

**Zehnte Sitzung – Dixième séance**

**Donnerstag, 18. März 1993, Vormittag**  
**Jeudi 18 mars 1993, matin**

08.00 h

*Vorsitz – Présidence: Herr Piller*

**Präsident:** Ich darf Frau Weber Monika zu ihrem runden Geburtstag ganz herzlich gratulieren und ihr – auch im Namen aller Kollegen und Kolleginnen – für die Zukunft alles Gute wünschen. (*Beifall*)

93.100

**Folgeprogramm nach der  
 Ablehnung des EWR-Abkommens  
 (allgemeine Aussprache)**  
**Programme consécutif  
 au rejet de l'Accord EEE  
 (débat général)**

*Fortsetzung – Suite*

Siehe Seite 155 hiervoor – Voir page 155 ci-devant

**Danioth, Berichterstatter:** Darf ich zu den Vorlagen, welche die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen betreffen, insgesamt einige Ausführungen machen? Es ist unbestritten, dass die Offenhaltung des europäischen Marktes auf dem Gebiet des Verkehrs und des Transportwesens ein wichtiges Ziel unserer bilateralen Verhandlungen darstellt. Das Parlament hat das Transitabkommen mit der EG genehmigt, das nebst der Verpflichtung zum Bau der Neat eine Reihe von weiteren Leistungen unseres Landes beinhaltet. Dieser Tage musste zur Kenntnis genommen werden, dass sich einzelne Länder dem Abschluss des für die Schweiz überaus wichtigen Luftfahrtabkommens widersetzen. Man stellt sich dabei unweigerlich die Frage, ob der Bundesrat mit der frühzeitigen Ratifizierung dieses Transitabkommens nicht voreilig einen Trumpf aus der Hand gegeben hat.

Aehnliche Bedenken und Befürchtungen steigen in mir auf, wenn ich die Swisslex-Vorlagen im Verkehrsbereich würdige. Wir haben im Schosse der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen entsprechende Fragen gestellt, vor allem zum Reziprozitätsvorbehalt. Die Ausführungen in der Botschaft unter der Ziffer 144 sind nämlich reichlich unbestimmt und verworren.

Die Kommission erwartet daher des bestimmtesten, dass der Bundesrat nur im Rahmen von internationalen Abkommen von seiner Kompetenz zur Liberalisierung zugunsten von Drittstaaten Gebrauch macht. Ich meine damit vor allem das Gats, das Dienstleistungsabkommen der Uruguay-Runde. Gegenrecht muss uns nicht nur auf dem Papier, sondern auch in der Praxis, d. h. im Vollzug, gewährleistet sein. Ich hoffe sehr, dass der Bundespräsident ein guter Jasser ist und die guten Trümpfe nicht voreilig ausspielt.

In diesem Sinne haben wir beschlossen, auf die Vorlagen einzutreten. Zur Aenderung des Strassenverkehrsgesetzes werden wir zusätzliche Abklärungen treffen. Die anderen vier Vorlagen sind entscheidungs- und behandlungsreif.

93.106

**Folgeprogramm nach der  
 Ablehnung des EWR-Abkommens  
 (Swisslex)**  
**Eisenbahngesetz. Aenderung**  
**Programme consécutif  
 au rejet de l'Accord EEE  
 (Swisslex)**  
**Loi fédérale sur les chemins de fer.  
 Modification**

Botschaft und Gesetzentwurf vom 24. Februar 1993 (BBl I 805)  
 Message et projet de loi du 24 février 1993 (FF I 757)

