericht entscheiden lassen. Solche Entscheide sind politisch. Auf den Bund haben sie dann auch entsprechend finanzpolitische Auswirkungen. Es ist von daher gesehen naheliegend: Wenn wir hier eine Differenz haben, wo es nicht um das Verfahren, sondern darum geht, wie wir das Grundangebot definieren, hat das in bezug auf die Abgeltung und auf der finanzpolitischen Ebene Auswirkungen. Hier, in der Bundesversammlung, haben wir die Budgethoheit. Es geht eigentlich nur darum, dass wir diese beiden Sachen zusammenbringen, dass wir hier einen politischen Entscheid über dieses Grundangebot zu fällen und dann auch die entsprechenden finanziellen Konsequenzen zu tragen haben. Ich möchte also die Entscheidungsebene dorthin zurückführen, wo letztlich finanzpolitisch auch die Verantwortung übernommen wird.

Herr Bundesrat Ogi hat in anderem Zusammenhang mehrmals darauf hingewiesen und diesen schönen Satz geprägt: Die Politik soll bestimmen, wieviel öffentlichen Verkehr sie will. Genau um diesen Punkt geht es hier. Sie soll nicht nur darüber bestimmen, wieviel öffentlichen Verkehr sie will, sondern sie soll auch darüber bestimmen, wieviel finanzielle Mittel sie dafür zur Verfügung stellen will. Das ist das Grundanliegen meines Antrages. Der Vergleich mit dem Schiedsrichter im Eishockey und Fussball ist leider nicht so gut, weil es hier eben nicht um eine justitiable, nicht um eine «schiedsrichterliche» Sache geht, sondern um eine politische, um die Bestimmung des Angebotes, darum, wieviel Verkehr wir im Konfliktfall mit den Kantonen und den KTU diesen Kantonen und den KTU zugestehen wollen. Darüber hat meines Erachtens im Konfliktfall die Bundesversammlung zu bestimmen, weil sie auch die finanziellen Folgen zu tragen hat.

Nachdem aber bereits bei Absatz 1 der Antrag der Minderheit Fischer-Seengen, der nur das Verfahren im Konfliktfall zur Disposition stellen wollte, abgelehnt worden ist, dürfte mein Minderheitsantrag wahrscheinlich noch weniger Unterstützung finden. Ich ziehe ihn deshalb zurück, obwohl ich meine, dass eigentlich im Konfliktfall die Verantwortung beim Parlament läge und deshalb das Parlament hätte entscheiden sollen.

Wir haben jetzt aber in Absatz 1 anders eingespart, und es wäre nicht konsequent, wenn wir jetzt in Absatz 4 doch noch die Bundesversammlung als Entscheidungsorgan einfügen würden.

Diener Verena (G, ZH), Sprecherin der Minderheit II: Dieser Absatz 4 von Artikel 51 ist ein sehr wichtiger Absatz. Es geht darum, dass die Kantone grosse Bedenken haben, wie die Partnerschaft in diesem Verfahren im Entscheidungsfall gelebt

wird, wenn es zu Differenzen kommt – zu Differenzen zwischen den Anbietern, den Kantonen und dem Bund. Wer hat da die Entscheidungskompetenz?

Der Bundesrat hat uns in der Botschaft und auch im Gesetz vorgeschlagen, dass die Entscheidungskompetenz ganz klar beim EVED liegen solle. Das ist eine Haltung, die das EVED schon bei verschiedenen anderen Sachen eingenommen hat, dass sich das EVED nämlich einerseits als Bewilligungsinstanz, aber andererseits letztlich auch als Entscheidungsinstanz bei Spannungen und Differenzen sieht.

Für mich und für die Minderheit II ist dies nicht demokratisch. Partnerschaft soll unserer Meinung nach beinhalten, dass nicht derjenige, der schon die stärkere Position innehat, nämlich der Bund – hier das EVED –, am Schluss die Entscheidungskompetenz hat, im Differenzverfahren zu entscheiden.

Die friedlichen Lösungen sind wohl auf dem Papier vorgesehen, aber in der Praxis wird es im Bestellverfahren ein sehr hartes Ringen geben. Das ist vorauszusehen. Die Kantone haben die grosse Befürchtung, dass sie wohl angehört werden, dass die Entscheidungen aber letztlich beim EVED gefällt werden und sehr oft vielleicht nicht den Wünschen und Forderungen der Kantone entsprechen.

Der Ständerat hat sich dieses Themas angenommen und beschlossen, dass bei Differenzen eine Kommission eingesetzt werden soll – ein Gremium von fünf Personen. Ein Gremium, das flexibel ist und rasch handeln kann, das die Möglichkeit hat, die Interessen der Kantone und diejenigen des Bundes zu vertreten, und das in kurzen und intensiven Diskussionen Entscheide fällen kann.

Die Mehrheit unserer Kommission konnte sich mit dem Vorgehen des Ständerates nicht anfreunden. Sie ist auf den ursprünglichen Entwurf des Bundesrates zurückgekommen, wonach bei der Schlichtung von Differenzen und bei den Entscheidungen das EVED zuständig sein soll, und sie hat als kleine Zugabe sozusagen den Weiterzug an den Gesamtbundesrat als Letztinstanz ermöglicht. Das heisst aber letztlich, dass doch das EVED die starke Prägung bei den Entscheidungen hat.

Wir sind der Meinung, dass das nicht der Fall sein soll. Wir sind der Meinung, dass Partnerschaft auch heisst, dass sich bei Streitigkeiten eine neutrale Instanz dieser Thematik annimmt. Die Minderheit II hat daher den Wunsch, auf das Lösungsmodell, wie es der Ständerat beschlossen hat, zurückzukommen. Es ist flexibel. Mit ihm kann rasch reagiert werden, und es hilft, Ängste abzubauen – Ängste, die im Moment bei den Kantonen sehr stark spürbar und wohl von Bundesrat Ogi zerstreut werden. Er bekräftigt, dass er die gemeinsame Arbeit mit den Kantonen anstrebt. Nur: Auch Herr Bundesrat Ogi wird nicht immer diesem Departement vorstehen, und es ist nicht fair und nicht partnerschaftlich, wenn hier das EVED einseitig Gewicht bekommt und die Kantone dazu verknurrt werden, letztlich die Entscheide des EVED tel quel zu übernehmen.

Aus diesen Gründen bitten wir Sie, die Version des Ständerates bzw. die Minderheit II zu unterstützen, damit Partnerschaft nicht nur bei der Bestellung, sondern auch bei der Bewältigung von Spannungen und Differenzen eingeführt werden kann.

Le président: Le groupe de l'Union démocratique du centre soutiendra la proposition de la majorité.

Bircher Peter (C, AG): Die CVP-Fraktion unterstützt die Mehrheit. Es ging im Ständerat natürlich ein grosses Ringen voraus, indem ein völlig neues Vertragsmodell im Mittelpunkt der Beratungen stand. Was wir jetzt haben, ist ein klassisches Verordnungsmodell. Gesetze werden hier gemacht, und die Verordnungen erlässt der Bundesrat. Der Ständerat versuchte mit dieser Schiedskommission eine Art Kompromiss zu finden, was aber nicht befriedigen kann. Wir mussten aus guten Gründen von diesem Vertragsmodell Abschied nehmen. Wir können aber auch nicht irgendein Zwitterding einführen, sondern wir müssen klar zu der Verordnungsverantwortung des Bundesrates stehen. Mit den Verbesserungen und den verschiedenen Äusserungen, die in dieser Debatte schon gefallen sind – die einvernehmliche Lösung mit den Kantonen usw. –, haben wir genügend Sicherungen eingebaut.

Wir stimmen mit der Mehrheit und lehnen die Anträge der Minderheiten I (Vollmer) und II (Diener) ab.

Béguelin Michel (S, VD), rapporteur: Il s'agit de définir l'autorité chargée de trancher en cas de litige lors de la commande des offres à indemniser en commun par la Confédération et les cantons. Nous nous trouvons devant trois possibilités qui ont été réduites à deux depuis le retrait de la proposition de minorité I (Vollmer).

