

**Zweite Sitzung – Deuxième séance****Dienstag, 3. Mai 1977, Vormittag****Mardi 3 mai 1977, matin**

8.00 h

**Vorsitz – Présidence: Herr Munz**

77.010

**Bundeshaushalt. Ausgleich  
Finances fédérales. Equilibre****A****Bundesgesetz über Massnahmen zum Ausgleich des Finanzhaushaltes****Loi fédérale instituant des mesures propres à équilibrer les finances fédérales***Fortsetzung – Suite*

Siehe Seite 158 hiervor — Voir page 158 ci-devant

431

**Bundesgesetz über die Förderung von Turnen und Sport  
Loi fédérale encourageant la gymnastique et les sports**

**Herzog, Berichterstatter:** Bei der Förderung des freiwilligen Schulportes soll – erstens – der Bundesbeitrag an die Leiterkosten gekürzt werden, nicht aber der Entschädigungsanspruch des einzelnen Leiters. Ferner soll die Berechtigung zu einer unentgeltlichen ärztlichen Untersuchung nur noch gesundheitlich gefährdeten und nicht mehr, wie früher, allen Teilnehmern an Jugend und Sport gewährt werden. Damit können voraussichtlich Einsparungen von 2,5 Millionen Franken erzielt werden.

Ferner soll – zweitens – die Subventionierung von Sportstätten nur noch als Kann-Vorschrift beibehalten werden, und zwar für Anlagen von nationaler und regionaler Bedeutung. Durch diese Beschränkung soll ein konzentrierter Einsatz möglich werden. Die Massnahme bringt Einsparungen von voraussichtlich 5 Millionen Franken. Ich beantrage Zustimmung.

*Angenommen – Adopté*

811

**Eisenbahngesetz  
Loi sur les chemins de fer****Art. 51**

**Muheim, Berichterstatter:** Auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs will der Bundesrat gewisse Einsparungen vornehmen; er unterbreitet uns deshalb sechs Anträge. Davon finden Sie fünf auf den Seiten 11–13 der Fahne; beim sechsten Antrag geht es um die Genehmigung eines Bundesratsbeschlusses, den Sie auf Seite 26 finden. Darüber hinaus kündigt der Bundesrat an, er werde uns recht bald eine Sonderbotschaft bezüglich der Tarifannäherung präsentieren. Es handelt sich dabei um Leistungen des Staates, um die verschieden hohen Tarife zwischen SBB und privaten Unternehmungen anzugleichen.

Es sind vor allem zwei Bereiche, die zu Diskussion und besonderer Betrachtung Anlass geben müssen, nämlich jene des Transportgesetzes und des Postverkehrsgesetzes. Zunächst beginnen wir aber mit dem Eisenbahngesetz, Seite 11 der Fahne. Bei Artikel 51 handelt es sich um die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen und unternehmensfremder Lasten. In diesem Zusammenhang soll bezüglich des Berufs- und Schülerverkehrs eine Kompetenzdelegation an den Bundesrat zur Festlegung der Abgeltungssätze stattfinden. Bis heute stand der Normaltarif von Fr. 17.35 je 1000 Abonnementskilometer im Gesetz selbst; von nun an soll der Bundesrat die Kompetenz erhalten, diese Ansätze festzulegen. In Absatz 3 geht es um einen Prozentrahmen, innerhalb dessen Entschädigungen ausgerichtet werden. Diese Marge soll herabgesetzt werden von heute «mindestens 1,9 und höchstens 4 Prozent» auf «mindestens 1,7 und höchstens 3,6 Prozent». Daraus resultieren die Ihnen bekannten und in der Vorlage genannten Einsparungen.

Bei Absatz 4 tritt eine Aenderung ein im Sinne der Herabsetzung von bisher 1,1 auf «1 Prozent Entschädigung aufgrund der Baukontowerte». Ich glaube, ich kann mir ersparen, die technischen Details beizufügen. Es geht – alles in allem gesprochen – um eine Einsparung, deren Gesamtumfang und nähere Spezifikation Sie in der Botschaft finden.

**M. Morier-Genoud:** Vous me permettez une remarque générale sur les mesures d'économie proposées dans le domaine des transports. J'hésite d'ailleurs à jeter une note discordante dans ce chœur unanime des chœurs des économies ou de l'économie. Mais j'estime que ces mesures sont parmi les plus critiquables, qu'elles touchent les CFF, qu'elles touchent les entreprises concessionnaires de transports ou qu'elles touchent les PTT.

Tout d'abord, il ne faut pas se leurrer de mots: il ne s'agit pas d'économies réelles, il s'agit simplement de transferts sur le dos des cantons et des communes – à eux de se débrouiller, à eux de faire face aux déficits de ces entreprises. Je m'étonne que notre Chambre puisse si aisément envisager une telle politique que je considère comme une politique de facilité. Mais je crains surtout les incidences de telles mesures sur la politique des transports – pour autant que nous ayons une politique des transports.

A cet égard, la position du Conseil fédéral me paraît contradictoire: lorsqu'il s'agit de préconiser des mesures en faveur des transports, le Conseil fédéral nous dit que ces mesures ne peuvent être prises tant que nous n'aurons pas le résultat des travaux de la commission chargée d'élaborer une conception globale des transports; lorsqu'il s'agit de préconiser des mesures d'économie, en page 37 de son message, le Conseil fédéral déclare qu'il a tenu compte des travaux de cette commission, alors que nous ne savons pas même quel est le résultat de ces travaux! C'est une politique qui me paraît peu sérieuse.

S'agissant des mesures propres aux CFF, elles vont toucher les lignes les plus faibles, elles vont affecter les régions les plus défavorisées qui auraient besoin précisément d'une aide. Elles me paraissent donc particulièrement préjudiciables. Il en va de même des mesures touchant les entreprises concessionnaires de transports qui desservent en général des régions peu peuplées où la densité du trafic est faible. Il en va de même encore des mesures visant les lignes postales.

Certes, il faut faire des économies, on nous l'a assez dit. Mais il faut tout de même garder un certain sens du relatif. Je rappelle que le seul renvoi de l'introduction de la TVA, pour autant que ce projet passe devant le peuple et les cantons, ce simple renvoi de trois mois qui résulte de la position adoptée par les Chambres entraînerait une moins-value dans les rentrées fiscales de 800 millions – 800 millions, alors que nous essayons de gratter quelques millions par-ci par-là dans le cadre d'une politique des transports.

Il ne faut pas hésiter à corriger les points de ce programme d'économies qui ne nous paraissent pas satisfaisants. Nous n'avons pas à avaler ce projet les yeux fermés. C'est pourquoi, ne voulant pas présumer de mes forces, je ne vous propose pas le rejet global de toutes ces mesures touchant les transports, mais vous encourage d'ores et déjà à soutenir les amendements qui seront présentés dans ce chapitre.

**Bundesrat Ritschard:** Ich weiss, dass mich ein Teil meiner Fraktionskollegen nicht mehr in seine Gebete einschliesst, seit diese Anträge in bezug auf den öffentlichen Verkehr gestellt worden sind. Herr Morier hat soeben gar von unseriösen Anträgen gesprochen. Ich möchte mir nun schon einige generelle Bemerkungen zu diesem Thema gestatten und zu beweisen versuchen, dass wir da nicht einfach eine Stricknadel in die Verkehrsausgaben gesteckt und dort, wo sie stehen geblieben ist, gestrichen haben. Die Sache hat System.

Sie müssen von der ganzen Problematik ausgehen, von den 5,7 Milliarden Bundesbeiträgen, die im Voranschlag für das laufende Jahr enthalten sind und von denen rund ein Fünftel auf die Eisenbahnen entfallen. Diese Subventionen haben sich von 1976 auf 1977 um 600 Millionen oder fast 97 Prozent erhöht. Deshalb wird es kaum verwundern, dass man angesichts der finanziellen Situation der Eidgenossenschaft prüfen musste, ob hier nicht einiges möglich wäre. Nach den Anträgen Redli soll vor allem im Transferbereich gekürzt werden.

Wir haben in meinem Departement in dieser Zeit, in der – zum Teil über die Festtage – geprüft und versucht werden musste, Kürzungen zu finden, nicht einfach nach linearen Kürzungen gesucht, um unseren Beitrag zu dieser notwendigen Sparübung zu erbringen. Wir haben nach substantiellen, grundsätzlichen und strukturellen Kürzungen Ausschau gehalten. Es wäre gar nicht möglich gewesen, das allein über den Subventionsabbau zu erzielen. Das hätte uns nämlich gezwungen, einzelne Aufgaben praktisch aufzugeben oder so zu beschränken, dass unhaltbare Verzerrungen entstanden wären. Vor allem hätten lineare Kürzungen auf diesem Gebiet die finanzschwachen Kantone stärker getroffen, weil diese bekanntlich – zu Recht – die höchsten Bundesbeiträge erhalten.

