

**Art. 10 al. 1, 1bis, 1ter***Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

Abs. 1 – Al. 1

*Angenommen – Adopté*

Abs. 1bis – Al. 1bis

**Uhlmann** Hans (V, TG), Berichterstatter: Im Unterschied zum bundesrätlichen Entwurf wird die Regional- und Lokalpresse im Beschluss des Nationalrates speziell erwähnt, und zwar in bezug auf die Gewährung von Vorzugstaxen. Die Bevorzugung der Lokal- und Regionalpresse ist nicht nur unbestritten, sondern sie wurde ganz gezielt in diesen Artikel aufgenommen. Damit sind auch die Fragen der Herren Schiesser und Danioth im Sinne der Antwort von Herrn Bundesrat Ogi geklärt.

Es muss aber auch gesagt sein, dass eine Tarifierhöhung – der Bundesrat will diese in drei Schritten vornehmen – auch für diese Titel unumgänglich sein wird. Es wird auch unumgänglich sein, die Straffung der Anzahl der heute subventionierten Titel vorzunehmen. Zurzeit werden, wie wir das gehört haben, etwa 7000 Titel subventioniert. Die Hälfte davon weist eine Auflage von weniger als 1000 Exemplaren auf, und sie machen lediglich 1,4 Prozent des Verkehrsvolumens aus. Es sind also Bagatellsubventionen, die nach meinem Dafürhalten und nach der Meinung der Kommission nach einer Straffung rufen. Der Bundesrat wird daher die Bedingungen im Sinne von Artikel 10 Absatz 1bis neu festlegen müssen. Ich bitte Sie im Namen der Kommission, dem Nationalrat zuzustimmen.

*Angenommen – Adopté*

Abs. 1ter – Al. 1ter

**Uhlmann** Hans (V, TG), Berichterstatter: Hier hat der Nationalrat die Abgeltung «nach Massgabe der ungedeckten Kosten» festgeschrieben, und zwar anstelle des Entwurfes des Bundesrates, der diese Abgeltung an die PTT auf jährlich höchstens 90 Millionen Franken festlegen wollte. Der Nationalrat hat die jährliche Abgeltung nach Massgabe der ungedeckten Kosten beschlossen.

Unsere Kommission stimmt diesem Beschluss zu, und ich bitte Sie, das gleiche zu tun.

*Angenommen – Adopté***Ziff. II, III***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Ch. II, III***Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*  
Für Annahme des Entwurfes

30 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

93.091

**Eisenbahngesetz.****Revision****Loi sur les chemins de fer.****Révision***Differenzen – Divergences*

Siehe Seite 284 hiavor – Voir page 284 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 21. März 1995

Décision du Conseil national du 21 mars 1995

**Art. 51 Abs. 4***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Art. 51 al. 4***Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

**Danioth** Hans (C, UR), Berichterstatter: Die Revision des Eisenbahngesetzes «biegt auf die Zielgerade ein». Es war eine lange Fahrt mit Umwegen, mit unvermittelten Halten, auch mit Verspätungen und beinahe mit Entgleisungen. Als auf Ordnung und Pünktlichkeit bedachte Schweizer wollen die Mitglieder der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen eine weitere Verzögerung vermeiden helfen. Das ist für Ihre Kommission der Hauptgrund, dem Rat zu beantragen, dem Nationalrat auch in der letzten Differenz zuzustimmen. Obschon uns der Nationalrat nirgends gefolgt ist, möchten wir auch hier Entgegenkommen zeigen.

Viele – und der Sprechende als Berichterstatter ganz besonders – tun dies nicht aus innerer Überzeugung, sondern unter dem Zwang der Umstände. Diese doch bedeutungsvolle Differenz, die an die neu beschworene Partnerschaft zwischen Bund und Kantonen im regionalen Personenverkehr rührt, wie sie in Artikel 51 Absatz 4 noch besteht, ist gestern im Nationalrat mehr als flüchtig behandelt worden. Der Berichterstatter begnügte sich mit der Feststellung: «Wir haben den Eindruck, dass die Fassung des Nationalrates besser ist.» Zitat: Ende; Überlegungen: Ende! Der französischsprachige Rapporteur bemühte sich schon gar nicht um sachliche Argumente; ich zitiere lediglich das Protokoll. Eine derartige Handhabung des Differenzbereinigungsverfahrens kommt einer Gesprächsverweigerung sehr nahe und würde auch für eine bevorstehende Einigungskonferenz nichts Positives versprechen. Was soll's! Dazu kommt, dass die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV), die bekanntlich ursprünglich ein völlig überzogenes und unpraktikables Vertragsmodell mit der Bundesversammlung als Schiedsrichter verfochten hatte, nun klein beigibt. Sie wehrt sich nicht einmal mehr für die minimale Garantie der Schiedskommission im Vollzug. Nachdem schon die Kommission widerstrebend nachgegeben hat, wird dies jetzt sicher auch unser Rat, wenn ich die Stimmung richtig einschätze – obschon wir der Aufrechterhaltung damals noch mit 25 zu 11 Stimmen zugestimmt haben. Damit darf aber kein Freipass verbunden sein dafür, dass Departement und Bundesrat sich einfach kurzerhand autoritativ über regionale und linienmässige Verkehrsprobleme hinwegsetzen. Die Bundesbehörde ist vielmehr gehalten, auch in Konfliktsituationen so lange wie möglich das Gespräch und den Konsens zu suchen. Der Departmentsentscheid darf wirklich nur die Ultima ratio sein.