La proposition de la majorité de la commission, à savoir «... le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie tranche ... Cette décision peut être portée devant le Conseil fédéral», a été approuvée par 18 voix contre 5. Les 5 voix soutenaient la proposition de la minorité II présentée par M^{me} Diener qui se rallie à la décision du Conseil des Etats. Je vous invite à suivre la proposition de la majorité de la commission.

Seiler Hanspeter (V, BE), Berichterstatter: Ich bin froh, dass Herr Vollmer den Antrag der Minderheit I zurückgezogen hat. Wir sprechen ja von der Parlamentsreform, und die will strafen. Hier würden wir wieder Kompetenzen vermischen. Ich bin froh, dass Herr Vollmer gesagt hat, er könne seinen Antrag zurückziehen.

Nun zum Antrag der Minderheit II (Diener). Die Kommission hat diesen Antrag sehr deutlich, mit 18 zu 5 Stimmen, abgelehnt, zum Teil aus den gleichen Erwägungen. Wir sind der Meinung, es handle sich um eine Vollzugsaufgabe; Herr Bircher Peter hat vorhin darauf hingewiesen. Wenn wir die Kompetenzen in unserem Staat klar zuteilen wollen, ist das klar Sache des Bundesrates. Die Mehrheit sieht vor, dass die damit beauftragte Bundesbehörde – ich stelle mir vor, das wird das Bundesamt für Verkehr sein – die erste Instanz ist und dass man dann den Fall an den Departementsvorsteher weiterziehen kann. Und wenn man auch mit Herrn Ogi nicht einverstanden ist, oder mit seiner Nachfolgerin oder seinem Nachfolger in zehn Jahren, kann man den Fall immer noch an den Gesamtbundesrat weiterziehen.

Ich bitte Sie, im Sinne der Straffung des ganzen Ablaufes die Kompetenzen nicht zu vermischen und der Mehrheit der Kommission zuzustimmen.

Ogi Adolf, Bundesrat: Ich möchte zunächst Herrn Vollmer danken, dass er den Antrag der Minderheit I zurückgezogen hat. Als Sportler überzeugte ihn offensichtlich doch das Bild, das ich vom Schiedsrichter im Fussball und Eishockey gezeichnet habe.

Zum Antrag der Minderheit II (Diener): Die Minderheit II möchte statt des Entscheides durch das EVED – hier möchte ich einfügen: mit Weiterbildungsmöglichkeit an den Bundesrat – eine Schiedskommission einsetzen. Wenn Sie das beschliessen, dürfen Sie nicht übersehen, dass bei der Mittelzuteilung kein freier Entscheid möglich ist. Es kann lediglich innerhalb des vom Parlament bewilligten Rahmens umverteilt werden. Da muss ich Sie fragen: Wer kontrolliert dann, dass sich die Schiedskommission an das hält, was das Parlament beschlossen hat? Ich muss Sie überhaupt fragen: Wie funktioniert eine Schiedskommission, die in den entscheidenden Fragen eigentlich gar keine Entscheidungskompetenz hat, wenn es doch um die Verteilung des Geldes zwischen Kantonen und Bund geht? Sie wollen eine Kommission, die irgendwie zusammengestellt werden muss, und geben dieser Kommission den Vorzug gegenüber denjenigen, die tagtäglich mit diesen Fragen betraut sind. Ich frage Sie einfach, ob der Bundesrat nicht neutral genug ist, ob eine solche Kompetenz überhaupt aus Ihrer Hand an eine Schiedskommission abgegeben werden soll. Auf welche Kompetenzen wollen Sie, die eidgenössischen Räte, dann verzichten? Die zentrale Frage ist: Was soll die Schiedskommission entscheiden?

Nehmen wir, nachdem das Bild der Schiedsrichter bei Herrn Vollmer gewirkt hat, ein anderes Bild: Der Kanton Bern als Beispiel – rein hypothetisch – entscheidet, dass zwischen Bern und Thun der Viertelstundentakt eingerichtet werden soll. Für den Kanton Bern steht ein bestimmter Anteil aus dem Gesamtkredit zur Verfügung, und mit dem Viertelstundentakt würde

dieser Anteil dann überschritten; der Bund lehnt deshalb die geplante Vereinbarung ab. Kann jetzt die Schiedskommission entscheiden? Geht die Budgethoheit der eidgenössischen Räte, also Ihre Kompetenz, da nicht vor? Darf die Schiedskommission hier eingreifen? Das geht nicht. Genau in einem solchen Punkt, den die Initianten der Schiedskommission anvisieren, hat diese Schiedskommission dann keine Kompetenzen. Es kann ja nur um Geldverteilung gehen, doch gerade hier kann die Kompetenz eben nicht so einfach an eine Schiedskommission weiterdelegiert werden.

Deshalb sind wir gegen diese Lösung. Wir betrachten die Schiedskommission im vorliegenden Fall schlicht und einfach als ein untaugliches Mittel. Hier geht es um einen politischen Entscheid, und es muss politisch entschieden werden. Ich bitte Sie dringend, den Antrag der Minderheit II (Diener) abzulehnen und der Mehrheit der Kommission zu folgen.

Le président: La proposition de la minorité I a été retirée.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	83 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit II	37 Stimmen

Abs. 5 – Al. 5

Bezzola Duri (R, GR), Sprecher der Minderheit: Keine höheren Abteilungen, sondern die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel besser, gezielter einsetzen: das wollen wir mit dem Minderheitsantrag für einen neuen Absatz 5. Ich bitte Sie, diesem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Vor allem zwei Grundsätze sollen mit dieser Revision verwirklicht werden: erstens die Transparenz bei der Finanzierung und zweitens eine zukunftsgerichtete Offenheit bei der Organisation des Regionalverkehrs.

Jede Konzessionierte Transportunternehmung ist eine selbstständige Unternehmenseinheit. Das Bundesamt für Verkehr steckt mit den mehrjährigen Planerfolgsrechnungen den Rahmen ab. Ohne mehrjährige Verpflichtungskredite nützen diese Planerfolgsrechnungen jedoch wenig oder nichts. Eine Unternehmenspolitik, die den regionalen Verhältnissen und Bedürfnissen angepasst ist, also eine Unternehmenspolitik nach Mass und nicht ab Stange, ist gefragt. Selbstständigkeit und Eigenständigkeit sollen beibehalten werden, unternehmerisches Denken und verkaufsorientiertes Management sind gefragt.

Dazu gehört auch eine gezielte mittelfristige Investitionspolitik. Wir erleben täglich Abstriche und Kürzungen bei Rahmenkrediten – kurzfristig, ohne Vorwarnungen. Eine selbstständige Unternehmung, die KTU in diesem Fall, wird damit ständig gezwungen, ihre Prioritäten zu ändern, andere Schwerpunkte zu setzen. Feuerwehrrübungen sind bekanntlich kostspielig. Die vorhandenen Mittel werden nicht mehr optimal eingesetzt. Die Motivation bei den Direktbetroffenen fehlt. Als Unternehmer weiss ich nur zu gut: Je bescheidener die Mittel sind, desto schwieriger ist die Planung. Mit anderen Worten: Die Planungsphase, die Submissionsphase, die Vorbereitungsphase werden immer aufwendiger.

Wie wollen Sie als Unternehmung Unterhaltsarbeiten rechtzeitig ausführen, die Substanz der Unternehmung erhalten, Rationalisierungsmassnahmen einführen, die Flexibilität erhöhen, den Komfort verbessern – mit anderen Worten, Investitionen gezielt kostengünstig tätigen, beim Rollmaterial, bei den Bauten, bei der Eisenbahntechnik usw. –, wenn Sie im Dezember des Vorjahres noch nicht genau wissen, wie viele Mittel Sie wann für das nächste Jahr erhalten werden?

Selbstverständlich gibt es auch bei einem mehrjährigen Verpflichtungskredit Nachteile. Es ist bei einer Sanierungs- oder Sparübung – wir haben darin Erfahrung – einfacher, von einem grossen als von einem kleinen Betrag einen Teil zu kürzen. Die Erfahrungen mit Rahmenkrediten haben das gezeigt, und das hat die Verunsicherung bei den KTU erhöht. Ich meine die Erstreckung des Rahmenkredits zuerst von 5 auf 8 Jahre und später um weitere 3 Jahre. Aber die Vorteile überwiegen. Und zu den Vorteilen – damit fördern Sie, Herr Bundesrat, den Unternehmertegeist – gehören eine höhere Pla-

nungssicherheit für die Unternehmungen, Konstanz in Planung und Investitionen sowie günstigere Konditionen bei Einkäufen, Lieferungen und Leistungen. Auch die Anteile der Kantone können längerfristig geplant werden. Jährliche intensive und zeitraubende Gespräche mit dem Bundesamt für Verkehr entfallen.

