

Dass mittelfristig eine ausgewogenere Belastung anzustreben ist, ist ebenfalls Gegenstand des Vorstosses. Die unterschiedliche Belastung in den einzelnen Regionen war es nämlich auch, die dazu führte, dass wir heute eine sehr unterschiedliche Verkehrsinfrastruktur haben. Finanzschwache Kantone mussten hier lange zurückstehen, weil sie die Mittel zur Auslösung der notwendigen Investitionen nicht freimachen konnten.

Gestatten Sie mir, zum Schluss darauf hinzuweisen, dass die bestehenden Disparitäten nicht in den letzten Jahren entstanden sind, im Gegenteil: Ich möchte ausdrücklich die grossen Anstrengungen anerkennen, die für eine ausgeglichene Verkehrserschliessung vom Bund in den letzten Jahren gemacht wurden – immer im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel. Ebenso klar muss aber gefordert werden, dass diese Anstrengungen in Zukunft noch verstärkt werden. Es ist alles daranzusetzen, dass im Hinblick auf die erwähnten Grossprojekte die bestehenden Disparitäten nicht noch vergrössert werden.

In diesem Sinne bitte ich Sie, mein Postulat zu überweisen.

Ogi Adolf, Bundesrat: Der Bundesrat nimmt das Postulat an. Ich habe volles Verständnis für die Situation; Herr Brändli hat sie plastisch geschildert. Wir bauen einen Vereinatunnel für die Eisenbahn und haben die Zufahrten nicht geregelt. Für die Leute, die in dieser Region wohnen müssen, ist das sehr schwer verständlich. Wir haben eine zu wenig ausgefeilte Koordination. Die Mittel jedoch, die uns zur Verfügung stehen, diktiert unsere Möglichkeiten. Diese Mittel sind in letzter Zeit nicht so geflossen, dass wir diese Bauprojekte in Angriff nehmen konnten. Die Inangriffnahme braucht auch immer Zeit. Wenn Sie also heute beschliessen, die Mittel zu erhöhen, dann wird das zwei oder drei Jahre gehen, bis die Projekte bereit sind.

Die vier Forderungen, die mit diesem Postulat gestellt werden, nehmen wir entgegen. Der Bundesrat wird nach der Bereinigung der Finanzplanung und des Budgets 1996 die nötigen Anpassungen vornehmen können – oder nicht –, das wird von den Mitteln, die zur Verfügung stehen, abhängig sein. Sie wissen ja, dass die Finanzierung der Grossprojekte auf eine neue Basis gestellt werden soll. Es geht nicht darum, Herr Brändli, die Regionen zu vernachlässigen und alles nur auf die Grossprojekte zu konzentrieren. Die touristischen Regionen und die Randregionen sind wichtig. Eine Vernachlässigung dieser Regionen darf in diesem Land der vier Kulturen, der vier Sprachen und der 26 Kantone nicht hingenommen werden.

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Überwiesen – Transmis

95.3309

Postulat Danioth

Förderung des privaten Kombiverkehrs in der Schweiz

Entreprise privée de transport combiné en Suisse. Encouragement

Wortlaut des Postulates vom 22. Juni 1995

Der Bundesrat wird beauftragt, die Einleitung geeigneter Massnahmen zum Aufbau eines privaten Kombiverkehrsangebotes innerhalb der Schweiz (Kombiverkehr Schweiz) zu prüfen. Insbesondere sind in die Wege zu leiten:

– Bereitstellung einer angemessenen Startfinanzierung, gestützt auf die Verordnung vom 29. Juni 1988 über die Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transportes beglei-

teter Motorfahrzeuge (SR 742.149). Das damit zu fördernde Angebot soll in der Anfangsphase vier werktägliche Güterlinienzüge im Nachtsprung auf der Ost-West- und Nord-Süd-Achse umfassen, welche miteinander sowie mit dem internationalen Kombiverkehr verknüpft sind;

– öffentliche Ausschreibung des Konzeptes von privaten Partnern unter angemessener Minderheitsbeteiligung der SBB durch das Bundesamt für Verkehr (BAV), unter Festlegung der technischen und finanziellen Modalitäten;

– Wahl eines geeigneten Konsortiums durch BAV und SBB unter Einbezug unabhängiger Fachexperten;

– Erarbeitung und Finanzierung eines tragfähigen subsidiären Konzeptes bei Nichtgenügen kostendeckender Betriebsführung in den ersten fünf Betriebsjahren;

– Begleitung und Auswertung des Projektes durch das BAV.

