

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.

Uhlmann Hans (V, TG) présente au nom de la Commission des transports et des télécommunications (CTT) le rapport écrit suivant:

Point de la situation

Le droit de transport international est régi par la convention du 9 mai 1980 relative aux transports internationaux ferroviaires (Cotif), entrée en vigueur en 1985, et à laquelle 36 Etats sont parties. Son but est d'établir un régime de droit uniforme applicable aux transports des voyageurs, des bagages et des marchandises en trafic international entre les Etats membres ainsi que de faciliter l'exécution et l'application de ce régime. La gestion de cette convention est du ressort de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (Otif), dont le siège est à Berne. Un comité administratif composé de onze membres, dans lequel la Suisse dispose d'un siège permanent, veille à la bonne application de la convention.

Les modifications à la convention apportées par le protocole soumis à ratification sont de deux ordres.

Tout d'abord les modifications d'ordre institutionnel, telles le fait:

- que le Comité administratif verra ses membres passer de onze à douze;
- que la Suisse ne présidera plus de jure ce Comité;
- que la durée des mandats du directeur général ainsi que du vice-directeur général seront limités à cinq ans, renouvelables; et
- que la vérification des comptes à laquelle la Suisse procède ne se limitera désormais plus aux seuls aspects formels.

Ensuite les dispositions d'ordre matériel, notamment les limites de responsabilité qui prévoient un montant fixe de dommages-intérêts ne s'appliqueront plus que s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte commis par le chemin de fer intentionnellement ou par un comportement délibérément fautif, ainsi que de nouvelles dispositions relatives au transport des véhicules automobiles.

Le Protocole portant modification de la Cotif entrera en vigueur lorsque les deux tiers des 32 Etats invités à le ratifier l'auront fait, ce qui devrait être le cas dans le courant de l'année 1995.

Considérations de la commission

La commission a traité cet objet le 20 janvier 1995. La discussion a porté entre autres sur le mode de financement de l'Otif ainsi que sur la position helvétique au sein de cette organisation.

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt einstimmig, den Bundesbeschluss betreffend das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (Cotif) zu genehmigen.

Proposition de la commission

La commission propose, à l'unanimité, d'approuver l'arrêté fédéral concernant la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (Cotif).

Uhlmann Hans (V, TG), Berichterstatter: Die wesentlichen Gründe, die zur Änderung dieses Übereinkommens geführt haben, sind im Bericht enthalten. Die Kommission stimmt dieser Änderung zu.

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

Gesamtberatung – Traitement global

Titel und Ingress, Art. 1, 2
Titre et préambule, art. 1, 2

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
Für Annahme des Entwurfes

23 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

Schluss der Sitzung um 12.40 Uhr
La séance est levée à 12 h 40

Internationaler Eisenbahnverkehr. Übereinkommen

Transports internationaux ferroviaires. Convention

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	94.096
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.03.1995 - 08:30
Date	
Data	
Seite	401-402
Page	
Pagina	
Ref. No	20 025 674

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.