In diesem Sinne ist die Nagelprobe für eine echte Partnerschaft von Bund und Kantonen im regionalen Personenverkehr nur aufgeschoben und nicht aufgehoben.

**Rhyner** Kaspar (R, GL): Ich werde Sie nicht lange aufhalten und, weil ich die Chancen entsprechend einschätze, auch keinen anderen Antrag stellen. Aber von Herrn Bundesrat Ogi

möchte ich noch ein Wort hören, wie das künftig praktiziert werden soll. Nicht, weil ich kein Vertrauen ins Bundesamt für Verkehr (BAV) oder in den Bundesrat habe. Aber ich habe in diesem Zusammenhang einmal erwähnt, dass die Kantone schlechten Zeiten entgegengehen, und das ist ein weiterer Schritt dazu.

Wir haben in den Spardebatten erfahren – und immer ist da auch entsprechend beschlossen worden –, dass der Bund alles, aber auch gar alles auf die Kantone abwälzt. Gespart haben wir nichts, effektiv gespart wurde nichts. Ich erwähne nur die 75 Millionen Franken im Zusammenhang mit dem Unterhalt und der Überwachung der Nationalstrassen, die nicht gespart worden sind, sondern die jetzt die Kantone aufzubringen haben, und zwar aus dem Geld, das nicht dem Bund gehört, sondern zweckgebunden eingesetzt werden müsste. Das ist der erste Streich, und der zweite folgt sogleich.

Die Verkehrsleistungen können einvernehmlich bestellt werden, aber die Verpflichtung, wie sich der Bund engagiert, steht nach diesem Gesetz in den Sternen geschrieben.

Ich will die heutige Sitzung nicht verlängern. Aber ich habe Anhaltspunkte, schriftliche Unterlagen betreffend das, was auf die Kantone zukommt. Das sage ich den Ständeherren und -damen, die Kantone vertreten, die nicht 30 Kilometer Staatsbahn haben wie unser vorhin erwähnter kleiner Kanton, sondern Hunderte von Kilometern entsprechende Strecken zu bearbeiten haben. Da kommt dann die Quittung. Ich kann mir nur schwer vorstellen, dass der Bundesrat einen anderen Entscheid fällt, nachdem das BAV einen Entscheid gefällt hat. Darauf möchte ich eine Antwort.

Ich behaupte nicht, man sei nicht in der Lage, sich mit Details zu befassen oder sich in die entsprechende Situation einzuarbeiten zu lassen, aber die Lösung mit dem Schiedsgericht wäre die zuverlässigere Lösung gewesen.

Ich bitte den Bundesrat, über die Einvernehmlichkeit und über das entsprechende Verhalten in dieser Situation einige Angaben zu machen. Konziliante und auch auf regionale Bedürfnisse bezogene Beurteilungen werden gefragt sein.

**Ogi Adolf, Bundesrat:** Ich möchte mich in Ergänzung dessen, was ich letzte Woche gesagt habe, einzig und allein zur Frage äussern, ob die Schiedskommission in einem konkreten Fall geeigneter ist als das EVED oder der Bundesrat:

Herr Rhyner kann sicher bestätigen, dass wir immer versucht haben, bei aufkommenden Problemen – bei den Kantonen, bei den Bahnen – im Rahmen der Möglichkeiten und der Gegebenheiten Lösungen zu finden. Der Verordnungsentwurf, Herr Rhyner und Herr Daniöth, sieht bekanntlich auch vor, dass in erster Linie die Kantone mit den Unternehmungen über die Details verhandeln. Dazu macht der Bund in einem ersten Schritt nur eine globale Finanzvorgabe. Die Kantone haben damit einen erheblichen Spielraum. Es sind auch die Kantone selber, die die Verteilung der Mittel innerhalb des Kantons bestimmen. Wenn eine Einigung erzielt wird, wird eine Vereinbarung von allen Seiten bestätigt – vom Kanton, von der Unternehmung und vom BAV, das hier praktisch – wenn ich das so sagen darf – zum Zuschauer degradiert ist. Das Instrument der Vereinbarung bedingt, dass vorher auch ein Konsens hergestellt wird. Es wird hier, Herr Rhyner, also nichts verfügt. Der Bund kann die Kantone nicht zu etwas verknurren, das die Kantone nicht wollen.