*Antrag der Kommission*

*Eintreten*

*Proposition de la commission*

*Entrer en matière*

**Küchler, Berichterstatter:** Wir haben in den letzten Tagen hier im Saale verschiedentlich gehört, dass wir für Europa weiterhin alle Optionen offenhalten müssen und dass es aus diesem Grunde für uns wichtig ist, eine möglichst gute Ausgangsbasis für unsere künftigen Verhandlungen zu schaffen. Hiezu gehört natürlich auch der freiwillige Nachvollzug des Acquis communautaire, generell eigentlich die Schaffung europaverträglicher Rechtserlasse in den verschiedensten Bereichen, so auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Gerade im Verkehrsbereich sind wir ja durch das Abblocken des Luftverkehrsabkommens durch die EG, wie der Herr Kommissionspräsident eben ausgeführt hat, sensibilisiert worden. Diesem Bereich der Europaverträglichkeit muss die grösste Aufmerksamkeit geschenkt werden. Das kann von ganz besonderem Nutzen sein.

Mit der vorgesehenen Revision des Eisenbahngesetzes leisten wir nicht nur einen Beitrag an die Europaverträglichkeit, sondern auch an die angestrebte wirtschaftliche Liberalisierung unserer Wirtschaft, aber auch an die Deregulierung unseres Arbeitsmarktes, beides Faktoren, die zur Revitalisierung unserer Wirtschaft und generell zu mehr Wettbewerb beitragen werden.

In diesem Sinne hat die vorberatende Kommission einstimmig Eintreten auf den Gesetzentwurf beschlossen.

Wenn Sie einverstanden sind, werde ich noch kurz zur beantragten Revision sprechen. Die Aenderung des Eisenbahngesetzes, die wir heute behandeln, ist materiell gleich wie diejenige im Eurolex-Paket vom vergangenen Jahr. Zwei Bestimmungen im Eisenbahngesetz sind nicht eurokompatibel:

Artikel 13 Absatz 1 schreibt heute vor, dass die Mehrheit der Mitglieder der Verwaltung der Konzessionierten Transportunternehmungen aus in der Schweiz wohnhaften Schweizer Bürgern bestehen muss. Diese Bestimmung ist – rein historisch – dadurch bedingt, dass früher beachtliche Teile des Aktienkapitals der Schweizer Privatbahnen im Besitz von Ausländern waren. Dies ist aber heute nicht mehr der Fall. Der Grossteil der Aktien ist ja in den Händen von Kantonen und Gemeinden, die somit auch in Zukunft Schweizer Bürger in die betreffenden Verwaltungsräte wählen werden. Durch Beseitigung dieser völlig unnötigen Schranke lässt sich immerhin der Handlungsspielraum der Bahnen erweitern und auch deren Flexibilität vergrössern, was heute zweifelsohne anzustreben ist und ganz auf der Linie des Folgeprogrammes zum EWR-Nein liegt. In Artikel 13 Absatz 2 des Eisenbahngesetzes wird ferner vorgeschrieben, dass das ständige Personal in der Regel aus Schweizer Bürgern bestehen muss. Diese Bestimmung ist heute zum einen ohne jede praktische Bedeutung und stellt zum anderen eine völlig unnötige Regulierung dar, nachdem ja aufgrund der erwähnten Besitzverhältnisse keine Gefahr besteht, dass eine Konzessionierte Transportunternehmung

«überfremdet» wird. Hingegen kann es für die eine oder andere Bahn sogar sinnvoll sein, auch für leitende Posten Leute aus dem Ausland mit Erfahrung anstellen zu können, z. B. Personen, die am Kanaltunnel mitgearbeitet haben, oder Personen, die bei rein privatwirtschaftlichen Unternehmen mitgewirkt haben. Umgekehrt sollen aber auch Schweizer, die bei der Eisenbahn tätig sind, im Ausland bei entsprechenden Unternehmungen Erfahrungen sammeln können. Die Schweiz muss aber hierfür Gegenrecht bieten können.

