

zuletzt auch an die Astag –, zu überzeugen, dass dieser kombinierte, dieser vernetzte Verkehr vermehrte Zusammenarbeit und vermehrte Koordination erfordert. Es ist auch wichtig, dass sich dieses Konzept des kombinierten Verkehrs nicht nur in den Köpfen, sondern auch auf der Strasse und auf der Schiene durchsetzt.

Überwiesen – Transmis

95.3267

Motion Plattner

Bundesbeteiligung am Vollzug interkantonaler und internationaler Aufgaben im Bereich der Rheinschifffahrt Tâches intercantionales et internationales assumées par la navigation rhénane. Participation fédérale

Wortlaut der Motion vom 14. Juni 1995

Der Bundesrat wird ersucht, dem Parlament eine gesetzliche Grundlage vorzulegen, gemäss welcher der Bund sich finanziell an den Kosten der Rheinuferkantone für den Vollzug interkantonaler und aus internationalen Verpflichtungen des Bundes entstandener Aufgaben beteiligen kann.

Texte de la motion du 14 juin 1995

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre au Parlement une base légale qui permettrait à la Confédération de participer aux frais supportés par les cantons riverains du Rhin afin d'effectuer les tâches intercantionales et internationales découlant des obligations fédérales.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Huber, Loretan, Rhinow (3)

Plattner Gian-Reto (S, BS): 1958 schlossen die Kantone Aargau, Baselland und Basel-Stadt eine interkantonale Vereinbarung über den gemeinsamen Vollzug der damals schon vom Bund erlassenen schiffahrtsrechtlichen Vorschriften für die Rheinstrecke Basel–Rheinfelden ab. Die Geschäftsführung der darin vorgesehenen Rheinschiffahrtsämter wurde der Rheinschiffahrtsdirektion Basel-Stadt übertragen. Basel-Stadt erklärte sich auch bereit, die Kosten, die aus dem Vollzug dieser Aufgaben entstanden, zu übernehmen. Damals handelte es sich um weniger als 100 000 Franken pro Jahr.

Die heutigen Aufgaben, die immer noch der Kanton Basel-Stadt bezahlen muss, gehen weit über die damals vorgesehenen hinaus. Sie umfassen heute u. a. schiffahrtspolizeiliche Aufgaben auf der Strecke Basel–Rheinfelden, Schiffsuntersuchungen gemäss internationalen Verträgen, Prüfungen von Rheinschiffahrtspatenten, Radarschiffszeugnisse für die neu aufgekommene Schiffsradare auf dem Rhein, Schiffeichamt, also die Vermessung und Zertifizierung der Schiffe, und Ähnliches.

Die Mitarbeiter der baselstädtischen Direktion vertreten zudem alle Schweizer Anliegen in verschiedenen Ausschüssen und Arbeitsgruppen der internationalen Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Strassburg.

Wie ich gesagt habe, übernimmt der Kanton Basel-Stadt aufgrund der Vereinbarung von 1958 bis heute alle aus der Erfüllung dieser Aufgaben entstehenden Kosten. Diese haben aber mittlerweile ein so grosses Ausmass angenommen, dass meines Erachtens eine neue, gerechtere Lösung gesucht werden muss.

1994 beispielsweise fielen bei der Basler Rheinschiffahrtsdirektion aufgrund dieses Konkordates von 1958 Nettokosten von fast 850 000 Franken an, und das notabene nach Abzug

aller spezifisch für die Direktion selbst oder für den Basler Rheinhafen erbrachten Leistungen und auch nach Abzug der durch Gebühren gedeckten Kosten. Das waren also die netto noch verbleibenden Zahlungen, die die Basler übernehmen mussten.

Zudem werden laufend neue, international verankerte Massnahmen beschlossen, deren Kosten den Rheinuferkantonen und damit gemäss diesem Konkordat von 1958 dem Kanton Basel-Stadt überbürdet werden. Die jüngsten Beispiele dafür sind die per 1. Januar 1995 eingeführte Meldepflicht für Gefahrgut und andere Spezialschiffe und die sich in Vorbereitung befindliche internationale Vereinbarung über die Entsorgung von Schiffsabfällen, welche Personalaufstockungen und betriebliche Mehraufwendungen bei der Kommission verursachen werden.

Der Kanton Basel-Stadt hat sich mit den Nachbarkantonen Baselland und Aargau zusammengesetzt. Die drei Kantone haben versucht, im Gespräch mit der Bundesverwaltung eine Neuaufteilung der Kostenträgerschaft zu erwirken. Dabei hat es sich aber gezeigt, dass für den Bund keine gesetzliche Grundlage besteht, sich an diesen Kosten zu beteiligen, obwohl er ja – wie ich das ausgeführt habe – die Mehrzahl der entstehenden Kosten eigentlich zu verantworten hat.