Mit dem Minderheitsantrag wollen wir nicht zusätzliche Mittel, sondern wir wollen mit mehrjährigen Verpflichtungskrediten Leerläufe und Fehlinvestitionen verhindern. Verpflichtungskredite bieten die Gewähr, dass die vorhandenen Mittel optimaler eingesetzt werden. Kontinuität ist eine wichtige Voraussetzung für effiziente, kostengünstige Lösungen auf allen Ebenen.

Ich bitte Sie deshalb, dem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Le président: Le groupe de l'Union démocratique du centre communique qu'il soutiendra la proposition de la majorité.

Fischer-Seengen Ulrich (R, AG): Ich bitte Sie namens der freisinnig-demokratischen Fraktion, die Minderheit Bezzola zu unterstützen. Es ist kein Geheimnis, dass die Kantone mit den neuen Regelungen des Eisenbahngesetzes stark belastet werden. Die Kantone akzeptieren dies, wenn auch murrend. In dieser Situation ist es immerhin gerechtfertigt, mindestens eine Lösung zu treffen, welche es den Kantonen erlaubt, diese Regelung mit gewissen Erleichterungen durchzuführen. Dazu gehören erstens die Rechtssicherheit, zweitens die Planbarkeit und drittens die Voraussehbarkeit dieser Aufwendungen; das heisst, wir müssen den Bund veranlassen, Zahlen, welche auch für die Kantone massgebend sind, frühzeitig bekanntzugeben. Diesem Zweck dient dieser Artikel 51 Absatz 5, wie ihn der Antrag der Minderheit Bezzola vorsieht. Mit einem mehrjährigen Verpflichtungskredit können wir den Kantonen jene Sicherheit geben, die sie eben für ihre Budgetierung, für ihre Finanzplanung brauchen.

Der Antrag der Minderheit Bezzola ist im Grunde der Dinge nichts Neues, auch bei den KTU haben wir diesen Mehrjahres-Verpflichtungskredit. Er hat sich bewährt. Er gibt den Kantonen die nötige Sicherheit.

Ich bitte Sie deshalb, von Feuerwehrrübungen, die bei der blossen Budgetierung für die Kantone jährlich entstehen, abzusehen und mit einem Verpflichtungskredit, mit einem Mehrjahreskredit, diese Sicherheit zu geben. Sie helfen damit den Kantonen in einer entscheidenden Frage.

Béguelin Michel (S, VD), rapporteur: La proposition de minorité Bezzola reprend l'idée des cantons d'introduire un crédit d'engagement sur plusieurs années, de façon à assurer une continuité des engagements financiers.

Cette idée est contestée par le Conseil fédéral pour une raison pratique. Le système du crédit-cadre pour les ETC a montré qu'il n'était pas à l'abri de coupes claires au gré de l'évolution des finances fédérales.

La discussion au sein de la commission a été très courte. Finalement, par 10 voix contre 7 et avec 4 abstentions, la commission a rejeté cette proposition.

Seiler Hanspeter (V, BE), Berichterstatter: Der Antrag der Minderheit Bezzola hat auf den ersten Blick tatsächlich etwas Bestechendes an sich, aber es gibt jeweils auch noch einen zweiten Blick, und Herr Bezzola hat ja selber bereits auf Nachteile hingewiesen.

Es handelt sich hier um die Abgeltung der jeweiligen Betriebskosten. Man kann Betriebskosten – die Frage, ob man eine neue Linie eröffnen will, ob man etwas Neues machen will, ob man Zusätzliches machen will – nicht mit einer langfristig geplanten Investition vergleichen. Das ist nicht ganz dasselbe.

Ich habe Angst, dass dann folgendes passiert: Wenn wir einen Rahmenkredit für fünf Jahre bewilligen müssten, dann würde sich das nach jetzigen Massstäben auf 6,5 bis 7 Milliarden Franken belaufen. Nun bewilligen Sie diesen Rahmenkredit; wenn man weitere Sparübungen machen müsste, nähme die Versuchung, den Rotstift bei diesen grossen Zahlen anzusetzen, ständig zu. Dann kommt es zu den Übungen, dass wir einmal wegnehmen und ein anderes Mal aufstocken müssen,

weil die Bedürfnisse es erfordern. Das ist dann – um ein Ogisches Bild zu verwenden – wie beim Autofahrer, der einmal bremsen muss und dann wieder Gas gibt, wenn die Bahn frei, Geld vorhanden und das Bedürfnis da ist.

Ich weiss nicht, ob sich dieses Instrument hier unbedingt eignet. Ich könnte mir auch vorstellen, dass Herr Bezzola für seine Rhätische Bahn vielleicht sogar ein Eigentor schiesst. Wenn er einen fünfjährigen Kredit hat, gibt das eine gewisse Planungssicherheit. Aber es könnte auch sein, dass im Rahmen dieser fünf Jahre plötzlich ein anderes Begehren entsteht. Dann ist er daran gebunden und kann nicht vollziehen, was er will.

Ich bitte Sie, die Mehrheit zu unterstützen. Der Antrag der Minderheit wurde in der Kommission mit 10 zu 7 Stimmen bei 4 Enthaltungen abgelehnt.

Ogi Adolf, Bundesrat: Ich möchte Ihnen beantragen, diesen Minderheitsantrag abzubremesen. Zuerst aber etwas Formelles: Von der Gesetzeslogik her müsste diese Bestimmung als Artikel 51a eingefügt werden, analog zu Artikel 61a.

Für die KTU werden auch nach bisherigem Recht nur – ich betone: nur – die Investitionshilfen über einen Verpflichtungskredit geregelt. Dabei handelt es sich um die Investitionsplanung für Anlagen und für Fahrzeuge. Defizitdeckung und Abgeltungen werden sowohl für die SBB wie für die KTU über die Finanzpläne des Bundes geregelt.

Im Rahmen der Gespräche zwischen dem Bundesamt für Verkehr, den Transportunternehmungen und den Kantonen, Herr Bezzola und Herr Fischer-Seengen, wurde die Idee eines Rahmenkredites zur Sicherung der Finanzen einmal eingebracht, aber wir stiessen auf heftigsten Widerstand. Die Transportunternehmungen wollen diesen Verpflichtungskredit absolut nicht.

Zur Grösse des Rahmenkredites: Es würde hier um einen Betrag von etwa 5 Milliarden Franken gehen – 5 Milliarden Franken für eine Periode von vier Jahren, 5 Milliarden Franken im Budget, 5 Milliarden Franken in der Finanzplanung!

Ich muss Ihnen sagen, dass diese 5 Milliarden Franken – da kenne ich Sie jetzt gut genug – sicher die Zielscheibe von weiteren Sparübungen wären, und damit hätten Sie ein Eigentor markiert. Dieses Eigentor sollten Sie aber nicht schiessen, damit würde genau das Gegenteil von dem erreicht, was mit dem Antrag der Minderheit Bezzola beabsichtigt wird.

Wir konnten in der Zwischenzeit, nach den Diskussionen mit den Kantonen und mit den Transportunternehmungen, keine neuen Argumente finden, die für den Antrag der Minderheit Bezzola sprechen würden – ausser der Bestätigung, dass den KTU der Rahmenkredit für Investitionsprojekte, das hat Herr Bezzola ehrlicher- und fairerweise gesagt, von Ihnen gekürzt und auch erstreckt wurde. Auch mit diesen Krediten werden wir nicht über die Runden kommen, ohne dass sie in Frage gestellt werden.

Der Rahmenkredit umfasst nur die Gesamtsumme für mehrere Jahre, diese muss dann aber trotzdem pro Jahr aufgeteilt und im Budget eingestellt werden. Damit wird trotz Verpflichtungskredit Jahr für Jahr ein Budgetbeschluss notwendig werden. In vier Jahren – was für einen solchen Rahmenkredit ja eine vernünftige Laufzeit wäre – kann sich, wie wir wissen, sehr viel ändern. Also würde doch immer wieder gekürzt und immer wieder aufgestockt, je nach Konjunkturlage, je nach Finanzlage des Bundes.