Ein vermehrter Erfahrungsaustausch kommt auf diese Weise schliesslich nicht nur unseren Bahnen zugute, sondern auch der ganzen schweizerischen Zulieferindustrie, weil so mehr Leute aus dem Ausland unsere Produkte kennenlernen. Dies und der vermehrte Erfahrungsaustausch sollen zur Revitalisierung unserer Wirtschaft beitragen. Deshalb ist es nach einstimmiger Auffassung der Kommission richtig, dass die Aufhebung dieser unnötigen Beschränkung im heute zur Diskussion stehenden Swisslex-Paket enthalten ist.

Aus diesem Grund beantragt Ihnen die Kommission, auf die Vorlage einzutreten und der beantragten Abänderung zuzustimmen.

**Schüle:** Wir haben Swisslex ausführlich diskutiert. Sie läuft unter dem Motto «Revitalisierung». Das Eisenbahngesetz (EBG) ist eine dieser Swisslex-Vorlagen; es würde tatsächlich einen Revitalisierungsansatz hergeben und dem komödienthaften gewerbepolizeilichen Seilziehen «à la Zürich Stadelhofen» endlich ein Ende setzen. Die Vorschriften über die Nebenbetriebe sollten in den Artikeln 39 und 40 des Eisenbahngesetzes neu gefasst werden. Man sollte klar sagen: «Die Bahnunternehmungen sind befugt, auf die Kundenbedürfnisse ausgerichtete Nebenbetriebe einzurichten.» Im Bahnhof Zürich Stadelhofen mussten die Geschäfte wegen der unklaren Rechtslage ihre Öffnungszeiten inzwischen viermal ändern. Hier besteht ein dringender Handlungsbedarf. Ueberholte gewerbepolizeiliche Hindernisse sind zu beseitigen. Ich habe das 1990 in einer Motion (90.865, Nebenbetriebe der SBB, Kundenorientierte Öffnungszeiten) verlangt und wollte damals eine Gleichstellung mit Betrieben an Nationalstrassen oder Flughäfen erreichen (wie z. B. in Würenlos oder Kloten), insbesondere was die Öffnungszeiten betrifft. Der Bundesrat hat damals erklärt: «Erst in Zukunft wird sich erweisen, ob eine Revision im Sinne des Motionärs aus materiellen oder verfahrensmässigen Gründen tatsächlich nötig ist.» (AB 1991 N 760) In der Zwischenzeit weiss man es: Die Revision ist nötig. Nun ist klar, dass in Swisslex nicht ein x-beliebiges Postulat eingepackt werden kann, und im EVED hat man mir signalisiert, man werde dieses Thema bei nächster Gelegenheit aufgreifen. Ich bitte Herrn Bundespräsident Ogi, diesem Anliegen, das vor allem im Interesse der Bahnen liegt, gebührende Aufmerksamkeit zu schenken.

**Bundespräsident Ogi:** Ich möchte auf drei Punkte eingehen:

1. Zunächst zum Eisenbahngesetz: Herr Küchler hat alles gesagt, was gesagt werden muss. Ich füge nichts bei.
2. Zu den Ausführungen von Herrn Schüle betreffend Ladenöffnungszeiten: Das hat mit Swisslex direkt nichts zu tun. Aber ich teile dem Rat mit, dass gegenwärtig noch ein Verfahren beim Bundesgericht hängig ist. Das Urteil wird – wir hoffen es sehr – eine Klärung der noch offenen Fragen bringen. Es wird sich anschliessend zeigen, ob noch ein Bedarf zu einer Revision besteht. Ich halte fest, dass mein Departement viel Verständnis für das Bedürfnis der Reisenden nach Einkaufsmöglichkeiten hat.
3. Zu Herrn Daniöth, zum Transitvertrag und zum Jassen: Den Transitvertrag haben wir erst Ende Januar 1993 unterzeichnet. Bei der EG wurde das nicht unbedingt verstanden. Weiter ist der EWR nicht unter Dach und Fach. Wir versuchen zwar, Rosinen zu picken, aber wir müssen auch akzeptieren, dass man uns beispielsweise im Transitvertrag – vor allem in den Verhandlungen im Zivilluftfahrtbereich – die Rosinen nicht picken lässt, bevor der EWR unter Dach und Fach ist. Aber ich halte immerhin fest – das ist in der Presseberichterstattung irgendwie untergegangen –, dass die exploratorischen Gespräche weitergeführt werden dürfen. Wir sind daran und werden