Wir haben vielmehr nach qualitativen Möglichkeiten gesucht und suchen müssen, um dieses Sparziel zu erreichen. Qualitativ heisst für uns: Jetzt schon verzerrte und bereits überholte Strukturen des Verkehrs zu bereinigen, vor allem auf jenen Gebieten, wo es die bereits erarbeiteten Ziele der Gesamtverkehrskonzeption – das ist ein wesentlicher Punkt – unterstützt und wo es diese konzeptionellen Arbeiten, die vor ihrem Abschluss stehen, überhaupt nicht stören kann. Ich kann Ihnen bestätigen, dass alles, was wir vorschlagen, in Übereinstimmung mit dem steht, was die Kommission Hürlimann bis jetzt erarbeitet hat und uns bis Ende dieses Jahres vorlegen wird. Sie wissen auch, dass mein Departement, seit ich es übernommen habe, unter wachsendem politischem Druck steht, doch Vernunft anzunehmen und ungeachtet der Gesamtverkehrskonzeption zu handeln. Ich erinnere Sie an die letzte Budgetdebatte. Man hat von mir verlangt, dass man dringend und sofort handeln müsse. Ich habe dem widerstanden. Ich möchte nicht zu jenen gehören, die nur Geduld haben, wenn ihnen sonst nichts anderes in den Sinn kommt. Geduld wird nämlich erst wertvoll, wenn sie Mühe macht. Diese Arbeiten an der Gesamtverkehrskonzeption stehen nun im letzten Halbjahr. Die Mühe bringt allmählich ihren Lohn. Die Marschrichtung zeichnet sich ab. Wir können endlich auf einigen Gebieten zu handeln beginnen, und so gewinnen wir nicht nur Zeit, sondern vor allem auch Geld. Und jetzt heisst es plötzlich: Halt, ruhig, schön warten, bis die Kommission Hürlimann aus den Wehen kommt! Wir können das nicht tun. Wir suchen in drei Richtungen bei diesen Kürzungen Qualität. Ein wesentlicher Ausgangspunkt jeder Konzeption muss es sein, eine Gliederung der Ausgaben zu finden, die der föderalisti-

schen Siedlungsart unseres Landes entspricht. Der Bund erfüllt die national wichtigen Aufgaben allein; die regionalen und kommunalen überlässt er mehr und mehr den Kantonen und Gemeinden. Ich meine, dass dies die staatspolitische Maxime sein müsste. Wenn ich die Stimmung im Lande richtig einschätze, so besteht ein Missbehagen, das Gefühl, dass der Bund in alles und jedes hineinredet. Dieser Bund ist bekanntlich so verschämt, dass er den Eidgenossen nur sehr selten als der Gebende erscheint. Jedermann denkt, wir geben dem Bund immer nur Steuern und bekommen nichts dafür. Für die meisten Leute ist der Bund nicht die Feuerwehr, sondern immer nur die Polizei. Deshalb müssen wir über die Delegation der hautnahen Ausgaben, die dem Bürger nahekomen, den Bürger wieder direkt vor die Verantwortung stellen.

Ein Teil des Missbehagens gegenüber dem Bund ist ohne Zweifel auch deshalb vorhanden, weil er zwar an sehr viel Aufgaben beteiligt ist, aber eben nur zum Teil; deshalb ist er für viele Leute weder Fisch noch Vogel. Man muss immer wieder sagen, und ich muss das wirklich unterstreichen, dass eben im Verkehr, der an sich auf den ersten Blick eine zentralistische Aufgabe sein müsste – ich denke an die SBB –, nur eine sehr unklare Aufgabenhierarchie besteht. Sicher ist es Sache des Bundes, Hauptlinien zu betreiben. Aber schon hier wird es bekanntlich kritisch. Die BLS z. B. ist ohne Zweifel eine Hauptachse, aber sie ist eine Privatbahn. Auch die Bern–Neuenburg-Bahn hat internationalen Charakter, und trotzdem muss der Kanton Bern die Defizite dieser Bahn tragen helfen. Vollends verwirlich ist es auch bei den Nebenstrecken und Autolinien. Man fragt sich ganz automatisch, wie hier bei diesen Regional-Verkehrsbetrieben, wie wir sie in unserem Lande haben, der Zentralstaat noch massschneiden kann. Er macht hier seine Konfektion und erzeugt damit Missmut, weil der Bürger sich als der Geschobene vorkommt, der nicht mitbestimmen kann, wie das bei überblickbaren Verhältnissen noch möglich wäre. Deshalb sind Flurbereinigungen und etwas klarere Verantwortungen wirklich notwendig und fällig. Wenn uns solche Flurbereinigungen nicht auf gesetzgeberischem Wege gelingen, können wir jede einigermaßen annehmbare Gesamtverkehrskonzeption ruhig vergessen; dann ist es wirklich schade um die 15 Millionen Franken, die wir bis jetzt in die Kommission Hürlimann und in ihren Stab investiert haben. Wir wollen mit diesen zum grössten Teil qualitativen Massnahmen auf dem Gebiete des Verkehrs Voraussetzungen für eine Gesamtverkehrskonzeption schaffen; wir wollen einen Boden vorbereiten, auf dem eine Gesamtverkehrskonzeption aufgebaut werden kann und gleichzeitig entlasten wir damit auch den Bundeshaushalt, zu dem ohne Zweifel auch die PTT gehören, denn auch hier macht ein guter Rechnungsabschluss wie die Schwalbe noch keinen Sommer. Ich möchte Sie wirklich bitten, doch zu verstehen, dass es einfach nicht möglich war, hier auf dem Gebiete des Verkehrs lineare Abstriche vorzunehmen. Das hätte zu Verzerrungen und Ungerechtigkeiten geführt, die Sie wahrscheinlich nicht hätten akzeptieren können und wollen. Wir mussten es bei der Struktur und den qualitativen Massnahmen versuchen, und wir haben uns bemüht, dabei vor allem auch dafür zu sorgen, dass jene Kantone, die die Hilfe des Bundes auf dem Gebiete des Verkehrs besonders nötig haben, in keiner Weise geschmälert werden. Die Höchstsätze von 85 Prozent für die Rhätischen Bahnen und andere bleiben erhalten.

Unsere Verkehrsstruktur hat sich gewandelt, für mein Empfinden gar nicht überall zu ihrem Vorteil. Aber meine Gefühle sind eben nicht massgebend. Tatsache ist, dass es in diesem Lande gegen 2 Millionen Autos gibt und dass in den letzten zwanzig Jahren 920 Kilometer Autobahnen entstanden sind, und der Ausbau dieser Autobahnen geht weiter. Als man die heutige Verkehrsstruktur geschaffen hat, gab es noch keine Autos und keine Autobahnen, und die Struktur hat sich eben grundlegend verändert. Sie können das bei unseren Massnahmen, und wenn sie auch nur ein Sparpaket betreffen, nicht einfach ignorieren. Ich

möchte Sie bitten, doch unseren Anträgen, die zugegebenermassen weniger Sparübungen sind, sondern notwendigerweise Strukturziele anstreben müssen, Ihre Zustimmung nicht zu versagen; wir haben sie wirklich nötig.

**Präsident:** Ich stelle fest, dass zu Kapitel 811 der Fahne kein anderer Antrag als jener der Kommission gestellt ist. Insbesondere hat Herr Kollege Morier-Genoud keinen Antrag gestellt zu diesem Artikel.

#### Art. 60

**Muheim, Berichterstatter:** Der soeben beschlossene Artikel 51 bezieht sich auf Bundesleistungen an die Unternehmungen, also an die einzelne Gesellschaft. In Artikel 60 jedoch geht es um Beiträge des Bundes an die Kantone, d. h. um die Zahlungen der Kantone mit dem Bund zusammen an bestimmte Leistungen mit der Zielsetzung der «Förderung und Hilfeleistung». So steht es nämlich im Gesetz unter dem siebten Abschnitt. Artikel 60 bringt gegenüber der heutigen Fassung eine wesentlich differenziertere Lösung. Alle haben indessen die Herabsetzung der Bundesleistungen zum Ziel. So ist denn in Absatz 2 mit dem Hinweis auf den Artikel 56 der Bereich der «technischen Verbesserungen der Unternehmungen» angesprochen. Es sollen die bisherigen Kantonsleistungen im Rahmen von 30 bis 70 Prozent auf «35 Prozent mindestens und 80 Prozent höchstens» erhöht werden. Auf der nächstfolgenden Seite der Fahne geht es um die Bereiche des Artikels 57, mit dem Randtitel «Umstellung des Betriebes». Wenn Betriebe umgestellt werden, sind Leistungen der öffentlichen Hand gegeben. Bis heute waren es Zahlungen der Kantone von in der Regel 30 Prozent. Neu gilt eine Abstufung von mindestens 20 Prozent und höchstens 40 Prozent. Sie erkennen auch hier, wie der Bundesrat den Versuch – meines Erachtens den richtigen Versuch – unternommen hat, abzuwägen, welches die sachgerechteste Lösung sei.

In Absatz 4 geht es um Leistungen zur «Aufrechterhaltung des Betriebes». Dort werden die bisherigen Rahmen von 30 bis 70 Prozent auf 40 bis 90 Prozent erhöht. Wenn ich sage «erhöht», dann heisst das eben erhöhte Leistungen der Kantone.

Besonders wichtig ist nun Absatz 6. Dieser Absatz war schon im heutigen Gesetzestext zu finden. Er wird wieder aufgenommen und bestätigt: «In Ausnahmefällen können die Beiträge finanziell besonders schwerbelasteter Kantone bis auf 15 Prozent herabgesetzt werden.» Man belässt also diese Flexibilitätsklausel der besonders belasteten Kantone nach wie vor im Gesetz und ermöglicht damit in Ausnahmefällen, dass die Kantone mit nur 15 Prozent, wie bis heute, belastet werden.

Bei der «Schlussbestimmung» – dazu habe ich noch eine Bemerkung – geht es um die Regelung für das Jahr 1977. Es ist das zu verstehen im Blick auf die jetzt bereits gültigen Lösungen. «Jetzt bereits gültig» heisst jene in den bereits früher erfolgten Sparübungen getroffenen Erhöhungen.

Ich bitte Sie im Namen der Kommission, auch diesem Artikel 60 zuzustimmen.