Hier ist eine bessere Kontinuität gefragt. Diese erreichen wir mit einer rollenden Planung, mit einem Finanzplan und mit Mittelfristplänen der Unternehmungen, wie sie neu auch die KTU eingeführt haben. Bund, Kantone und Transportunternehmungen können dann mit dieser rollenden Planung besser auf Entwicklungen reagieren und Massnahmen einleiten.

Bei den SBB bewährt sich dieses Instrument der Mittelfristplanung, das Sie ja auch in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen und ebenfalls in der Finanzkommission diskutieren. Auch bei der Rhätischen Bahn wird dieses Instrument neu eingesetzt.

Der Rahmenkredit bringt keine zusätzliche Sicherheit. Kontinuität bei Investitionen garantiert der Rahmenkredit, wie er im siebenten Abschnitt des Gesetzentwurfes, «Darlehen und Finanzhilfen», vorgesehen ist. Hier geht es aber um Betriebs-

kosten. Welche Sicherheit haben die Kantone von einem Verpflichtungskredit, der plötzlich wieder gekürzt wird? Das setzt ein falsches Signal, das gibt eine falsche Sicherheit. Ich kann nicht verstehen, dass diejenigen, die immer wieder sagen, wir müssten sparen, wir müssten die Budgets reduzieren, jetzt einen solch grossen Betrag in die Finanzplanung einstellen wollen. Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag Bezzola abzulehnen und der Kommissionsmehrheit zu folgen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit
Für den Antrag der Minderheit

85 Stimmen
35 Stimmen

Art. 52

Antrag der Kommission
Der Bund kann

Art. 52

Proposition de la commission
.... participants, la Confédération peut

Angenommen – Adopté

Art. 53

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2

.... 50 Prozent und

Abs. 3

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Binder, Schmied Walter, Seiler Hanspeter, Stalder)
.... nach der Verkehrsbedienung der Stationen, ihrer Frequenzen bezogen auf eine Linie und der Linienlänge

Abs. 4, 5

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Binder

Abs. 1

.... Voraussetzungen der Kantone und ihre gesamten Lasten aus der Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Antrag Tschopp

Abs. 1

.... die Finanzkraft, die strukturellen Voraussetzungen der Kantone sowie die Gesamtkosten der Erschliessung der Agglomerationen mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Antrag Giger

Abs. 2

.... 50 Prozent und

Antrag Mamie

Abs. 2

.... 50 Prozent und

Antrag Raggenbass

Abs. 3

.... nach der Verkehrsbedienung und Verkehrsbedeutung der Stationen sowie der Linienlänge

Art. 53

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2

.... de 50 pour cent

Al. 3

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Binder, Schmied Walter, Seiler Hanspeter, Stalder)

.... , d'après la desserte des stations, leurs fréquences en fonction d'une ligne et la longueur du tronçon exploité sur leur territoire.

Al. 4, 5

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Binder

Al. 1

.... prises en compte ainsi que l'ensemble de leurs charges découlant de la desserte au moyen des transports publics.

Proposition Tschopp

Al. 1

.... prises en compte ainsi que la charge globale résultant de la desserte d'agglomérations au moyen des transports publics.

Proposition Giger

Al. 2

.... de 50 pour cent

Proposition Mamie

Al. 2

.... de 50 pour cent

Proposition Raggenbass

Al. 3

.... la desserte et l'importance du trafic des stations ainsi que la longueur du tronçon

Abs. 1 – Al. 1

Le président: A l'article 53 alinéa 1er la proposition Binder a été retirée.

Tschopp Peter (R, GE): Avec ma proposition j'aimerais attirer votre attention sur les espaces urbains de ce pays. Ce matin, notamment à l'enseigne de l'article 51, nous avons abondamment parlé des cantons sur la base d'un présupposé selon lequel les cantons sont homogènes, ce qui n'est pas le cas de toute évidence. Dans nos discussions on ne tient pas vraiment compte des charges importantes que supportent les espaces urbains et les cantons qui comportent de tels espaces.

De quoi s'agit-il? L'article 53 alinéa 1er dit que les parts de la Confédération et des cantons concernant l'indemnité sont fixées en tenant compte de la sacro-sainte capacité financière des cantons et de leurs conditions structurelles. Ces dernières sont des paramètres purement techniques du genre: nombre de kilomètres de rail par tête d'habitant. Je vous propose d'ajouter à ces deux critères la prise en compte de la charge globale qui résulte de la desserte des agglomérations au moyen de transports publics.

Mes motifs sont clairs et je me rends compte, Monsieur le Conseiller fédéral, Messieurs les rapporteurs, que ma proposition vous contrarie quelque peu, car vous avez fondé tous vos travaux sur deux principes de révision. D'abord, vous avez très nettement séparé le trafic local et urbain d'une part et le trafic d'agglomération d'autre part. La loi s'adresse essentiellement au trafic régional. Ensuite, vous avez plaqué tout au long de ce débat pour la neutralité budgétaire que la situation financière nous impose.

En ce qui concerne la séparation un peu manichéenne entre trafic régional et desserte des centres urbains, je pense qu'elle participe d'une conception cloisonnée, surannée du système de transport. Ce dernier est nécessairement un réseau, est nécessairement «vernetz». Il faut mieux tenir compte de la spécificité des villes, tout en se rendant compte qu'il y a ville et ville. Prenez par exemple Bâle-Ville et Genève et opposez les à Zurich. Vous voyez immédiatement une énorme différence: le S-Bahn qui fait défaut dans les deux autres cantons-villes. Pre-

nez des cantons comme Zoug qui est riche en termes financiers, mais qui n'a vraiment pas beaucoup de charges de transport public, toujours comparé à Bâle-Ville, Genève ou Zurich.

C'est dire que ces deux critères ne sont pas complets. Ce que je vous propose, c'est d'introduire sur la pointe des pieds une dose d'urbain dans une révision qui me paraît très champêtre. Monsieur le Conseiller fédéral, on sent votre patte dans le message où vous faites constamment référence en particulier au groupe de réflexion sur l'avenir des CFF. Mais précisément, ce dernier est aussi un peu obnubilé par les problèmes que pose le trafic régional et traite un peu sous la jambe les problèmes spécifiques des villes.

Pour terminer et pour vous faciliter peut-être la chose, permettez-moi de rappeler que gouverner, c'est prévoir. Permettez-moi aussi de rappeler que nous parlons beaucoup dans nos conversations d'un clivage ville-campagne. Pour finir, je citerai notre maître à penser à tous – rassurez-vous, il ne s'agit pas de M. Christoph Blocher –, Machiavel, qui nous dit en substance: «Prévoyons de loin les maux qui naissent, on y remédie vite. Mais, quand on les laisse croître assez pour que chacun les voit, à l'évidence, il n'y a plus de remède.»

Avec ma proposition, vous élargissez la palette de critères. Vous faites une fleur aux villes. Elles en ont besoin.

Hegetschweiler Rolf (R, ZH): Zum Antrag Tschopp: Die ursprüngliche Zielsetzung dieser Vorlage, die Harmonisierung der Finanzströme, ist sicher richtig. Die Frage sei immerhin erlaubt, ob man dazu nicht besser das in Aussicht gestellte Leitbild der SBB abgewartet hätte. Dass mit dem Sparbeschluss von 100 Millionen Franken die ursprünglich versprochene Haushaltsneutralität nicht eingehalten wird, muss wohl oder übel zur Kenntnis genommen werden. Die vertikale Verlagerung dieser Kosten vom Bund auf die Kantone darf aber nicht durch eine gleichzeitige Veränderung des Schlüssels zur Lastenverteilung unter den Kantonen verzerrt werden. Die bisherigen Arbeiten an diesem Schlüssel zeigen, dass gewisse Kantone Beträge massiv überproportionaler Höhe an diese 100 Millionen Franken beizusteuern hätten. So sollte mit diesen Kantonen, die sehr viel für ihren Agglomerationsverkehr tun, nicht umgesprungen werden.