Wegen der nationalen Bedeutung, welche die Rheinschifffahrt zweifellos hat, und wegen der Zunahme der Vollzugsaufgaben aus den internationalen Verpflichtungen der Schweiz bin ich zusammenfassend der Auffassung, dass auch der Bund einen Beitrag an die Kosten zu leisten habe, wie dies in anderen Bereichen aufgrund vorhandener Rechtsgrundlagen der Fall ist. Ich habe deshalb mit meiner Motion den Bundesrat aufgefordert, eine Rechtsgrundlage für eine solche Kostenbeteiligung zu schaffen.

Ogi Adolf, Bundesrat: Zusammenfassend wünscht der Motionär die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage, um eine finanzielle Beteiligung des Bundes an den den Rheinuferkantonen aus interkantonalen und internationalen Verpflichtungen entstandenen Kosten zu ermöglichen. Der Bundesrat hat für das Anliegen Verständnis. Er weiss auch, dass die Vollzugsaufgaben der Kantone stark zugenommen haben. Er muss aber die Motion aus folgenden Gründen ablehnen:

1. Die Bundesverfassung räumt dem Bund auf dem Gebiet der Schifffahrt eine umfassende Gesetzgebungskompetenz ein.
2. Das Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt statuiert, dass grundsätzlich die Kantone dieses Gesetz, die internationalen Vereinbarungen und die Ausführungsvorschriften vollziehen und dass der Bund die Behörden bezeichnet, welche für ihn handeln.
3. Das Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt räumt dem Bund weiter die Möglichkeit ein, im Einvernehmen mit den Regierungen der beteiligten Rheinuferkantone einem dieser Kantone den Vollzug der schiffahrtspolizeilichen und verkehrswirtschaftlichen Vorschriften für die Rheinschifffahrt zu übertragen.
4. Von dieser Möglichkeit wurde Gebrauch gemacht: Ich verweise auf die interkantonale Vereinbarung vom 4. Januar 1957 zwischen den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Aargau über den gemeinsamen Vollzug der vom Bund erlassenen schiffahrtsrechtlichen Vorschriften für die Rheinstrecke zwischen Basel und Rheinfelden.
5. Die Aufgabenteilung, wonach die Kantone mit dem Vollzug der Bundesgesetzgebung beauftragt sind und dessen Kosten selbst tragen, ist ein wichtiger staatsrechtlicher Grundsatz, der die Souveränität der Kantone stärkt. Sie wissen, dass der Bund gerade heute versucht, nicht zuletzt aufgrund Ihrer Vorgaben und Aufträge, verschiedene Aufgaben zurückzudelegieren, d. h., dass die Kantone diese Aufgaben übernehmen müssen. Auch hier diktieren die Mittel die Möglichkeiten.
6. Der Kanton Basel-Stadt hat den Umstand, wonach er für den Vollzug der Rheinschiffahrtsvorschriften zuständig ist, denn auch nie in Frage gestellt. Auch das müsste beachtet werden. Das ist auch ein Wertfaktor, der nicht von der Hand zu weisen ist.

7. Der Bund hat sich zudem bereits finanziell vermehrt engagiert. So beteiligt er sich gestützt auf spezifische Bundesbeschlüsse an Infrastrukturvorhaben, im Bereich der Rheinschiffahrt z. B. an der Schleusenverlängerung von Kembs. Der Kostenanteil beträgt etwa 30 Millionen Franken. Davon übernimmt der Bund rund 24 Millionen Franken und die Kantone Basel-Stadt und Baselland je 3 Millionen Franken. Um die Position der ZKR zu stärken, ist in Zukunft eine Erhöhung der Beiträge der Mitgliederländer, auch der Schweiz, vorgesehen.

8. Eine finanzielle Entlastung des hauptbetroffenen Kantons Basel-Stadt könnte allenfalls mit einer Anpassung des Konkordats von 1957 erreicht werden, indem die Kantone Baselland und Aargau vermehrt in den Vollzug mit einbezogen würden. Schliesslich könnte der Kostendeckungsgrad der Verwaltungsgebühren des Kantons Basel-Stadt überprüft werden.

Sie sehen, dass wir Lösungen aufzeigen, und ich hoffe, dass diese Lösungen zunächst geprüft werden können, bevor Sie die Motion überweisen.

Der Bundesrat lehnt die Motion ab und bittet Sie, ihm darin zu folgen.