*Angenommen – Adopté*

812

#### Bundesgesetz über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen

#### Loi fédérale sur les transports par chemins de fer et par bateaux

#### Art. 7a

#### Antrag der Kommission

#### Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

#### Minderheit

(Donzé, Vincenz)

Streichen

#### Art. 7a

#### Proposition de la commission

#### Majorité

Adhérer à la décision du Conseil national

#### Minorité

(Donzé, Vincenz)

Biffer

**Muheim, Berichterstatter der Mehrheit:** Es hat sich in der Kommission eine rege Auseinandersetzung über die Frage des Stückgutverkehrs ergeben. Das ist, wie Sie aus der Presse und aus den Verhandlungen des Nationalrates wissen, eine der umstrittensten Fragen des Sparpaketes. Das in Kraft stehende Gesetz erklärt in Artikel 7 ganz allgemein – d. h. für die Eisenbahnen schlechthin, also nicht nur für die SBB –, «dass jede Eisenbahn in den Schranken der Gesetze, des Transportreglementes und der Konzession zur Beförderung verpflichtet ist». Mit dem neuen Artikel 7a will man aus der Gesamtheit der Transportverpflichtungen eine herausnehmen, nämlich die Pflicht zur Beförderung von Stückgutsendungen. Man will – anders ausgedrückt – diese gesetzliche Pflicht aufheben und sie zu einem Fakultativum umgestalten. Es heisst keineswegs – und das sei gleich an die Spitze meiner Ausführungen genommen –, dass mit der Annahme der Gesetzesänderung die Stückgüter nicht mehr transportiert werden. Die Bahnunternehmungen erhalten jedoch die Flexibilität, den Stückgutverkehr so einzurichten, dass sich die bis heute angefallenen (das betrifft namentlich die SBB) schweren Kostenlasten abbauen. Ausgangspunkt ist die Tatsache – Sie finden weitere Details in der Botschaft –, dass – wie Herr Bundesrat Ritschard soeben erklärte – heute nun mal 2 Millionen Fahrzeuge auf unseren Strassen fahren, dass 50 000 Lastwagen Güter transportieren und dass die Bahnen nur noch 9 Prozent des gesamten schweizerischen Stückgutverkehrs bewältigen. Das allein zeigt Ihnen, dass sich eine Aenderung der Transportgewohnheiten eingestellt hat.

Nun geht es um eine Abwägung: Wie weit soll der öffentliche Verkehr, als gesetzlich erzwungener Verkehr in diesem Bereich noch tätig sein? Es geht keineswegs darum, den öffentlichen Verkehr in seiner Bedeutung schlechthin zu «vernützen». Es geht jedoch um eine Anpassung an die gegebenen Situationen. Volkswirtschaftlich wäre es falsch, wenn wir eine Struktur, die sich aus der vergangenen in die heutige Zeit übertragen hat, einfach erhalten wollten. Die öffentliche Hand bezahlt bei den SBB allein etwa 216 Millionen Defizit auf dieser Sparte der Transporte.

Es ergeben sich bei der Würdigung vier Hauptgesichtspunkte: Wir werden einmal die Stellung des Kunden in der Wirtschaft betrachten müssen. Zweitens: Wir haben die Unternehmungen als Träger des Transportwesens in Betracht zu ziehen. Drittens: Wir haben an die Bediensteten zu denken und viertens an den volkswirtschaftlichen Gesamtzusammenhang.

Ganz kurz zum ersten: Ein Staatswesen und eine Wirtschaft als Ganzes haben sich mit der Frage zu befassen, wie der Kunde seine Güter – im vorliegenden Fall seine Stückgüter – dem Transport übergeben kann. Wir haben zu prüfen, ob es gesichert ist, dass die zugegebenermassen wichtigen Transporte von einem Ort zum anderen tatsächlich ausgeführt werden. Es geht also um die sogenannte Sicherung einer Transportleistung zu Gunsten der Kunden. Schon die Zahl von 9 Prozent Leistung der Bahn als Anteil der Gesamtleistung zeigt, dass dieser Sparte «Stückgut» nicht mehr die gleiche Bedeutung zukommt wie früher. Die letzten Zahlen der SBB zeigen darüber

hinaus, dass auch heute ein konstanter Rückgang im Stückguttransport zu verzeichnen ist. Es kommt dazu, dass je nach Landesgegend und je nach Transportträger die Stückgüter weiterhin auch durch Bahnen transportiert werden dürfen. Wir denken etwa an die besonderen Fälle der Privatbahnen im Berggebiet. Wenn deren Bahnunternehmung weiterhin das Stückgut anzunehmen und deren Transport finanziell tragbar zu gestalten glaubt, ist es deren Sache, dies nach wie vor zu tun. Schlussfolgerung: die Transportbereitschaft scheint nach wie vor gesichert zu sein.

Zweiter Gesichtspunkt: die Transportunternehmungen. Es steht fest, dass, namentlich bei den Bundesbahnen, die Unternehmungen einen erheblichen Defizitanteil, also einen grossen Anteil der roten Zahlen diesem Transportbereich zuzuschreiben haben. Auch wenn wir gesetzgeberisch eine Lockerung einführen, ist damit noch kein einziger Franken erspart. Es braucht den Willen der Unternehmung, diese Möglichkeit dann zu ergreifen. Es braucht die unternehmerische Kunst, die neue Transportfreiheit richtig zu gebrauchen; für die SBB heisst dies, in genauesten Untersuchungen, unter Abwägung aller Gesichtspunkte, ein System einzuführen, bei dem die Kostenseite erheblich verbessert wird. Es ist nicht wahr – wie es weitherum geglaubt wird –, dass von einem Tag auf den anderen die Defizite von etwa 216 Millionen bei den Bundesbahnen verschwinden. Bis zur vollständigen Einführung eines neuen Systems dauert es eine ganz erhebliche Zeit. Das System selbst scheint bei den SBB im Rahmen des Schnellgutkonzeptes gewährleistet zu sein. Man erklärt uns, dass die drei Schnellgutbahnhöfe, die zum Teil fertiggestellt, zum Teil kurz vor Beendigung sind, als Zentren erklärt werden, um dann von dort aus und über diese Zentren 150 weitere kleinere Zentren zu bedienen, so dass die Bahn in gewissem Sinne die Grobverteilung und die längeren Transportdistanzen übernimmt, während die Feinverteilung in der Fläche Sache der Strasse sein wird. Es ist daher zu erwarten, dass wohl Einsparungen erfolgen, dass diese aber zu Beginn vielleicht höchstens in der Grössenordnung von 15 bis 30 Millionen pro Jahr anfallen.

Drittens: Wir haben an unsere Bahnangestellten zu denken. Dies zunächst einmal aus sozialen Gründen, ganz besonders aber, weil dieser Kreis von Mitarbeitern einen ganz ausgeprägten und wertvollen Berufsstolz hat. Es ist zu verschiedesten Malen erklärt worden, dass eine solche Strukturbereinigung der SBB schrittweise aber zügig erfolgt und dass man nicht – ich wiederhole das hier im Ständerat und bitte Herrn Bundesrat Ritschard, das gegebenenfalls auch zu bestätigen – an einen sofortigen und massiven Abbau grosser Teile der hier tätigen Bahnbediensteten denkt. Ist aber einmal die Strukturbereinigung im Sinne eines Konzeptes durchgeführt – in wieviel Jahren kann ich nicht erklären –, dann wird der Bestand an Bahnbediensteten ganz erheblich kleiner sein müssen, als er es heute ist. Sonst würden sich die Einsparung und die unternehmerische Verbesserung gar nicht einstellen. Sie wissen – und das ist meine letzte Bemerkung zu diesem Punkt –, dass bei der SBB zwei Drittel des Jahresaufwandes auf Personalkosten entfallen, so dass von der Kostenseite her mit einer Strukturbereinigung im Stückgutverkehr leider auch eine Reduktion der Zahl der Bediensteten einhergehen muss.

Das Letzte, die volkswirtschaftliche Gesamtrechnung: Es ist im Interesse des ganzen Volkes, wenn Leistungen schlechthin optimalsiert werden und wenn im Gebiet des Transportes im besonderen eben jene Transportmittel eingesetzt werden, die jeweils nach Distanz und Transportgut kostenmässig die günstigsten sind. Daraus ergeben sich zweifelsohne Schlussfolgerungen für den Bundesrat: Es genügt nämlich nicht, uns heute mit diesem Gesetzesartikel eine Strukturbereinigung anzukündigen, ohne dass wir im Bereich des Schwerverkehrs ebenfalls und gleichzeitig die kostengerechte Leistung verlangen. Der Schwerverkehr ist, wie Sie wissen, in der sogenannten Kategorien-

rechnung als nicht kostendeckend ausgewiesen. Bei der «Kapitalrechnung» bezahlt der Schwerverkehr nur 57 Prozent der auf ihn entfallenden Kosten. Bei der «Finanzrechnung» sind es sogar nur 36 Prozent, die durch den Schwerverkehr selbst bezahlt werden. Ich glaube deshalb, dass der Bundesrat in kurzem den vollen Kostenausgleich zu beantragen und durchzusetzen haben wird; sonst würden wir heute gesamtwirtschaftlich das Unrichtige tun.

Es scheint mir eine zweite Schlussfolgerung nötig. Sie bezieht sich auf die Regelung des Huckepackverkehrs. Wenn wir auf der einen Seite im Blick auf die Bevölkerung und die Umwelt alle Massnahmen treffen wollen, dann müssen wir auf der anderen Seite auch Transportmöglichkeiten für den Schwerverkehr auf lange Distanzen auf der Schiene anbieten. Huckepack ist eine der Lösungsmöglichkeiten, und ich bin überzeugt, dass der Bundesrat sich zu diesen zwei Schlussfolgerungen ohne Zweifel zu äussern wissen wird. Herr Bundesrat Ritschard möge deshalb die Freundlichkeit haben, hier im Rat den Willen und die Absichten der Regierung in dieser Frage darzulegen. Ich bitte Sie im Namen der Mehrheit der Kommission, dem Artikel 7a zuzustimmen, wohlwissend, dass dieser Antrag aus dem gesamten Paket der einzige ist, der wesentliche strukturelle Fragen zum Inhalt hat und weit über eine reine Finanzmassnahme hinausgeht. Es geht hier um einen ersten irreversiblen Schritt zu einer Gesamtverkehrslösung.