Es geht beim Antrag Tschopp nicht um eine «Lex Genf» oder «Lex Basel» oder «Lex Zürich», denn alle Kantone mit grossen Agglomerationen befinden sich in der gleichen Lage. Die Lasten des Orts- und Agglomerationsverkehrs, den die Kantone und Gemeinden ja alleine tragen, dürfen nicht einfach völlig ausser acht gelassen werden. Für die Kantone mit grossem Agglomerationsverkehr macht dieser Verkehr oft den Hauptteil der Lasten für den öffentlichen Verkehr aus.

Der Antrag Tschopp ist sehr allgemein formuliert, wie vieles in dieser Vorlage. Er stellt ja lediglich eine Verpflichtung dar, auch das Kriterium des Agglomerationsverkehrs in die Überlegungen des Verteilschlüssels einzubeziehen. Wie, in welcher Form und mit welchen Grössen, das ist ja hier noch offen. Sicher ist es eine moderate und berechnete Forderung. Ich bitte Sie, dem Antrag Tschopp zuzustimmen.

Bircher Peter (C, AG): Ich bitte Sie, den Antrag Tschopp abzulehnen. Er ist sehr massiv. Er spricht von «Gesamtkosten der Erschliessung der Agglomerationen». In Artikel 53 Absatz 1 haben wir die Finanzkraft sowie die strukturellen Voraussetzungen der Kantone bereits definiert. Man kann es drehen, wie man will: Der Antrag Tschopp ist ein Genfer Antrag, der den ländlichen Raum auf ausserordentlich massive Weise schwächen würde.

Es gehört zu den prioritären Aufgaben des Bundes, auch für das flache Land das Nötige zu tun, damit eine gewisse grund- und flächendeckende Versorgung sichergestellt ist.

Ich möchte Sie in aller Form bitten, den Antrag Tschopp abzulehnen. Er würde in dieser Finanzverteilung meines Erachtens fast unlösbare Probleme schaffen.

Béguelin Michel (S, VD), rapporteur: La proposition Tschopp n'a pas été discutée formellement en commission. En revan-

che, elle va dans le même sens qu'une proposition de M. Binder, membre de la commission. Cette dernière avait alors été largement discutée. Finalement, elle avait été rejetée par 16 voix contre 4, et M. Binder ne l'a pas reprise comme proposition de minorité. En quelque sorte, c'est la proposition Tschopp qui remplit ce rôle.

Tout d'abord, en réponse à M. Tschopp, il me paraît nécessaire de préciser quelques définitions et de distinguer entre le trafic local d'agglomération et le trafic régional. Le trafic local, s'il s'agit du déficit de lignes de bus, de trolleybus, de tramways à l'intérieur des localités, n'est pas l'affaire de la Confédération. En revanche, s'il s'agit d'investissements d'infrastructures en vue d'un allègement significatif du trafic routier dans le sens de la complémentarité entre les moyens de transport, la Confédération peut donner des impulsions à travers l'ordonnance sur la séparation des courants de trafic qui se réfère à l'article 36ter de la constitution. La Confédération dispose de cette possibilité depuis 1991, mais elle se montre extrêmement restrictive faute de moyens financiers.

Dans les grandes agglomérations, les CFF assurent des prestations locales de trafic, par exemple Zurich Oerlikon-Zurich Hauptbahnhof et toutes les autres gares CFF de Zurich. Mais il n'y a pas que Zurich. Il y a aussi Berne-Bümpliz Sud ou Nord ou Ostermundigen, ou bien Genève-Vernier-Meyrin, ou bien Bâle-Dornach. Ces prestations-là des CFF sont du trafic local sur le terrain, mais en fait il s'agit de trafic d'agglomération, celui-ci étant considéré au sens de la loi comme du trafic régional.

A ce titre-là, l'égalité de traitement entre les cantons disposant de grandes agglomérations desservies par les CFF est assurée par la loi. Le contrat qui se prépare actuellement entre la Confédération et le canton de Zurich devrait servir de modèle pour les autres agglomérations.

La proposition Tschopp – que j'appellerai Binder/Tschopp – vise un autre objectif: alléger la charge des cantons qui doivent supporter un important trafic d'agglomération. Par exemple dans le cas du canton de Zurich, la charge supplémentaire est estimée à plus de 50 millions de francs par an. Mais il est évident que cet allègement ne pourrait se faire qu'au détriment des cantons ayant un important trafic régional «champêtre» – comme vous le disiez, Monsieur Tschopp –, la somme globale mise à disposition par la Confédération restant la même.

La commission a rejeté – comme je l'ai dit tout à l'heure –, par 16 voix contre 4, la proposition Binder semblable à la proposition Tschopp. Voilà pourquoi je me sens légitimé à vous proposer de rejeter la proposition Tschopp.

Seiler Hanspeter (V, BE), Berichterstatter: Seit der Herbstsession 1993 ist man versucht, sein Herz für Genf schlagen zu lassen. Aber man darf das nicht emotional beurteilen, man muss es von der Sache her beurteilen.

Der Kuchen, der verteilt werden kann, ist an und für sich gegeben, den kann man nicht verändern. Es handelt sich nur darum, wie man diesen Kuchen verteilt. Wenn man den Antrag Tschopp annehmen würde, den auch schon Herr Binder – vermutlich mit einem Seitenblick auf Zürich – gestellt hat, dann würde der Kuchen ganz bestimmt anders verteilt; das ist sicher unbestritten. Es ist wohl auch vorzusehen, dass dann die Kantone mit einem grossen Agglomerationsverkehr ein grösseres Stück des Kuchens abschneiden könnten, zu Lasten anderer Kantone. Dessen muss man sich bewusst sein. Dann kommt noch die Frage hinzu, die Herr Béguelin angeschnitten hat: Was ist Agglomerationsverkehr? Wie weit ist es Agglomerationsverkehr? Wie weit ist es Ortsverkehr? Das Eisenbahngesetz schliesst ja Ortsverkehr ausdrücklich aus.

Ein weiteres Bedenken gegenüber dem Kriterium Finanzkraft schliesst natürlich das Argument Gesamtkosten der Versorgung ein. Das drückt sich mindestens indirekt dort aus, also ist das teilweise bereits berücksichtigt.

Wir haben den Antrag Tschopp in der Kommission nicht behandelt, aber er entspricht ungefähr dem Antrag Binder. Deshalb würden wir Ihnen im Sinne der Mehrheit der Kommission beantragen, auch den Antrag Tschopp abzulehnen. Die Kommission hat den Antrag Binder, der ähnliches verlangte, mit 16 zu 4 Stimmen abgelehnt.

Ogi Adolf, Bundesrat: Die in Absatz 1 genannten Kriterien beeinflussen die Verteilung zwischen den Kantonen. Die grundsätzliche Aufteilung zwischen Bund und Kantonen mit einem Bundesanteil von etwa 1,2 Milliarden Franken wird dadurch nicht berührt.

Wie ich den Antragsteller jetzt verstanden habe und auch aufgrund dessen, was ich der in der Kommission geführten Diskussion im Zusammenhang mit dem Antrag Binder entnehmen konnte, geht es darum, den Kanton Zürich und den Kanton Genf zu entlasten. Ich werde Ihnen dann noch kurz sagen – auch an die Adresse von Herrn Hegetschweiler –, wie es im Kanton Zürich und im Kanton Genf aussieht.

Wenn Sie aber dem Antrag Tschopp folgen, werden andere Kantone zusätzlich belastet. Hier möchte ich ganz klar «Achtung!» rufen: Die Rand- und Bergkantone müssten dann die Zeche bezahlen! Die Versorgung der Fläche mit öffentlichem Verkehr würde dadurch in Frage gestellt. Herr Regierungsrat Honegger von Zürich hat in einem im «Tages-Anzeiger» vom 6. August 1994 veröffentlichten Interview erklärt, im Berggebiet bringe der motorisierte Individualverkehr günstigere Lösungen. Ich frage Sie: Wollen Sie das? In einer Fachkommission der Finanzdirektorenkonferenz unterlag der Zürcher Vorschlag jedenfalls klar.