Plattner Gian-Reto (S, BS): Dank der schriftlichen Antwort des Bundesrates, wie wir sie ab nächster Session immer zur Verfügung haben werden, habe ich bereits Kenntnis von der Ablehnung der Motion und möchte dazu folgendes ausführen:

Ich finde es falsch, hier nun den Föderalismus in den Vordergrund zu stellen; denn diese Rückdelegation der Aufgaben an die Kantone – die ich durchaus unterstütze – kann nur in den Fällen erfolgen, wo sich alle Kantone dafür eignen, d. h. nur für Aufgaben, die in allen Kantonen gelöst werden müssten. Hier aber haben wir einen Fall, bei dem ein Kanton im wesentlichen und zwei weitere, Baselland und Aargau, in ganz geringem Ausmass Aufgaben lösen, die für die ganze Schweiz gelöst werden müssen.

Einfach nur deshalb, weil der Rhein in Basel die Schweiz verlässt, zu behaupten, alle Kosten, die im Zusammenhang mit der Rheinschiffahrt anfielen, seien durch Basel zu decken, scheint mir schlicht und einfach nicht logisch zu sein, wenn auch folgendes zuzugeben ist: Basel erhält durch die Tatsache, dass im Rheinhafen ausgeladen und umgeladen werden muss, Arbeitsplätze, und es erhält auch Gebühreneinnahmen; ein Stück seiner Wirtschaft stützt sich durchaus auf die Rheinschiffahrt ab.

Ich möchte aber doch daran erinnern, dass die beiden Basel, insbesondere Basel-Stadt, aber auch Baselland, durch ihre Hafenanlagen z. B. im Bereich der Einfuhr von Erdöl eine Aufgabe erfüllen, die der ganzen Schweiz zugute kommt. Es ist keinesfalls so, dass ein wesentlicher Teil des Erdöls in Basel-Stadt, in Baselland oder in der Nordwestschweiz verbraucht würde.

Ein anderes Beispiel: Die Tatsache, dass man heute auf dem Rhein das Wasser gegen Verunreinigungen schützen muss, kommt eigentlich den Niederländern und den deutschen Grossstädten am unteren Rhein zugute. Auch das hat mit Basel-Stadt nichts zu tun. Zufälligerweise sind jetzt wir diejenigen, die diese Aufgabe im Auftrag des Bundes übernehmen müssen. Ich bezweifle nicht, dass diese Aufgaben erfüllt werden müssen, aber ich vermisse die eidgenössische Solidarität. Denn auch der Dreck, der da allenfalls aus den Schiffen käme, kommt nicht aus Basler Schiffen, sondern aus Schiffen aller Nationalitäten und aller Arten.

Ein weiteres Beispiel: Anders als z. B. im Strassenbau verlangt der Bund, weil er im Binnenschiffahrtsgesetz Verordnungscompetenz hat, dass die Gebäulichkeiten, die für die zollmässige Abfertigung der Einfuhren auf dem Rhein gebraucht werden, vom Kanton unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden müssen. Man stelle sich einmal vor, dass alle Kantone für den Zoll an den Autobahnen die Gebäude gratis hinstellen müssten, und der Bund würde nur noch Strom, Reinigung und Heizung bezahlen! So ist es aber bei der Rheinschiffahrt. Ich sehe nicht recht ein, warum der Kanton

Basel-Stadt nun dem Bund und damit allen anderen Kantonen die Gebäude für die Abfertigung der Schiffahrt finanzieren muss, während man dies bei der Abfertigung auf der Strasse nicht tun muss.

Ich denke, es ist klar dargelegt – Herr Bundesrat Ogi hat es auch nicht bestritten –, dass hier Bundesaufgaben im wesentlichen von einem einzigen Kanton erfüllt werden. Deshalb ist es nichts als fair, wenn der Bund sich einmal überlegt, ob er daran nicht seinen Teil mittragen soll. Das schliesst ja nicht aus, dass sich die Basler, Baselbieter und Aargauer zusammensetzen und untereinander ein Abkommen treffen, welches für jene Leistungen eine gerechtere Entschädigung zugunsten Basels vorsieht, welche dann in den Birsfelder Rheinhafen im Kanton Baselland oder – vor allem in Form von Kieslieferungen – nach Kaiseraugst gehen.

Aber das sind immer noch nur drei Kantone. Basel-Stadt wird nur wenig entlastet, wenn diese beiden Kantone ihren Anteil an den Kosten übernehmen. Hingegen leistet von allen anderen Schweizer Kantonen wie Tessin, Zürich, Graubünden usw., die – wenn auch nach Umlad auf die Strasse in Basel – ebenfalls «am Rhein hängen», nach wie vor niemand einen Beitrag. Da wäre der Bund der richtige Partner. Es wäre sehr schwierig, ein Konkordat zwischen allen 26 Kantonen zu machen, damit jeder Kanton qua seiner Abhängigkeit vom Rhein z. B. bei der Zufuhr von Heizöl etwas an Basel abgelten würde.