M. Donzé, rapporteur de la minorité: Nonobstant les explications intéressantes et vigoureuses de M. le conseiller fédéral Ritschard et du rapporteur, je vous demande de vous rallier à la proposition de la minorité de la commission visant à biffer cette nouvelle disposition 7a.

Il s'agit d'une question de principe. La suppression de l'obligation de transporter les envois de détail nous apparaît comme une atteinte fondamentale au droit régissant la politique des transports; c'est modifier le sens réel du service public et le message du Conseil fédéral est assez unilatéral à ce sujet. Il passe sous silence le fait que, pour de nombreux chemins de fer privés et précisément pour ceux qui se trouvent dans les plus grandes difficultés, cette possibilité de transporter les envois de détail est importante car elle leur apporte des ressources. On ne dit pas ce qui va se passer exactement: il est possible que ces chemins de fer puissent continuer d'assurer ces transports, mais le message est succinct et donne peu d'indications à ce sujet. On ne sait pas comment sera réorganisée la politique des transports de détail ni comment ceux-ci seront effectués à l'avenir.

C'est pourquoi je vous demande de vous rallier à la proposition de la minorité et de biffer la disposition 7a nouvelle.

Herzog: Der Transport von Stückgut durch die SBB wird als stark defizitär errechnet. Bei einem heutigen Anteil der SBB am gesamten Stückgutverkehr von nur noch 10 Prozent wird hier ein Defizit von 216 Millionen Franken ausgewiesen. Dieser Betrag macht uns alle sicher stutzig. Nun sind die SBB gewillt, eine neue und bessere Lösung zu schaffen. Angestrebt wird eine Aenderung der Bahn-Stückgut-Struktur mit dem Ziel eines besseren Wirkungsgrades. Da betreiben die SBB im Rahmen des Finanzpaketes einmal wertvolle Strukturpolitik, und schon regt sich vehement eine Opposition. Der bundesrätliche Vorschlag verdient in heutiger Situation unserer SBB volle Unterstützung. Es ist ein mutiger, unternehmerischer Entscheid. Bei den Defiziten der SBB und der Staatskasse dürfen wir auf diese möglichen Einsparungen von rund 200 Millionen Franken nicht verzichten. Den Privatbahnen bietet sich Gelegenheit zur Anpassung und Abnahme des Stückgutes ab vorgesehenen Verteilerzentren der SBB. Die vorgesehene neue Stückgutstruktur gibt den Bahnen Kapazitäten frei und ermöglicht die marktmässig nötigen Leistungsverbesserungen.

serungen, wie bereits erwähnt wurde, im Wagenladungsverkehr in viel umfangreicherem Masse, als dies unter den heutigen Bedingungen möglich ist.

Verkehrserhebungen im Berggebiet zeigen, dass der Bahnanteil der Versandtonnage nur noch 2 Prozent ausmacht. Per Auto wird heute in diesen Gebieten bereits bis zu 98 Prozent des Stückgutes befördert.

Die Aufhebung der Beförderungs- und Tarifpflicht bringt die Möglichkeit der flexibleren kosten- und konkurrenzorientierten Preisbildung zur Ertragserhaltung und Mehrung in jenen Betrieben, wo noch etwas zu holen ist: im Personen- und Wagenladungsverkehr. Auch kann das Leistungsangebot der SBB dadurch verbessert werden.

Eine solche Neuorientierung des Angebotes auf die Nachfrage ist heute in betriebs- und volkswirtschaftlicher Hinsicht einfach zwingend. Geben wir den SBB Gelegenheit zu aktiver Verkehrspolitik. Mit finanziellen Hilfen auf allen Gebieten heilen wir falsche Strukturen nicht.

Ein Nein zum bundesrätlichen Vorschlag auf Aufhebung der Tarifpflicht im Stückgutverkehr wäre auch aus psychologischer Sicht falsch. Wir können nicht Rationalisierungs- und Sparmassnahmen fordern und dann die ersten Bemühungen in dieser Richtung wieder ablehnen.

Ich beantrage Ihnen Zustimmung zum bundesrätlichen Antrag zu Artikel 7a.

**Honegger:** Verschiedene unter Ihnen haben eine Eingabe des Verbandes schweizerischer konzessionierter Transportunternehmungen erhalten. In diesem Papier wird eine schwarzgemalte Darstellung vorgetragen über die allfälligen Konsequenzen der Aufhebung der Beförderungs- und Tarifpflicht. Es wird das Gespenst eines Notstandes in der Stückgutversorgung an die Wand gemalt und damit eine Behauptung aufgestellt, die soeben auch Herr Donzé wieder auflichtete: Es handle sich hier um eine sehr einschneidende Massnahme von höchster verkehrs- und strukturpolitischer Tragweite. Gestatten Sie mir, die Proportionen in diesem Sachverhalt wiederherzustellen, aber auch einige Bemerkungen zu diesem Papier der Privatbahnen.

Zunächst etwas Grundsätzliches: Die Beförderungs- und Tarifpflicht wurde in einer längst vergangenen Zeit stipuliert, nämlich in einer Zeit, da die Bahnen faktisch ein Monopol hatten. Heute, in einer Zeit des harten Wettbewerbs mit anderen Transporteuren, aber auch unter dem Zwang der wirtschaftlichen Geschäftsführung, müssen die Bahnen die Personen und Güter zu optimalen Bedingungen zu befördern suchen. Ich darf hier vielleicht auch erwähnen, dass es auch Kreise unter den Privatbahnen gibt, die erkannt haben, dass die Zeit auch am Bahn-Stückgutverkehr nicht spurlos vorübergegangen ist. In der Kommission, die über eine Neukonzeption des Stückgutverkehrs eine sehr wertvolle Arbeit veröffentlicht hat, waren auch Vertreter des Verbandes der konzessionierten Transportunternehmungen dabei. Ich darf feststellen, dass diese Herren in der Kommission den Schlussfolgerungen zustimmten.

Ich darf anschliessen an die Darlegungen des Herrn Kollegen Muheim: Der Verzicht auf die Beförderungspflicht bedeutet keineswegs auch die Aufhebung der öffentlichen Stückgutbedienung. Dass sich die Privatbahnen für ihren gewinnbringenden Stückgutverkehr zur Wehr setzen, ist ihnen sicher nicht zu verargen. Aber man sollte die Proportionen wahren. Wir stehen heute eigentlich vor der Zwangssituation, durch grundlegende Reformen auch im öffentlichen Verkehr zu sparen. Mit dieser Vorlage greift man diesen Reformen und Vorschlägen der Gesamtverkehrsordnung nicht vor; Herr Bundesrat Ritschard hat das sehr deutlich unterstrichen. Mit dieser Vorlage werden nach meiner Meinung erst die Voraussetzungen dafür geschaffen, überhaupt neue Konzepte im Stückgutverkehr zu verwirklichen.

Im Papier der Privatbahnen wird ins Feld geführt, dass die Privatbahnen im Jahre 1975 aus dem Stückgutverkehr

einen Ertragsüberschuss von 29 Millionen Franken herauswirtschaften konnten. Die SBB hingegen verzeichneten einen Verlust von rund 300 Millionen Franken. Um diese Grössenordnung geht es, um diese rund 40 Prozent des SBB-Defizites. Dass der Transporteur Bahn auf dem gleichen Transportgut als SBB Riesendefizite macht und die Privatbahnen Gewinne einstreichen, ist meines Erachtens ohnehin eine Merkwürdigkeit, in die es gelegentlich auch noch hineinzuleuchten gilt.

Die Behauptung, es handle sich bei der Aufhebung der Beförderungs- und Tarifpflicht um eine sehr einschneidende Massnahme mit strukturpolitischer Tragweite, bedeutet meines Erachtens ebenfalls einen Widerspruch zu den Tatsachen. Ich will die von den Herren Herzog und Muheim unterbreiteten Zahlen nicht wiederholen. Sie zeigten deutlich, dass der Stückgutverkehr bei den SBB, wie auch bei den Privatbahnen, im Verhältnis zum Gesamtverkehr, sehr klein ist. Der Streit dreht sich eigentlich nur um die Versorgungssicherheit der peripheren Gebiete. Das macht nach den in der erwähnten Kommission angestellten Berechnungen ein Tausendstel des schweizerischen Güterverkehrs aus. Man kann doch unmöglich die Güterverkehrsplanung der Zukunft nach diesem Tausendstel ausrichten. Das ist zudem gar nicht nötig, weil nach Meinung der Fachleute das Kernproblem der Versorgung abseits liegender Gebiete nicht dort liegt, wo es immer wieder vermutet wird.

Dazu darf ich zum Schluss vielleicht noch erwähnen: Unter der Beförderungspflicht stellt man sich landläufig eine Verpflichtung des Transporteurs gegenüber dem Kunden im Sinne einer Leistungspflicht vor. Andere behaupten, es handle sich um eine Verpflichtung nur zum Abschluss eines privatrechtlichen Beförderungsvertrages. Wie dem auch sei, diese Pflicht aber galt schon bisher nicht integral, denn den SBB ist in Artikel 3 des SBB-Gesetzes die Einhaltung gesunder betriebswirtschaftlicher Grundsätze zur Pflicht gemacht. Die Bahn kann daher in gewissem Rahmen Grenzen für die Gutannahme mit Bezug auf Gewicht, Mass, Gefährlichkeit usw. vorschreiben. Sie ist also nicht verpflichtet, die Ware dem Kunden an sein Domizil zu schicken.