Ein Einbezug gewisser Agglomerationslasten wäre auch mit dem vom Bundesrat vorgesehenen Gesetzestext möglich, Herr Tschopp. Es ist ja nur generell von «strukturellen Voraussetzungen» die Rede. Aber die andern Kantone wollen und wollten dies ausdrücklich nicht. Aus Gründen der Effizienz ist es zudem falsch, die Gesamtkosten direkt an einen Schlüssel zu binden. Das heisst dann, wer viel ausgibt, hat hohe Lasten. Er wird also belohnt, indem der Kantonsanteil kleiner wird. Dann kann er sich insgesamt noch mehr leisten.

Diese Spirale dreht sich in die falsche Richtung, und sie treibt die Ausgaben nach oben statt nach unten. Aber der Bund wäre gar nicht in der Lage – das muss ich klar sagen –, mehr Mittel zur Verfügung zu stellen. Also würde die Ausgabefreudigkeit eines einzelnen Kantons wieder zu Lasten von allen andern gehen.

Zudem, und zum Schluss, beschränkt der Antrag Tschopp den Einbezug weiterer Lasten auf den Agglomerationsverkehr. Weshalb, so frage ich Sie, sollen dann beispielsweise die teilweise hohen Bezüge der finanzschwachen Kantone aus der Investitionshilfe an die KTU nicht auch berücksichtigt werden?

Zu Herrn Hegetschweiler: Der Kanton Zürich hat bisher von SBB- und PTT-Leistungen profitiert. Aus diesem Grunde muss er in Zukunft mehr bezahlen – und nicht deshalb, weil er ein Agglomerationskanton ist. Der Kanton Genf, Herr Tschopp, bezahlt mit dem neuen Eisenbahngesetz sogar weniger als heute, weil der Kanton Genf keine PTT- und nur wenige SBB-Linien hat.

Aufgrund dieser Ausgangslage und aufgrund der Diskussion in der Kommission im Zusammenhang mit dem Antrag Binder bitte ich Sie, der Kommission zu folgen und den Antrag Tschopp abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	95 Stimmen
Für den Antrag Tschopp	31 Stimmen

Abs. 2 – Al. 2

Béguelin Michel (S, VD), rapporteur: Un mot pour expliquer pourquoi nous avons introduit une divergence avec le Conseil des Etats.

Vous remarquez que nous avons passé de 35 à 50 pour cent pour la raison suivante: la somme globale mise à disposition par la Confédération ne change pas. Le pourcentage ne fait que modifier la part des cantons entre les cantons eux-mêmes.

La commission a accepté de passer de 35 à 50 pour cent, inspirée par les cantons, par 12 voix contre 8. Entre temps, les calculs effectués par l'administration démontrent que cette fourchette est tout à fait réaliste, puisque les chiffres de l'administration se situent dans une fourchette de 52 à 95 pour cent. Donc, la décision de la commission est une bonne décision.

Le président: Les propositions Giger et Mamie ont été retirées et reprises par la commission.

*Angenommen gemäss Antrag der Kommission
Adopté selon la proposition de la commission*

Abs. 3 – Al. 3

Binder Max (V, ZH), Sprecher der Minderheit: In Artikel 53 Absatz 3 wird der interkantonale Verteiler bei Bahnlinien geregelt, an welchen mehrere Kantone beteiligt sind. In erster Linie wird dieser Verteiler den Kantonen überlassen. Wenn diese keine besonderen Bestimmungen festlegen, erwähnt dieser Absatz 3 Kriterien für die Verteilung. Ein erstes Kriterium ist die «Verkehrsbedienung», was gleichzusetzen ist mit der Anzahl Abfahrten ab einer Station. Ein zweites Kriterium ist die «Linienlänge», das heisst die Betriebslänge auf dem Gebiet des einzelnen Kantons.

Für mich stellt sich die Frage, ob wir mit dieser Formulierung im Interesse des Angebotes, der Regionalpolitik handeln, und vor allem auch, ob wir betriebswirtschaftlichen Überlegungen gerecht werden. So, wie die Bestimmung jetzt lautet, bedeutet sie, dass alle Stationen gleich behandelt werden, unabhängig davon, welche Güter- oder Personenfrequenzen eine Station aufweist. Regionallinien werden von Schnellzügen praktisch nicht befahren. Es ergeben sich somit für alle an einer solchen Linie liegenden Stationen gleich viele Abfahrten. Damit werden auch alle Stationen gleich gewichtet. Es ist also möglich, dass eine Station, die 300 oder 700 Einwohner bedient, in ihrem Einzugsgebiet gleich behandelt wird wie eine Station mit regionalem Charakter, mit vielleicht über 10 000 Einwohnern in ihrem Einzugsgebiet.

Ich frage mich, ob diese Gewichtung gerecht ist. Wenn wir davon ausgehen, dass das Angebot besteht, ob es nun stark oder schwach benutzt wird, könnte man sagen, alle sollen gleich belastet werden.

Die Minderheit Ihrer Kommission ist der Meinung, dass auch die Frequenzen einer Station, bezogen auf eine Linie, als Kriterium berücksichtigt werden müssten. Es stellt sich nun die Frage der politischen Einstellung. Stellen wir das Argument in den Vordergrund, der Grössere bezahle mehr als der Kleinere, dann geht dies in Richtung Regionalpolitik. Das führt dazu, dass unter Umständen ein Kanton mit überwiegend grossen Stationen einem andern, mit kleinen Stationen, zu einem wesentlichen Teil den Regionalverkehr mitfinanziert.

Der Antrag der Minderheit ist aus einem betriebswirtschaftlichen Ansatz heraus gestellt worden. Stationen mit regionalem Charakter, mit hohen Frequenzen, tragen auch in einem höheren Mass zu einem höheren Kostendeckungsgrad bei. Die Frage stellt sich nun, ob es richtig ist, solche Stationen aufgrund ihrer hohen Frequenzen nochmals zur Kasse zu bitten. Solche Stationen respektive die Standortgemeinden haben schon eine höhere Belastung durch die Bereitstellung von Infrastrukturen wie Parkplätzen, Busbahnhöfen usw. – mit der daraus resultierenden Verkehrsbelastung – zu tragen. Der Minderheitsantrag, der die Frequenzen als Kriterium berücksichtigen will, ist so zu verstehen, dass Stationen mit hohen Frequenzen, die damit wesentlich zu einem möglichst hohen Kostendeckungsgrad beitragen, nicht noch stärker belastet, sondern eher entlastet werden.

Die vom Bundesrat und von der Mehrheit beantragte Formulierung ist wohl einfach und unbürokratisch. Das macht sie für mich eigentlich sympathisch. In der Sache scheint sie mir aber unvollständig und in gewissem Masse auch ungerecht zu sein.

Ich bitte Sie in diesem Sinn, dem Antrag der Minderheit zuzustimmen.

Raggenbass Hansueli (C, TG): Mein Antrag unterscheidet sich vom Entwurf des Bundesrates bzw. vom Antrag der Mehrheit einzig darin, dass er auch die Verkehrsbedeutung als Kriterium der Kostenverteilung einbeziehen will, entsprechend dem heute noch gültigen Artikel 60 Absatz 7 – also keine Änderung gegenüber dem heutigen Zustand.

Für die finanzielle Aufteilung der Abgeltung unter den Kantonen sollen, sofern zwischen ihnen keine Abmachung getroffen werden kann, nicht nur die Verkehrsbedienungen der Stationen und die Linienlänge, sondern auch die Verkehrsbedeutung massgebend sein.

Die Verkehrsbedienungen werden, gemäss Seite 38 der Botschaft, mit der Anzahl der Abfahrten an einer Station gemessen. Damit werden gemäss dem Entwurf des Bundesrates bzw. dem Antrag der Mehrheit alle Stationen gleich gewichtet, unabhängig von deren Einzugsgebiet. Eine Station mit einem Einzugsgebiet von 200 Einwohnern erhält damit grundsätzlich das gleiche Gewicht wie eine Station mit einem hundertmal grösseren Einzugsgebiet, also ein solches mit 20 000 Einwohnern. Der beantragte Verteilungsschlüssel führt damit offensichtlich zu ungerechten Verzerrungen zwischen den Kantonen. Diese Ungerechtigkeit will mein Antrag mit dem Einbezug der Verkehrsbedeutung beseitigen. Im Ständerat unterlag ein entsprechender Antrag nur mit einer einzigen Stimme, mit 11 zu 10 Stimmen.