schon in den nächsten Wochen mit der EG zusammenkommen und selbstverständlich sehr hart und in Ihrem Sinne – im Sinne eines Jasses – versuchen, zum Ziele zu kommen. Wir geben nicht auf. Wir werden gewinnen.

**Cavelly:** Ich spreche zum Transitvertrag: Wir haben schon einmal darüber gesprochen, und ich selbst habe die Frage aufgeworfen, ob es richtig sei, den Vertrag zu ratifizieren, bevor wir etwas Sichereres als Gegenwert bekommen hätten. Der Bundesrat antwortete, die Ratifizierung müsse erfolgen; mit der Unterzeichnung werde man allerdings zuwarten, bis man auch einen Gegenwert bekomme. Nun hören wir, dass die Unterzeichnung doch im Januar erfolgt ist. Ich sehe nicht ein, warum diese Unterzeichnung vorgenommen wurde, bevor man für die Swissair die nötigen Rechte herausgeholt hat. Herr Bundespräsident Ogi sagt, man habe bis im Januar zugewartet; das sei lange gewesen. Ich bin der Meinung, es war zu wenig lange. Man hätte auch jetzt noch nicht unterzeichnen sollen.

**Bundespräsident Ogi:** Ich rufe in Erinnerung, dass sich die EG – unabhängig vom Ausgang der EWR-Abstimmung in der Schweiz – verpflichtet hat, mit uns zu verhandeln. Wir legen Wert darauf, dass dies von der EG auch eingehalten wird. Ich werde Ende Monat mit dem neuen EG-Verkehrskommissar, Herrn Matutes, zusammenkommen, und wir werden ihn auf diese Abmachung aufmerksam machen. Er hat mir bereits signalisiert, die EG sei bereit, mit uns in dieser Angelegenheit zu verhandeln. Aber Sie haben heute morgen in der Presse zur Kenntnis nehmen können, dass auch gestern noch nicht alle Probleme innerhalb der 18 Staaten, die das EWR-Abkommen unterzeichnet haben, bereinigt waren. Solange der EWR unter den 18 Staaten noch nicht geregelt und unter Dach und Fach ist, können wir – da müssen wir fair sein – nicht annehmen, dass man uns, nachdem wir im EWR nicht mitmachen, hindurch profitieren und zu einem Abschluss kommen lässt, bevor die EG und die Efta-Staaten, die im EWR mitmachen, sich gefunden haben.

Ich bin zuversichtlich, dass wir richtig vorgegangen sind. Wir haben sehr viel Unverständnis ausgelöst mit unserer Zurückhaltung, damit, dass wir erst Ende Januar 1993 unterzeichnet haben. Vielleicht hat dieses Zuwarten dazu geführt, dass man sich seitens der EG-Verkehrsminister jetzt auch nicht drängen lässt, nachdem die Schweiz auch zugewartet hat.

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

*Gesamtberatung – Traitement global*

**Titel und Ingress, Ziff. I, II  
Titre et préambule, ch. I, II**

*Gesamt Abstimmung – Vote sur l'ensemble  
Für Annahme des Entwurfes*

33 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

## **Folgeprogramm nach der Ablehnung des EWR-Abkommens (Swisslex) Eisenbahngesetz. Aenderung**

### **Programme consécutif au rejet de l'Accord EEE (Swisslex) Loi fédérale sur les chemins de fer. Modification**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	I
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	93.106
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.03.1993 - 08:00
Date	
Data	
Seite	190-191
Page	
Pagina	
Ref. No	20 022 596

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.