Soll nun eine Schiedskommission bei diesen Verhandlungen zwischen den Kantonen und der Unternehmung besser vermitteln als das EVED oder der Bundesrat, die beide die Gesamtproblematik kennen? Es braucht deshalb kein Schiedsgericht. Die Budgethoheit des Bundes und der Kantone kann nicht an Dritte delegiert werden, somit auch nicht an die Schiedskommission.

Ich möchte hier ganz klar sagen: Wir werden konziliant vorgehen. Mit der nötigen Sensibilität werden wir diese Probleme lösen, Herr Rhyner. Aber es ist nicht so, wie Sie gesagt haben, dass das Departement oder der Bundesrat solche Entscheide nicht korrigieren, wenn das BAV einmal einen Entscheid getroffen hat. Das kommt manchmal mehr vor, als mir lieb ist. Haben Sie Vertrauen!

Stimmen Sie dem Antrag Ihrer Kommission und damit dem Nationalrat zu.

*Angenommen – Adopté*

94.096

## Internationaler Eisenbahnverkehr. Übereinkommen

### Transports internationaux ferroviaires. Convention

Botschaft und Beschlussentwurf  
vom 2. November 1994 (BBI 1995 I 339)  
Message et projet d'arrêté  
du 2 novembre 1994 (FF 1995 I 344)

**Uhlmann** Hans (V, TG) unterbreitet im Namen der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) den folgenden schriftlichen Bericht:

#### *Ausgangslage*

Das internationale Eisenbahntransportrecht wird durch das Übereinkommen vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (Cotif) geregelt, das im Mai 1985 in Kraft gesetzt wurde und dem 36 Staaten beigetreten sind. Zweck des Übereinkommens ist es, im durchgehenden Eisenbahnverkehr zwischen den 36 Mitgliedstaaten eine einheitliche Rechtsordnung für die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern herzustellen sowie die Durchführung und Fortentwicklung dieser Rechtsordnung zu erleichtern. Die Geschäftsführung des Übereinkommens liegt bei der zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (Otif), die ihren Sitz in Bern hat. Für die richtige Anwendung dieses Vertragswerks sorgt ein Verwaltungsausschuss, der sich aus Vertretern von elf Mitgliedstaaten zusammensetzt.

Das zur Ratifikation vorliegende Protokoll umfasst institutionelle und materielle Änderungen.

Die institutionellen Bestimmungen werden dahingehend geändert, dass

- der Verwaltungsausschuss neu 12 statt 11 Mitglieder zählt;
- der bisher der Schweiz de jure zufallende Vorsitz im Verwaltungsausschuss entfällt;
- die Amtszeiten des Generaldirektors und des Vizegeneraldirektors, die beide wiederwählbar sind, auf fünf Jahre beschränkt werden
- und die Rechnungsprüfung durch die Schweiz sich künftig nicht nur auf eine formelle Prüfung beschränkt.

Gemäss den Änderungen der materiellen Bestimmungen finden die Haftungsbeschränkungen, die eine Begrenzung der Schadenersatzsummen auf einen festen Betrag vorsehen, nur noch dann keine Anwendung, wenn der Schaden von der Eisenbahn vorsätzlich oder durch bewusstes Fehlverhalten verursacht wurde. Ausserdem werden neue Bestimmungen bezüglich der Beförderung von Kraftfahrzeugen eingefügt.

Das Protokoll zur Änderung des Cotif tritt in Kraft, sobald es von zwei Dritteln der 32 Staaten, die zur Ratifikation eingeladen wurden, ratifiziert worden ist. Dies wird voraussichtlich im Laufe des Jahres 1995 der Fall sein.

#### *Erwägungen der Kommission*

Die Kommission befasste sich am 20. Januar 1995 mit dieser Vorlage. Dabei setzte sie sich vor allem mit der Finanzierung des Cotif sowie mit der Stellung der Schweiz innerhalb dieser Organisation auseinander.

## **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	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.091
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.03.1995 - 08:30
Date	
Data	
Seite	400-401
Page	
Pagina	
Ref. No	20 025 673