Diese Feststellung ruft zwangsläufig der Kernfrage, ob die Aufhebung der Beförderungs- und Tarifpflicht der Bahn eine weitere Verschlechterung in der Stückgutbeförderung erbrächte. Ich glaube das Gegenteil. Sie würde den Weg endlich frei machen für eine bessere als die bisherige, halbpatzige Lösung. Herr Muheim hat sie kurz skizziert. Es geht bekanntlich um die Schaffung eines Knotennetzes. Ich glaube, gerade die Privatbahnen könnten in einem solchen Flächenverteilungskonzept durchaus Partner sein.

Ich komme also zum Schluss, dass wir nun den Mut aufbringen sollten, den Verkehr sich rationell und ohne Belastung der öffentlichen Hand mit Hunderten von Millionen organisieren zu lassen. Dass andere Wege zu nichts führen, das zeigt das Debakel im öffentlichen Stückgutverkehr. Ich bitte Sie deshalb um Zustimmung zu den Anträgen des Bundesrates und der Kommission und den Minderheitsantrag Donzé abzulehnen.

**Vincenz:** Ich danke vorerst Herrn Honegger, dass er klar festgestellt hat, dass die SBB ein Interesse hat, aus Kostengründen, aus Defizitgründen, aus strukturellen Gründen, auf den Transport von Stückgütern zu verzichten. Er hat gleichzeitig festgehalten, dass es verständlich sei, dass die Privatbahnen sich dagegen wehren. Ich glaube, damit ist sehr viel gesagt, was wir wissen müssen. Wir leisten hier der SBB einen Dienst und belasten, allerdings frankenmässig nicht so stark, die meisten Privatbahnen.

Ein Zweites: Es sei nicht ganz recht, dass die Privatbahnen diese Transporte mit Gewinn ausführen können und die SBB dagegen Defizite einsacken müsse. Ich glaube, das ist erklärlich, wenn man die Struktur dieser Unternehmungen miteinander vergleicht. Bei der Privatbahn «läuft» das Stückgut mit. Man braucht nicht eine spezielle Infra-

struktur, man braucht kein zusätzliches Personal für die Transporte. Darum sind sie dort wirtschaftlicher. Das steht einmal fest. Ich habe das bei der Rhätischen Bahn abklären lassen und man hat mir gesagt, dass für diesen Teil des Betriebes Gewinne von 6 bis 8 Millionen kassiert werden können.

Ein Drittes, was uns Sorgen macht, und darum stimme ich für die Minderheit: Die Versorgung der Randgebiete ist nicht so sicher. Es entstehen Lücken, wenn auch die Privatbahn das Stückgut nicht übernehmen kann. Die Koordination in der Kostentragung zwischen SBB und Privatbahn bei der Uebernahme dieser Güter ist nicht geregelt. Sicher entstehen nun zusätzliche Kosten, die die Privatbahn unter Umständen dazu führen, auf diese Transporte zu verzichten. Dann ist die Versorgung der Randgebiete in Frage gestellt. Ich gebe ohne weiteres zu, dass man vom Standpunkt der SBB dieser Streichung zustimmen muss, dass man vom Standpunkt der Privatbahnen aber der Streichung nicht zustimmen kann. Sie müssen entscheiden. Ich danke Ihnen.

**Bundesrat Ritschard:** Ich bin kein Experte, ich war es nie, ich habe das schon einmal gesagt. Ueber dieses Problem besteht ein Expertenbericht, der nicht von Experten schlechthin – ich sage: schlechthin – erstellt worden ist, sondern von Praktikern, von Leuten, die mit dem Autoverkehr, die mit dem Eisenbahnverkehr, die auch mit Privatbahnen – Herr Ständerat Honegger hat es gesagt – zu tun haben, also wirklich von Leuten, die nicht nur abstrakt, sondern die praktisch dachten. Diese Herren, diese Expertenkommission, die von 1973 bis 1976 gearbeitet hat, hat in diesem Bericht eindeutig erhärtet, was hier gesagt worden ist und sie hat auch quantifiziert. Es war damals, Mitte 1976, von 216 Millionen Franken Verlust beim Defizit der SBB die Rede und ich hatte damals, als ich diesen Bericht las, nicht den Eindruck, dass hier Dinge behauptet werden, die sich einfach nicht belegen lassen und die sich nur in Theorie erschöpfen. Hier beim Stückgut hat sich nun die neue Struktur des Verkehrswesens doch ganz eindeutig ausgewirkt. Als ich jung war – es ist schon lange her –, da hat man gelegentlich einem Verwandten einen Korb Kartoffeln geschickt. Mit diesen Kartoffeln ist man mit dem Leiterwagen zur Bahn gegangen, hat den Korb dort aufgegeben, er kam in einen Güterschopf. Vom Güterschopf kam er in den Güterwagen, vom Güterwagen ging er dann weg, möglicherweise wurde er irgendwo umgeladen, in einen anderen Güterwagen. Er kam an eine Zwischenstation, wurde umgeladen in die Privatbahn oder weiss ich wo, und am Bestimmungsort, nach vielleicht zwei oder drei Tagen, einzelne Kartoffeln mögen schon schwarz gewesen sein, bekam man dann die Postanweisung oder später das Telefon von der Empfangsstation, man möchte das Colis abholen, und dann hat man das wieder mit dem Leiterwägel abgeholt. Das war der Weg eines Stückgutes, eines normalen Colis. Für Grossversender natürlich, die Geleiseanschlüsse hatten und dergleichen, war das anders. Die ganzen Wagenladungen wurden geladen und mit dem Containersystem ist auch alles anders geworden.

Jeder weiss, dass heute kein Mensch mehr einen Sack oder einen Korb Kartoffeln, Äpfel oder was immer es sei, mit der Bahn speditiert. Wenn ich meiner Tante in Bern Äpfel schicke, dann bringe ich sie mit dem Auto, und jeder von Ihnen macht das auch so. Auch jeder der hier für dieses Stückgut in der ganzen Integralität eintritt, der wird das ganz bestimmt auch anders machen. Es sind Autobahnen da, es sind Autostrassen da, es sind 1,8 Millionen Personenwagen da, in denen man kleine Colis transportieren kann. Das musste doch diese Struktur beim Stückguttransport ändern. Es sind ja auch Verzerrungen eingetreten. Ich weiss nicht, ob ich Ihnen die Beispiele schon dargelegt habe. Herr Ständerat Muheim weiss, was hier an Missbräuchen entsteht. Die SBB haben festgestellt, dass eine Farbfabrik aus der Ostschweiz mit ihren Lastwagen voller Farbkübel nach Zollikofen fährt, sie hier zu

einem kleinen Kilometertarif, weil es nur eine kurze Distanz ist, aufgibt, und die SBB und die Privatbahnen von Bern und Umgebung haben dann die Ehre, diese Farbkübel auf 40 verschiedene Stationen zu transportieren. Sie können sich vorstellen, wie kostendeckend das überhaupt noch möglich ist! Wenn man hier kostendeckende Preise erheben könnte, also sich nicht an Tarife und Gewichte halten müsste, dann wäre der Tarif teurer als die Farbe, obschon Farbe auch teuer ist. Hier ist also bestimmt eine Strukturänderung, eine Verzerrung entstanden, die man im Zusammenhang korrigieren muss. Ich bestreite – Herr Muheim hat es gesagt –, dass hier die Privatbahnen zu Schaden kommen werden. Es werden drei Zentren entstehen, und von diesen Zentren aus werden gegen 150 Stationen weiterhin mit Stückgut bedient. Fast alle Stationen, die auch Anfangs- oder Endstation einer Privatbahn sind, werden in diesen 150 Destinationen enthalten sein. Wer also über SBB und Privatbahn Stückgut transportiert, wird das auch in Zukunft tun können.

Ich kann auch bestätigen, was der Kommissionsreferent gesagt hat: Es ist nicht so, dass hier Personal abgebaut werden kann. Dieser grosse Apparat muss umstrukturiert werden. Es gibt auch andere Aufgaben für Stückgutarbeiter. Denken Sie an die Möglichkeit des Passagiergutes, die im Zusammenhang mit den Flughäfenanschlüssen und mit anderen Möglichkeiten doch eine zunehmende Bedeutung erhalten kann. Vom Personalabbau ist hier also nicht die Rede. Dies ist auch in keiner Weise beabsichtigt. Soweit hier Personal nicht mehr nötig ist, wird dieser Abgang auf natürliche Weise erfolgen.

Ich möchte sehr deutlich unterstreichen; Herr Herzog und andere Herren haben es gesagt: Es geht nicht um eine Aufhebung des Stückguttransportes. Das Stückgut wird weiterhin transportiert, aber die SBB sollen marktgerechte Preise erheben dürfen. Ich denke, dass das doch auch für eine öffentliche Unternehmung eine wichtige Sache ist. Es geht nicht um den Berufs- und Schülerabonnementverkehr, wo gewisse soziale Verpflichtungen bestehen. Wer Stückgut transportiert, weil es zu seinem Unternehmen gehört, dem kann man zumuten, dass er auch die effektiven Kosten bezahlt, dass ihn hier nicht der Bund über die Defizite der SBB noch finanziert.