Texte du postulat du 22 juin 1995

Le Conseil fédéral est prié d'étudier la possibilité d'adopter des mesures propres à favoriser la mise sur pied d'un service de transport combiné privé à l'intérieur de la Suisse.

Il doit notamment préparer les actions suivantes:

– octroi, sur la base de l'ordonnance du 29 juin 1988 sur la promotion du trafic combiné et du transport de véhicules à moteur accompagnés (RS 742.149), d'une aide financière adaptée, destinée à faciliter le démarrage de ce service. Dans un premier temps, le service auquel cette aide financière sera affectée devra comprendre quatre trains de marchandises qui assureront un service de nuit, tous les jours ouvrables sur les axes est-ouest et nord-sud, axes qui seront raccordés entre eux et au réseau de transport combiné international;

– mise au concours publique, par l'Office fédéral des transports (OFT), du projet conçu par des entreprises privées – les CFF apportant une participation financière minoritaire – et définition, par l'OFT, des modalités techniques et financières de ce projet;

– choix d'un consortium adéquat par l'OFT et par les CFF, avec le concours d'experts indépendants;

– élaboration et financement d'un projet subsidiaire qui pourrait offrir une solution viable au cas où les recettes du service ne parviendraient pas à couvrir ses frais pendant les cinq premières années d'exploitation;

– suivi et évaluation du projet par l'OFT.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bieri, Bisig, Bloetzer, Bütiker, Cottier, Delalay, Frick, Gemperli, Huber, Küchler, Maisen, Meier Josi, Morniroli, Rüesch, Schallberger, Schmid Carlo, Schüle, Seiler Bernhard, Simmen, Uhlmann, Ziegler Oswald (21)

Danioth Hans (C, UR): Mein Engagement in der Verkehrspolitik galt in letzter Zeit schweremässig der Bewältigung des die Schweiz und die Alpen transitierenden Verkehrs, vorab im Güterbereich. Da meine Grundhaltung stets – wenn sie auch nicht immer und überall verstanden wurde – einer sowohl ökologisch verantwortbaren wie auch marktwirtschaftlich sinnvollen Bewältigung des Verkehrsvolumens und auch der nichtdiskriminierenden Umsetzung dieser Postulate entsprach, habe ich mich nach eingehender Prüfung auch mit dem Vorhaben der Schweizerischen Vereinigung der ökologisch bewussten Unternehmensführung (ÖBU) identifizieren können. Diese in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein rund 240 Mitgliederfirmen umfassende privatwirtschaftliche Organisation hat ein überzeugendes Projekt für den Binnenkombiverkehr entworfen. Denn die Grundidee einer verstärkten und koordinierten Bewältigung der Güterverkehrsleistung auf längeren Distanzen gemeinsam durch Schiene und Strasse ist vom Konzept her vom internationalen Kombiverkehr nicht verschieden. Das erfolgreiche Beispiel des Huckepackverkehrs zeigt, dass durch eine intelligente Auslastung der beiden Verkehrsträger Strasse und Schiene, eventuell auch der Schifffahrt, in jenen Bereichen, wo ihre Stärken liegen, Synergieeffekte ausgelöst werden können. Diese führen nicht nur zu einer ökologisch besseren, sondern längerfristig auch zu einer marktwirtschaftlich erfolg-

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.

Postulat Danioth Förderung des privaten Kombiverkehrs in der Schweiz

Postulat Danioth Entreprise privée de transport combiné en Suisse. Encouragement

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	95.3309
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.10.1995 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1000-1001
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 381

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.