Sie sehen also, die Lösung, die Sie vorschlagen, ist zwar eine gute Lösung; aber die kostenmässig grössere Seite der Lösung dieses Problems muss dennoch der Bund an die Hand nehmen. Es ist eindeutig eine Bundesaufgabe, da man hier nicht alle 26 Kantone zusammennehmen kann.

Man soll also den Föderalismus nicht so weit übertreiben, dass man dort, wo eine Aufgabe die ganze Schweiz angeht, sagt: «Das müsst ihr auf dem Konkordatsweg lösen.» Vielmehr soll der Bund dort, wo er wirklich zuständig ist – er schliesst ja die internationalen Abkommen ab, und da können die Kantone ohnehin nichts machen –, zu einer vernünftigen Lösung Hand bieten.

Ich habe zur Kenntnis genommen, dass der Bundesrat die Motion ablehnt. Ich versuche es jetzt mit einem Postulat. Ich bin bereit, meine Motion in ein Postulat umzuwandeln, und hoffe, dass Herr Ogi dies entgegennehmen kann, sonst – denke ich – sollten wir darüber abstimmen, ob der Rat mir oder dem Bundesrat folgt.

Huber Hans Jörg (C, AG): Es wird Ihnen aufgefallen sein, Herr Bundesrat, dass da eine ganz interessante Koalition zustande gekommen ist, indem die Vertreter der Stände Basel-Stadt, Baselland und die beiden Aargauer Ständevertreter gemeinsam und solidarisch den Vorstoss von Kollege Plattner unterschrieben haben. Wir wissen natürlich auch, warum. Ich frage mich, ob bei dieser Koalition und angesichts der Aktivitäten, die unsere Regierungen in dieser Angelegenheit gegenüber Ihnen und Ihrem Departement entfaltet haben, die Sache mit der doch brüskten Absage an die Motion erledigt werden kann.

Herr Plattner hat meines Erachtens – im Gegensatz zu dem, was er heute morgen im Zusammenhang mit energiepolitischen Fragen ausgeführt hat – in dieser Frage durchaus meine volle Zustimmung gefunden. Er hat es kompetent und richtig gemacht.

Der Kanton Basel-Stadt und die anderen Kantone, die sich engagiert haben, erbringen Leistungen für das ganze Land; das steht ausser Frage. Ich gebe hier meinem Wunsch Ausdruck, dass dieses Problem nun nicht einfach mit Finanzknappheit auf die Seite geschoben wird, sondern dass der Bundesrat erklärt: «Jawohl, es bestehen Probleme; wir werden sie prüfen.»

Ich bin einverstanden, dass die Motion in ein Postulat umgewandelt wird. Ich bitte Sie aber dringend, dieses Postulat zu überweisen. Denn wer die Verkehrsströme kennt, die von Basel aus durch den Transitzkanton Aargau in die übrige Schweiz gehen, wird Verständnis dafür aufbringen, dass wir hier eine andere und bessere Regelung wünschen.

Ich bitte Sie daher, das Postulat zu überweisen, um dem Bundesrat die Gelegenheit zu geben, nachzudenken, was gelegentlich sehr erholend sein kann.

Ogi Adolf, Bundesrat: Ich danke für den Hinweis, nachzudenken sei immer etwas Gutes. Ich teile diese Auffassung, es ist nichts Neues für mich. Ich darf Ihnen sagen, dass der Bundesrat immer denkt, bevor er handelt.

Ich möchte auch festhalten, dass wir diese Fragen nicht auf die Seite schieben. Andererseits muss sich der Bundesrat jeden Tag fragen, wie er den Bundeshaushalt entlasten, wie er einen Beitrag zur Gesundung der Bundesfinanzen leisten kann, weil nicht zuletzt Sie ihm entsprechende Aufträge gegeben haben.

Aber der Bundesrat denkt, beurteilt und ist deshalb der Meinung, dass er die Sache prüfen wird. Ich werde es meinem Nachfolger in Form eines Postulates zur guten Prüfung übergeben.

Überwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

*Schluss der Sitzung um 12.15 Uhr
La séance est levée à 12 h 15*

Motion Plattner Bundesbeteiligung am Vollzug interkantonaler und internationaler Aufgaben im Bereich der Rheinschifffahrt

Motion Plattner Tâches intercantionales et internationales assumées par la navigation rhénane. Participation fédérale

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1995
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	95.3267
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.10.1995 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1001-1003
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 382

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.