Es geht auch nicht um eine Aufhebung der Transportpflicht. Die SBB sollen weiterhin transportieren müssen, aber sie sollen ihre Tarife gestalten dürfen. Sie sollen diesem Farbproduzenten aus der Ostschweiz, der mit seinen 150 Kübeln auf der Autobahn nach Zollikofen fährt, sagen können: «Gut, mein Lieber, wir machen das, aber das kostet so und so viel!» Das sollen sie tun können. Mir scheint, dass dies nun wirklich nicht eine Massnahme ist, für die es sich lohnt, auf die Barrikaden zu steigen. Mir scheint, dass das eine nahezu selbstverständliche Annahme ist.

Ich bitte Sie wirklich, diesen marktgerechten Möglichkeiten, die für die SBB und selbst für die Privatbahnen einen Ansporn bilden könnten, zuzustimmen.

**Präsident:** Wir stimmen ab. Es liegen zwei Anträge vor: der Antrag der Kommissionsmehrheit auf Zustimmung zum Antrag des Bundesrates und zum Beschluss des Nationalrates, dann der Antrag der Minderheit auf Streichung dieses neuen Artikels 7a.

#### Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	26 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	10 Stimmen

813

*Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen  
Loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux*

**Muheim, Berichterstatter:** Hier ist unsere Kommission einstimmig und bittet Sie, den neuen Artikel 3 Absatz 3 des



Bundesbahngesetzes anzunehmen. Es geht darum, dass bei Ausführung von bestimmten Arbeiten und Investitionen unserer Staatsbahn direkt interessierte Dritte Beiträge leisten müssen. Bis heute hat man solche Leistungen ausgehandelt. Je nach Stärke des Partners und nach Massgabe der günstigen oder ungünstigen politischen Bedingungen hat man höhere oder kleinere Summen herausgemarktet. Mit diesem Rechtssatz wird eine Rechtsgrundlage geschaffen, die zweifelsohne in der Anwendung allerhand Probleme aufwerfen wird. Persönlich glaube ich, dass es einer ergänzenden Rechtsverordnung bundesrätlicher Stufe bedarf, um hier gewisse detailliertere Normen festzulegen.

Ich bitte Sie um Zustimmung.

*Angenommen – Adopté*

814

*Postverkehrsgesetz*

*Loi fédérale sur le Service des postes*

*Art. 3a*

*Antrag der Kommission*

*Mehrheit*

Nach Entwurf des Bundesrates

*Minderheit*

(Vincenz, Bürgi, Hofmann, Muheim, Stucki)

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Art. 3a*

*Proposition de la commission*

*Majorité*

Selon le projet du Conseil fédéral

*Minorité*

(Vincenz, Bürgi, Hofmann, Muheim, Stucki)

Adhérer à la décision du Conseil national

**Muheim**, Berichterstatter: Dieser Abschnitt ist sehr umstritten. Sie entnehmen das aus den Anträgen der Mehrheit und Minderheit. Durch Stichentscheid unseres geschätzten Kommissionspräsidenten Reimann ist die Mehrheit zugunsten des Bundesrates ausgefallen. Sie werden auf der anderen Seite sehen, dass ich selbst bei der Minderheit bin und es trotzdem nach Wunsch der Kommission übernehme, den Sachverhalt dieses Geschäftes darzulegen. Es ist dann Sache der Sprecher der Mehrheit und Minderheit, diese zu gewichten und mit dem nötigen Nachdruck in dieser oder jener Richtung zu wirken.

Es geht um eine ganz wesentliche Neuerung, die im Grunde genommen zwei Ziele verfolgt: ein finanzpolitisches und eine strukturpolitische Neuordnung, d. h. die Regionalisierung der Reisepostlinien.

Zunächst zum Finanziellen: Sie wissen, dass die Reisepost der PTT eine ganze Reihe von Linien betreibt, in den Bergkantonen sowohl wie in den Flachlandkantonen. Die Linien rentieren sehr unterschiedlich. Es gibt solche, die eher einen Ertrag abwerfen; es gibt andere, die offensichtlich in den roten Zahlen fahren. Trotzdem wird diese Reisepost betrieben; denn sie ist ein Dienst an der Bevölkerung. Daneben existieren auch andere sogenannte konzessionierte Unternehmungen (Private, Gesellschaften oder öffentliche Rechtsträger), die ebenfalls derartige Dienstleistungen anbieten und zum Teil in gleichen und ähnlichen Regionen sozusagen als Konkurrenz auftreten. Es steht nun fest, dass das Nebeneinander solcher Verkehrsträger zu ganz unterschiedlichen Lösungen mit Bezug auf die Tragung der Defizite führt. Bei den privaten Unternehmungen sind es die Unternehmungen selbst und die öffentliche Hand der Region, der Kantone, Gemeinden

usw., bei den PTT sind es die PTT als solche. Anders ausgesprochen: Die Verluste der PTT-Reisepost werden in die Gesamtverluste der PTT eingegliedert. Die Idee des Bundesrates geht dahin, man sollte die Kantone auch hier zur Kasse bitten. Die Kantone sollten für die in ihrem Kantonsgebiet fahrende Reisepost Defizitanteile leisten. Die Defizitanteile sollten, wie Sie das dem Artikel 3a (neu), Randziffer 814, entnehmen können, auf ähnliche Leistungen ausgerichtet sein wie beim Eisenbahnverkehr. Bei technischen Verbesserungen der PTT und bei der Deckung der Betriebsfehlbeträge sollten die Kantone Zahlungen leisten. Damit will der Bundesrat zunächst einmal seine PTT-Rechnung verbessern; auf der anderen Seite will er aber noch ein anderes Ziel anstreben: Er möchte die unter dem Stichwort «Regionalisierung» entwickelte Konzeption ein Schrittchen weiterführen. Es ist zuzugeben, dass das Nebeneinander von Transportkapazitäten ein unguter Zustand ist und dass in der Regionalisierung ein Fortschritt getan werden muss. Es sollten z. B. die Fahrkarten über verschiedene Transportgesellschaften hinweg zur Ausgabe gelangen können und nicht für jede einzelne separat mit je eigener Streckenberechnung. Dieses hochgesteckte Ziel will heute durch Artikel 3a erreicht werden. Negativ formuliert: Es sollen also einerseits Teile der Defizite der PTT auf die Kantone übertragen werden, und andererseits soll ein hohes verkehrspolitisches Ziel angestrebt werden. Es ist jetzt Sache der Mehrheits- und Minderheitssprecher, die Gewichte aus diesen Ihnen dargelegten Entscheidungsgrundlagen zu verlegen.

**Vincenz**, Berichterstatter der Minderheit: Herr Kollega Muheim hat Ihnen den Sachverhalt dargelegt. Ich verzichte, darauf zurückzukommen. Ich stelle lediglich fest, dass der Bundesrat damit rechnet, dass durch diese Gesetzesänderung 15 bis 20 Millionen Franken eingespart werden können. Der Nationalrat hat die Streichung des neuen Artikels 3a des Postverkehrsgesetzes über die Kostenüberwälzung beschlossen. Eine Minderheit Ihrer Kommission – sie wurde, wie Sie gehört haben, durch Stichentscheid des Präsidenten disqualifiziert – beantragt Ihnen nun ebenfalls die Streichung dieses Artikels, also die Zustimmung zum Nationalrat.

Welches sind die Gründe für diese Ablehnung? Zuerst eine Klarstellung: Wie Sie der Botschaft entnehmen können, gehen die nach Abzug der Kantonsanteile verbleibenden Defizite zulasten der PTT-Betriebe. Die hier zur Diskussion stehenden Einsparungen entlasten somit den Bundeshaushalt nicht direkt, sondern nur indirekt, nämlich über das Ergebnis der PTT-Betriebe.

In der Botschaft wird sodann ausgeführt, dass mit dieser Kostenüberwälzung eine Regionalisierung des öffentlichen Verkehrs angestrebt werden soll. Damit gibt der Bundesrat auch zu, dass es sich hier nicht in erster Linie um eine finanzpolitische Massnahme, sondern eindeutig und primär um eine verkehrspolitische beziehungsweise strukturelle Massnahme handelt. In diesem Schnellverfahren sollen nun Strukturänderungen im öffentlichen Verkehr beschlossen werden, die für die betroffenen Regionen von grösster wirtschaftlicher Bedeutung sein können. Die Vertreter der Minderheit – ich betone das – sind auch der Auffassung, dass Korrekturen im Bereich der Reisepost erforderlich sind; sie vertreten aber die Meinung, dass es hier um grundlegende Fragen geht, die nicht über die Hintertür einer Sparübung zugunsten des Bundeshaushaltes gelöst werden können. Es ist zumindest auch unschön, dass die Direktbeteiligten, die Kantone, keine Möglichkeit hatten, zur Angelegenheit Stellung zu nehmen. Weil es sich hier um eine Massnahme der künftigen Struktur des öffentlichen Verkehrs handelt, wäre diese Kontaktnahme notwendig gewesen.

Diese Mehrbelastung der Kantone muss aber auch als Bestandteil der ganzen Vorlage gewertet werden. Dazu ist einmal zu bemerken, dass die Folgen der vorliegenden Sparmassnahme in den Regionen sehr unterschiedlich spürbar werden. Bestimmt gehören dazu die wirtschaftlich

schwächer entwickelten Regionen und Berufsgruppen. Das wurde einleitend wiederholt auch vom Präsidenten der Finanzkommission festgestellt. Recht viele Kürzungen, die wir zu beschliessen haben, treffen die Bergkantone hart. Allein im Bereich des öffentlichen Verkehrs sollen nicht weniger als acht Gesetzesrevisionen – wir haben soeben einige davon beschlossen – eine Entlastung des Bundes auf Rechnung der Kantone, vor allem der Bergkantone, mit sich bringen, d. h. weniger zum Defizit der SBB beitragen, ein Defizit, das dann diskussionslos vom Bund übernommen werden muss. Diese Kumulierung – darum geht es ja – von Mehrbelastungen hat den Nationalrat veranlasst, von diesen zusätzlichen, über das Postverkehrsgesetz eingeleiteten Mehrausgaben für die betroffenen Kantone Abstand zu nehmen. Der Ständekammer steht es gut an, hier den Bogen ebenfalls nicht zu überspannen.