Im Rahmen der ständerätlichen Verhandlungen wurde von Bundesrat Ogi dem Antrag entgegengehalten, dass die Kosten eines Angebots durch dessen Umfang und nicht durch dessen Benutzung bestimmt würden. Diese Argumentation ist grundsätzlich zutreffend, bezieht aber nur eine Seite ein, nämlich nur die Kostenseite; sie trifft also nur die halbe Wahrheit, und auch diese nur zum Teil.

Es kann wohl betriebswirtschaftlich, nicht aber politisch, gerechtfertigt werden, dass eine Station mit einem Einzugsgebiet von 20 000 Einwohnern einer solchen mit einem Einzugsgebiet von 200 Einwohnern gleichgestellt wird. Dem Kanton mit grossen Stationen ist eine Mehrbelastung ohne weiteres zuzumuten.

Je intensiver und stärker ein Angebot im übrigen genutzt wird, desto höhere Kosten entstehen auch. Ich erwähne nur das Stichwort Abnutzung. Es ist daher nicht mehr als recht und billig, dass die Verkehrsbedeutung mit berücksichtigt wird.

Gegen den Einbezug der Verkehrsbedeutung wehrte sich Herr Bundesrat Ogi vor dem Ständerat auch damit, dass diese nicht objektiv messbar sei. Das ist nicht zutreffend. Die Verkehrsbedeutung kann wohl nicht auf Heller und Pfennig genau gemessen werden, das Kriterium selbst ist aber sehr wohl objektivierbar. Es kann beispielsweise auf die Anzahl Einwohner im Einzugsgebiet abgestellt werden; auch die Verkehrsnoten einer Station – über eine solche verfügen nämlich sämtliche Stationen – wäre ein taugliches Kriterium; auch die Frequenz wäre eines. Der Bundesrat hat einen grossen Ermessensspielraum. Jedenfalls darf ein gerechtes und notwendiges Kriterium nicht einfach deswegen ausser Betracht fallen, weil es nicht praktisch sein soll.

Der Minderheitsantrag Binder will die Frequenzen einer Station mit berücksichtigen. Von der Formulierung her zielt er genau in die gleiche Richtung wie mein Antrag. Nun hat aber Herr Binder, entgegen dem Wortlaut dieser Formulierung, soeben so argumentiert, dass gemäss dem Antrag der Minderheit die Kostenbeteiligung umgekehrt proportional zu den Frequenzen festgelegt werden soll. Stationen mit wenig Frequenzen würden also nach Ansicht von Herrn Binder kostenmässig stärker gewichtet als solche mit grossen Frequenzen. Das kann vielleicht, sehr weit hergeholt, noch betriebswirtschaftlich, nicht jedoch politisch und schon gar nicht regionalpolitisch begründet werden. Das wäre im höchsten Grad ungerecht; die Rand- und Bergkantone, die bei der Beratung von Absatz 1 von Herrn Bundesrat Ogi zu Recht erwähnt wurden, würden ein weiteres Mal benachteiligt.

Wer also will, dass grosse Stationen für die Kostenverteilung weniger ins Gewicht fallen als kleine, muss sich für die Minderheit Binder entscheiden. Wer hingegen will, dass kleine Stationen bei der Kostenverteilung gerechterweise und regionalpolitisch richtig weniger gewichtet werden als grosse, was der bisherigen Regelung entspricht, möge meinem Antrag zustimmen.

Béguelin Michel (S, VD), rapporteur: Nous sommes à nouveau dans l'opposition ville/campagne. La proposition de minorité veut introduire un critère supplémentaire qui favorise les

stations et les communes avec un mouvement de population important, avec beaucoup de monde, et la proposition Raggenbass, au contraire, veut favoriser la dimension régionale, les petites stations, et leur assurer leur survie.

La proposition de minorité a été discutée en commission et celle-ci, sans conviction, l'a rejetée par 7 voix contre 4 et avec 11 abstentions. La proposition Raggenbass, elle, n'a pas été discutée en commission, mais comme la commission a trouvé, me semble-t-il, une formulation équilibrée, je me crois autorisé à supposer que la commission aurait probablement rejeté la proposition Raggenbass.

Je rappelle aussi qu'il ne s'agit ici que des lignes qui concernent plusieurs cantons, il ne s'agit que de ça.

Seiler Hanspeter (V, BE), Berichterstatter: Herr Raggenbass hat gesagt, was man in welchem Fall tun sollte. Zwischen diesen beiden Polen, dem Antrag der Minderheit Binder und dem Antrag Raggenbass, gibt es aber auch einen Mittelweg: Man könnte der Kommissionsmehrheit zustimmen. Aus der Sicht der Mehrheit würde damit der Mittelweg gewählt und nicht Nord- oder Südpol, lies Minderheitsantrag Binder oder Antrag Raggenbass.

In der Kommission hat eine Hälfte der Mitglieder nicht gestimmt, die andere Hälfte hat gestimmt. Das wäre ein Zeichen dafür, dass man sich damals nicht recht sicher war, ob der Antrag Binder der richtige sei oder nicht. Ich spreche hier im Namen der Kommission.

Die Lösungen der Minderheit Binder und Raggenbass sind – auch wenn man für sie gewisse Sympathien haben muss, persönlich habe ich sie – nicht das Ei des Kolumbus, weil die Problematik der Kriterien damit nicht gelöst werden kann. Sie bleibt bestehen, und es wird nachher Schwierigkeiten bei der Gewichtung geben. Wie gewichtet man «Verkehrsbedienungen»? Wie gewichtet man «Frequenzen»? Nach welchen Kriterien geht man vor? Die ganze Sache wird kompliziert. Herr Binder sagte, dass die Formulierung von Bundesrat und Ständerat eigentlich sehr einfach und verständlich sei.

Ich bitte Sie, der Mehrheit zuzustimmen. Persönlich werde ich anders stimmen.

Ogi Adolf, Bundesrat: Ich möchte zuerst den Antrag der Minderheit Binder und dann den Antrag Raggenbass behandeln: Die im Absatz 3 genannten Kriterien für den interkantonalen Verteiler kommen nur zum Tragen, Herr Binder, wenn sich die Kantone untereinander nicht einigen können. Die Kosten des Angebotes werden durch dessen Umfang und nicht durch dessen Benutzung bestimmt. Deshalb wurde in der Revisionsvorlage auf die bisherige Verkehrsbedeutung als Kriterium für den interkantonalen Kostenverteiler verzichtet. Auch die meisten Kantone stellen bei ihren Kostenverteilern zwischen den Gemeinden nur auf das Angebot und nicht auf die Nachfrage ab.

Der Antrag der Minderheit Binder basiert wohl auf dem aktuellen Streitfall – das nehme ich wenigstens an – eines interkantonalen Verteilers zwischen dem Kanton St. Gallen und dem Kanton Thurgau. Die Formulierung gemäss Antrag der Minderheit Binder würde – das ist interessant für Herrn Raggenbass – den Kanton Thurgau in ein etwas günstigeres Licht bringen, das heisst, sie würde ein günstigeres Resultat ergeben. Die St. Galler wären sicher anderer Ansicht. Je nach Situation wären auch weitere Kriterien beizuziehen. Die Kantonspolitik spielt hier eben eine gewisse Rolle, aber wir sollten die Kriterien nicht danach ausrichten, für welche Kantone sie vorteilhafter sind, sondern wir sollten sie nach objektiven Gesichtspunkten ausrichten, wie das der Entwurf des Bundesrates, bestätigt durch die Mehrheit der Kommission, will.

Wir halten deshalb daran fest, dass für die Kostenverteilung aus sachlichen Gründen allein das Angebot, welches letztlich die Kosten verursacht, massgebend sein soll. Wir lehnen also den Antrag der Minderheit Binder ab.

Zum Antrag Raggenbass: Für diesen Antrag gilt im Prinzip – ich betone: im Prinzip – das gleiche wie für den Antrag der Minderheit Binder. Die Verkehrsbedeutung der Stationen hat auf die Kosten keinen oder nur einen unwesentlichen Einfluss. Nachdem Sie, Herr Raggenbass, meine Argumentation im

Ständerat als zum Teil verständlich bezeichnet haben, möchte ich diese Argumentation noch ergänzen.