Eine vierte Bemerkung: Wir erwarten noch in diesem Jahr die Vorschläge für eine Gesamtverkehrskonzeption. Es soll ein «Wunderkind» werden. Nun sind wir der Meinung, dass die jetzt zur Diskussion stehende Strukturbereinigung im Postautoverkehr durch vermehrte Regionalisierung nicht vorgezogen werden darf. Diese Korrekturen sind vielmehr gleichzeitig mit anderen verkehrspolitisch notwendigen Entscheidungen zu beschliessen. Es ist uns nicht verständlich, warum hier mit einem Extra-Postauto gefahren werden soll. Beispiele zeigen zudem, dass regionale Lösungen zum Teil sogar von den PTT selber verhindert werden. Dazu wäre aber keine Gesetzesrevision erforderlich.

Eine grundsätzliche Ueberlegung: Der Bund hat seinerzeit das Postregal von den Kantonen weggenommen. Heute will man die weniger ertragreichen Linien teilweise den Kantonen wieder zurückgeben. Wenn dies notwendig wird, müssen vorerst einzelne verkehrspolitische Grundsätze für diese Zuteilung erarbeitet werden.

Bisher haben wir versucht – auch gestern und heute in diesem Rat –, eine einheitliche Front zugunsten des ganzen Sparpaketes zu bilden. Wenn wir der Mehrheit zustimmen, entsteht eine Differenz zum Nationalrat. Wahrscheinlich kommt dann die Vorlage an den Ständerat zurück. Ich frage Sie, ob dies politisch richtig und mit Blick auf den 12. Juni verantwortbar ist. Ich glaube nicht und bitte Sie deshalb, dem Antrag der Minderheit zuzustimmen.

**Reimann, Berichterstatter der Mehrheit:** Ich danke Herrn Muheim für die relativ loyale Darstellung der Tatbestände, was ich vom Sprecher der Minderheit und seiner Disqualifikationstheorie nicht sagen kann. Ich habe das bestimmte Gefühl, mich bei dieser allgemeinen Tendenz der Zustimmung zum Nationalrat – die bis in den Bundesrat hinein festzustellen ist – mit meinem Stichentscheid zugunsten des bundesrätlichen Antrages leicht in die Nesseln gesetzt zu haben. Trotzdem möchte ich meine Haltung begründen. Für mich sind in der Tat finanzielle und strukturelle Momente massgebend. Ich möchte mit einem Beispiel aus meinem eigenen Kanton kurz darlegen, wie grotesk die Situation, ja wie ungerecht sie sich entwickeln kann. Seit mehreren Jahren sind Bestrebungen im Gange – Sie wissen das –, den öffentlichen Busverkehr zu regionalisieren. Da stellen wir nun einfach fest: Solange der Bund für die Defizite der Reisepost aufkommt, wird die Regionalisierung auf weite Sicht ein Postulat bleiben. Beispiel: die Region Baden. In der Region Baden besteht seit einigen Jahren ein privater regionaler Busverkehr. Die Gemeinden haben die Betriebsdefizite dieser vom privaten Busverkehr bedienten Gemeinden selbst zu tragen. In der gleichen Region sind seit Jahren Verhandlungen zur Uebernahme von PTT-Linien in einem zweiten Umkreis der Region Baden im Gange, also die Regionalisierung. Die betroffenen Gemeinden sind begreiflicherweise nicht an einer solchen Lösung interessiert, obwohl – das ist vielleicht interessant – oder vor allem deshalb, weil die PTT jetzt daran gegangen sind, auf den Fahrplanwechsel 1977 ihre Fahrpläne auf den von ihr betriebenen Linien auf einen starren 20-Minuten-Takt zu ergänzen, genau wie die Busse in der

kleineren Region. Der Unterschied liegt darin, dass die von der PTT bedienten Gemeinden nichts zu bezahlen haben. Es ist ganz klar: Solange sie nichts zu bezahlen haben, haben sie kein Interesse an einer Regionalisierung. Die betreffenden Gemeinden kümmern sich kaum um die Wirtschaftlichkeit des gesamten Regionalverkehrs; sie kümmern sich kaum darum, wie gross die zusätzlichen Defizite der PTT ausfallen; sie fordern die Steigerung des Dienstangebotes, ohne die übrigen wirtschaftlichen Fragen zu berücksichtigen. Dass das Spannungen und Ungerechtigkeiten gibt in einer Region, werden Sie verstehen. Ich gebe zu: Es hat Regionen gegeben, wo die PTT, vielleicht mit Hilfe des Amtes für Verkehr, sich aus diesem Dienstleistungswettbewerb zurückgezogen haben und wo schon unter der heutigen Gesetzgebung die Regionalisierung zustande gekommen ist. Aber das ist ein seltener Fall. Das angeführte Beispiel zeigt drastisch, wie ungerecht und zum Teil unwirtschaftlich die Dinge gehandhabt werden. Das sind Gründe, die für mich trotz der Tendenz auf Zustimmung zum Nationalrat massgebend waren; es waren also finanzielle und strukturelle Ueberlegungen.

**M. Donzé:** Presque tout ce qui pouvait être dit sur le problème l'a été et cela aussi bien en faveur de cette modification qu'à son encontre. Cependant, je voudrais faire une remarque d'ordre général et exprimer le point de vue des cantons, bien que j'appartienne à un canton qui ne sera guère touché par cette modification.

Ici encore, nous nous trouvons en présence d'une question de principe. Historiquement, la régie des postes a été transférée de la compétence des cantons à celle de la Confédération et, aujourd'hui, on voudrait demander aux premiers de participer aux déficits d'un secteur déterminé des PTT. Ne craint-on pas qu'un jour, des cantons demandent au nom de l'égalité de traitement de participer également aux bénéfices d'autres secteurs des PTT?

Il me semble que la question peut se poser, car les PTT ne sont pas déficitaires comme les CFF, au contraire. Ces dernières années, ils ont enregistré des excédents de recettes, alors même qu'ils ont encore une dette à l'égard de la Confédération. Est-il vraiment nécessaire de transférer de nouvelles charges aux cantons quand ce sont précisément ceux qui sont les plus faibles économiquement parlant qui risquent d'être touchés le plus fortement? Encore une fois, je ne parle pas en faveur de mon canton, mais il me semble que cette disposition n'est pas très juste.

**Herzog:** Ich beantrage Unterstützung des bundesrätlichen Vorschlages und des Mehrheitsbeschlusses unserer Kommission. Der Nationalrat hat die vorgesehene Beteiligung der Kantone am Defizit der PTT-Autolinien abgelehnt, in der Annahme, sie belaste die Bundeskasse nicht, sondern brächte nur Einnahmen für die PTT-Rechnung. Die PTT gehören aber auch zum Bund; sie haben den aufgelaufenen Verlustsaldo noch lange nicht abgetragen. Schliesslich wäre die Bundeskasse für mögliche PTT-Gewinne sehr aufnahmefähig.

Die heutige uneinheitliche Regelung der Kostenverteilung führt zu stossenden Ungerechtigkeiten. In vielen Regionen unseres Landes verkehren Privatbahnen neben konzessionierten Autolinien, neben PTT-Linien. Wir finden oft selbst verschiedene Unternehmer nebeneinander. Eine Unternehmung pro Region könnte den Betrieb wirtschaftlicher führen und damit die Defizitdeckung des Bundes und der PTT-Linien senken. Der öffentliche Verkehr könnte attraktiver gestaltet werden. Solange die Defizitdeckung nicht einheitlich geregelt ist, können keine Umgruppierungen vorgenommen werden. Diese Umgruppierungen oder Regionalisierungen müssen aber kommen, und zwar möglichst bald. Herr Reimann hat Beispiele genannt; es könnten weitere unterbreitet werden, ich will darauf verzichten.

Die vorgeschlagene Beteiligung der Kantone am Defizit der PTT-Autolinien kann unter den heutigen Verhältnissen verantwortet werden. Ich glaube, auch gegenüber den



Bergkantonen lässt sich diese Massnahme verantworten. Das Netz der Linien ist dort im Durchschnitt nicht dichter als im Flachland, und es werden diese Gebiete über den Finanzausgleich bei der Defizitdeckung bis zu 90 Prozent entlastet.

Ich beantrage Zustimmung zum bundesrätlichen Antrag und zum Mehrheitsbeschluss der Vorberatenden Kommission. Massgebend sind für mich ebenfalls finanzielle und strukturelle Überlegungen.

**Bürgi:** Ich habe allen bisherigen Sparmassnahmen, auch denjenigen aus dem Verkehrsgebiet, mit Überzeugung zugestimmt. Hier muss ich aber einen deutlichen Vorbehalt machen und liess mich deswegen auch bei der Kommissionsminderheit eintragen.