Einen Lokführer muss man bezahlen, unabhängig davon, ob 20, 30 oder 300 Passagiere mitfahren. Die Anzahl der Passagiere spielt für den Lohn des Lokführers keine Rolle. Bekanntlich sind die Personalkosten – ich bitte Sie als Finanzpolitiker, das auch zu beachten – der grösste Brocken des Budgets des öffentlichen Verkehrs.

Die Verkehrsbedeutung weist aber noch ein weiteres Problem auf: Wie kann man sie objektiv messen? Früher, als noch jedes Stationchen mit Personal besetzt war, gab es die Verkehrspunkte. Heute gibt es keine vergleichbaren Klassifikationen mehr. Zudem spielt bei der Verkehrsbedeutung auch der Güterverkehr eine bedeutende Rolle. Den SBB-Güterverkehr haben die Kantone aber nicht mitzutragen. Es würde also ein Element einbezogen, das diesem Gesetz überhaupt nicht untersteht. Deshalb müssen Sie begreifen – man kann es so oder anders sehen –, dass wir auf der klaren Linie, bei den klaren Überlegungen, bei den klaren Kriterien bleiben. Objektiv gerechtfertigt ist nur der Einbezug der Produktionsvoraussetzungen, nicht aber der Einbezug der Nachfrage.

Ich bitte Sie deshalb, auch den Antrag Raggenbass abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag Raggenbass	69 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	65 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	86 Stimmen
Für den Antrag Raggenbass	49 Stimmen

Abs. 4, 5 – Al. 4, 5

Angenommen – Adopté

Art. 54, 55

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 56

Antrag der Kommission

.... zu erhöhen oder Massnahmen zugunsten Behinderter zu treffen, so kann

Art. 56

Proposition de la commission

.... la sécurité de son exploitation ou prendre des mesures en faveur des handicapés, la Confédération peut

Angenommen – Adopté

Art. 58–60, 60a, 61, 61a, 63–73

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 95

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Mamie

.... konzessionierten Schiffahrtsunternehmen, die Schiffahrtsgesellschaft auf dem Genfersee und die von SBB und DB

Art. 95

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Mamie

.... concession fédérale, à la Compagnie générale de navigation sur le Lac Léman et à la navette entre

Béguelin Michel (S, VD), rapporteur: Cet article a une particularité; nous l'avons déjà traité dans le cadre d'un autre débat, celui sur l'assainissement des finances fédérales. Nous avons, la semaine passée, éliminé le chapitre 11 concernant les caisses de secours. Cela signifie que pour le vote final, cet article 95 devra être adapté et contenir la correction intervenue la semaine passée, lors du débat sur l'assainissement des finances fédérales.

J'aimerais dire aux députés des cantons lémaniques que si la navette de Romanshorn à Friedrichshafen figure dans ce texte, et qu'il n'est pas question de celle entre Lausanne et Evian, ce n'est pas un oubli. Simplement, la navette Friedrichshafen–Romanshorn est exploitée par les CFF, qui n'ont pas de concession. C'est pour cela qu'elle doit être nommément citée dans cet article. En revanche, la navette Lausanne–Evian est exploitée par la CGN, une entreprise concessionnaire qui entre dans l'ensemble des ETC contenues dans le projet de loi, ce qui explique que nous n'avons pas à la citer. D'ailleurs, un échange de correspondance entre M. Ogi, conseiller fédéral, et les trois cantons lémaniques, règle la question.

Le président: La proposition Mamie a été retirée.

Angenommen gemäss Antrag der Kommission

Adopté selon la proposition de la commission

Art. 97, Ziff. II, III

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 97, ch. II, III

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Namentliche Gesamtabstimmung

Vote sur l'ensemble, par appel nominal

(Ref.: 1121)

Für Annahme des Entwurfes stimmen – Acceptent le projet:

Aguet, Aregger, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Baumberger, Bäumlín, Béguelin, Bezzola, Bircher Peter, Bischof, Bonny, Borel François, Borer Roland, Bugnon, Bürgi, Carobio, Caspar-Hutter, Chevallaz, Cincera, Comby, Cornaz, Danuser, de Dardel, David, Dettling, Diener, Dormann, Dreher, Dünki, Duvoisin, Eggenberger, Eggly, Engler, Epiney, Fankhauser, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Frey Walter, Friderici Charles, Fritschi Oscar, Früh, Gadiant, Gobet, Goll, Gonseth, Graber, Gros Jean-Michel, Grossenbacher, Hammerle, Heberlein, Herczog, Jaeger, Jöri, Keller Anton, Keller Rudolf, Kern, Kühne, Leemann, Leuba, Leuenberger Ernst, Loeb François, Mamie, Matthey, Mauch Rolf, Meier Hans, Meier Samuel, Meyer Theo, Misteli, Moser, Müller, Nabholz, Neuenschwander, Ostermann, Pidoux, Poncet, Raggenbass, Rechsteiner, Reimann Maximilian, Ruckstuhl, Rutishauser, Rychen, Sandoz, Schenk, Scherrer Jürg, Scherrer Werner, Scheurer Rémy, Schmid Peter, Schmid Samuel, Schmidhalter, Schmied Walter, Schnider, Seiler Hanspeter, Seiler Rolf, Sieber, Singeisen, Stalder, Stamm Judith, Steffen, Steiger Hans, Steinemann, Steiner Rudolf, Strahm Rudolf, Stucky, Suter, Theubet, Thür, Tschopp, Tschuppert Karl, Vetterli, Vollmer, Wanner, Wick, Wittenwiler, Wyss William, Züger, Zwahlen, Zwygart (117)

Stimmen nicht – Ne votent pas:

Allenspach, Aubry, Bär, Berger, Binder, Blatter, Blocher, Bodenmann, Borradori, Bortoluzzi, Brügger Cyrill, Brunner Christiane, Bühlmann, Bühler Gerold, Bundi, Caccia, Camponovo, Cavadini Adriano, Columberg, Couchepin, Darbellay, Deiss, Ducret, Eymann Christoph, Fasel, Fehr, von Felten, Fischer-

Sursee, Giezendanner, Giger, Grendelmeier, Gross Andreas, Gysin, Haering Binder, Hafner Ursula, Hari, Hegetschweiler, Hess Otto, Hess Peter, Hildbrand, Hollenstein, Hubacher, Iten Joseph, Jäggi Paul, Jeanprêtre, Jenni Peter, Ledergerber, Lepori Bonetti, Leu Josef, Leuenberger Moritz, Maeder, Maitre, Marti Werner, Maspoli, Mauch Ursula, Maurer, Miesch, Mühlemann, Narbel, Nebiker, Oehler, Perey, Philipona, Pini, Robert, Rohrbasser, Ruf, Ruffy, Savary, Schweingruber, Segmüller, Spielmann, Spoerry, Stamm Luzi, Steinegger, Tschäppät Alexander, Weder Hansjürg, Weyeneth, Wiederkehr, Zbinden, Ziegler Jean, Zisyadis (82)

Präsident, stimmt nicht – Président, ne vote pas:
Frey Claude

(1)

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates
Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse
gemäss Brief an die eidgenössischen Räte
Proposition du Conseil fédéral
Classer les interventions parlementaires
selon lettre aux Chambres fédérales

Angenommen – Adopté

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates
Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse
gemäss Brief an die eidgenössischen Räte
Proposition du Conseil fédéral
Classer les interventions parlementaires
selon lettre aux Chambres fédérales

Angenommen – Adopté

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

Schluss der Sitzung um 12.45 Uhr
La séance est levée à 12 h 45

87.069

Eisenbahngesetz.

Änderung

Loi sur les chemins de fer. Modification

Botschaft und Gesetzentwurf
vom 18. November 1987 (BBl 1988 I 1260)
Message et projet de loi
du 18 novembre 1987 (FF 1988 I 1209)

Beschluss des Ständerates vom 16. Juni 1994
Décision du Conseil des Etats du 16 juin 1994

Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates
(= Abschreiben der Vorlage)

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats
(= classer le projet)

Angenommen – Adopté

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	1995
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Januarsession
Session	Session de janvier
Sessione	Sessione di gennaio
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.091
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.02.1995 - 08:00
Date	
Data	
Seite	276-300
Page	
Pagina	
Ref. No	20 025 289

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.