Ich möchte einige kurze Erwägungen anstellen. Zunächst muss ich auf eine gewisse verfassungsrechtliche Fragwürdigkeit hinweisen. Gemäss Artikel 36 Absatz 1 der Bundesverfassung ist das Post- und Telegrafwesen im ganzen Gebiet der Eidgenossenschaft Bundessache. Mit der Übertragung der damit verbundenen Rechte erhielt der Bund auch einen Auftrag, nämlich den Post-, Telegraf- und Telefondienst einzurichten und zu besorgen. Es kann nicht der Zweck des Postregals sein, dass sich der Bund auf dem Wege der Defizitbeteiligung der Kantone seiner Aufgaben entschlägt. Der Sinn des Postregals besteht gerade darin, die Verkehrserschliessung auch dort zu gewährleisten, wo sie wirtschaftlich nicht interessant ist. Es will mir scheinen, dass diese ganze verfassungsrechtliche Seite in den bisherigen Abklärungen zu kurz gekommen ist.

Dann möchte ich eine finanzpolitische Überlegung anstellen. Durch die Defizitbeteiligung werden zwar die Kantone zusätzlich belastet, aber der Bund als solcher wird nicht entlastet. Das ist ja der deutliche Unterschied dieses Antrages, verglichen mit allen anderen Sparmassnahmen. Dort gibt es eine Simultanwirkung in der Bundeskasse. Das ist hier nicht der Fall.

Dann möchte ich in Übereinstimmung mit den Vorrednern darauf hinweisen, dass die Hauptwirkung dieses Beschlusses in jenen Gebieten zu verzeichnen ist, die heute schon durch ihre Privatbahnleistungen erheblich schlechter gestellt sind als Gebiete, die überwiegend von der Bundesbahn bedient werden. Der im Bahnwesen bestehende Systemzwiespalt wird dann auch im Bereiche der Reisepost verschärft.

Schliesslich möchte ich noch auf die Problematik der Berechnung hinweisen. Alle Leute, die da ein bisschen Einblick haben, sagen mir das gleiche, nämlich das Folgende: Die Reisepost ist Bestandteil eines Verbundbetriebes. Es dürfte kaum möglich sein, die Kosten der Verbundleistungen von jenen der Reisepost eindeutig zu trennen. Eine willkürliche Aufteilung, die man natürlich vornehmen könnte, würde Ungerechtigkeiten schaffen und zu Härtefällen führen. Zudem werden für die Regielinien der PTT lediglich die Kosten sogenannter Kursgruppen ermittelt. Eine Ausscheidung nach Liniendefiziten drängt sich in diesen Fällen nicht auf. Bei einer Kantonsbeteiligung an den Liniendefiziten müsste diese Ausscheidung jedoch vorgenommen werden. Das würde zu einem ganz beträchtlichen Mehraufwand in der Verwaltung führen.

Aufgrund dieser bestimmt nicht Vollständigkeit beanspruchenden Überlegungen muss ich sagen, dass ich das Bedürfnis habe, dass dieser ganze Fragenkomplex sorgfältiger überprüft wird, als es jetzt in dieser eiligen Übung möglich ist. Das veranlasst mich, Ihnen beliebt zu machen, dass Sie Zustimmung zum Nationalrat und zu Ihrer Kommissionsminderheit beschliessen.

**Luder:** Ich möchte eine Frage stellen. Seit einigen Jahren bewilligte das Eidgenössische Verkehrs- und Energiedepartement neue Verkehrsverbindungen der Reisepost nur unter der Bedingung, dass sich die Kantone an den Betriebsfehlbeträgen im gleichen Umfang beteiligen wie bei den konzessionierten Automobilunternehmen. Dadurch

wird jetzt schon eine Art Gleichbehandlung der beiden Verkehrsträger gewährleistet. Es dürfte sich doch eine gewisse Erkenntnis durchgesetzt haben, dass der Betrieb von Automobillinien unabhängig davon, ob er von der Reisepost oder von einem Konzessionär ausgeführt wird, bei den kantonalen und kommunalen Behörden als Infrastrukturaufgabe der Region betrachtet wird.

Nun die Frage: Wenn unser Rat dem Minderheitsantrag folgt, d. h. den Antrag des Bundesrates ablehnt, wird dann diese Ordnung für die neuen Linien in Frage gestellt? Oder anders ausgedrückt: Heisst das, dass die Finanzierung kommender neuer Linien der Reisepost wiederum vollständig vom Bund übernommen werden muss? Wenn diese Frage bejaht würde, müsste man sich fragen, ob dann nicht mindestens der Artikel 3a auf die neuen – ich sage mindestens; ich stelle keinen Antrag, ob Minderheit oder Mehrheit – auf die neuen Linien ausgedehnt bleiben müsste.

**Urech:** Aus grundsätzlichen Überlegungen beantrage ich Ihnen, dem Antrag der Mehrheit der Kommission und des Bundesrates zuzustimmen. Der Bundesrat ist mit seinem Sparkonzept einem Auftrag der eidgenössischen Räte nachgekommen. Es liegt nun am Parlament, die dringend notwendigen Sparanstrengungen des Bundesrates durch Zustimmung zu honorieren. Nur so wird es möglich sein, wieder eine ausgeglichene Staatsrechnung zu erhalten. Wir würden unglaublich, wenn wir in der Eintretensdebatte mit Nachdruck den Sparwillen bekunden und in der Detailberatung ihn dann nicht in die Tat umsetzen. Mögen auch einzelne Gesetzesänderungen diskutabel sein, ist es falsch, wenn wir nun einzelne Vorschläge herausnehmen und diese zerzausen. Wir müssen die Vorschläge des Bundesrates als Einheit betrachten und im finanz- und staatspolitischen Interesse dem ganzen Bündel von Gesetzesanwendungen zustimmen. Nur so kommen wir zum Ziel. Wir dürfen die Sparmassnahmen nicht nur aus dem engen Gesichtspunkt der einzelnen Kantone betrachten, sondern müssen sie vom gesamtschweizerischen Gesichtspunkt aus beurteilen. Die neue Regelung für die Reisepost lässt sich aber auch im Vergleich zu den konzessionierten Autobus- und Trolleybusunternehmen vertreten. Bleiben wir uns bewusst, dass die nun vorgeschlagenen Sparmassnahmen an der unteren Grenze liegen, und wir diese nun nicht noch schmälern dürfen. Denken wir auch daran, dass eine ganze Reihe von Organisationen die Annahme des Steuerpaketes von der vollständigen Annahme des bundesrätlichen Sparpaketes durch das Parlament abhängig gemacht hat.

Ein Letztes: Vergessen wir nicht, dass selbst mit dem vollständigen Sparpaket, wie es der Bundesrat nun vorschlägt, das Schicksal der Finanzvorlage vom 12. Juni immer noch höchst ungewiss bleibt.

**Schlumpf:** Die Begründung auf Seite 70 betreffend die Verfassungsmässigkeit, welches Problem schon Herr Kollege Bürgi mit Recht angezogen hat, ist allzu sparsam, sogar in einer Sparbotschaft. Es heisst: «Alle zu ändernden Gesetze und Bundesbeschlüsse sind seinerzeit gestützt auf die Bundesverfassung im ordentlichen Verfahren erlassen worden.» Das sagt natürlich zur Frage, die jetzt zur Diskussion steht, nichts aus. Hier geht es nicht darum, dass Bundesbeiträge im Transferbereich gekürzt, sondern dass die Kantone belastet werden sollen. Das ist eine verfassungsrechtliche Frage, die mindestens im Abschnitt 208.16 einiger Erläuterungen gerufen hätte. Ich bin verunsichert wie schon bei anderen Vorlagen und möchte die Herren Bundesräte fragen: Haben wenigstens die Kantone, die neu mit Millionen belastet werden sollen, Gelegenheit gehabt, Stellung zu beziehen? Aus der Botschaft sieht man nichts. Sonst werden unsere Kantonsregierungen immer wieder angegangen für Vernehmlassungen aller Art, auch dort, wo die Kantone nicht belastet werden sollen. Mir schiene es unerlässlich – es geht zum Teil um Millio-

nenbeträge –, dass die Kantone dazu Stellung nehmen können. Zum anderen – und da möchte ich Herrn Kollega Bürgi unterstützen – müsste doch in einem solchen Zusammenhang zur verfassungsrechtlichen Frage mehr gesagt werden als in diesen wenigen Zeilen, zu einer Frage, die von prinzipieller Bedeutung ist.

Weil ich keine genügenden Unterlagen und Auskünfte erhalten habe, schliesse ich mich der Minderheit an, sofern nicht von den Herren Bundesräten entsprechende Antworten erteilt werden können.

**M. Reverdin:** J'ai sous les yeux la statistique des résultats des comptes de la Société des transports genevois. En 1975, c'était encore la Compagnie générale des tramways électriques; elle a changé son nom depuis lors. Pour beaucoup de Confédérés, la Suisse s'arrête à la gare de Cornavin. En réalité, au-delà de la gare de Cornavin et de la ville de Genève, il y a encore une fort belle campagne qu'il faut desservir. Or le déficit des lignes de campagne s'est élevé à 5,4 millions de francs en 1975, que le canton a dû prendre en charge. La contribution de la Confédération, en vertu de la loi sur les chemins de fer et autrui des contributions en faveur de l'économie générale, a été de 350 000 francs. Autrement dit, la Confédération n'a pris en charge que 6,3 pour cent des dépenses découlant de la desserte des villages de la campagne genevoise.

Quand je parcours la gare de Berne, je vois une magnifique gare routière et des autocars jaunes des PTT qui partent dans toutes les directions. Il y a tout de même une inégalité de traitement quand, dans un cas, le canton doit assumer pratiquement tout seul la charge des déficits et quand, dans un autre cas, la charge des déficits incombe en grande partie à la Confédération. De telles inégalités de traitement ne peuvent pas être corrigées d'un jour à l'autre et peut-être est-il excessif de demander aux cantons de prendre à leur charge la totalité des déficits des lignes postales, notamment aux cantons de montagne; mais il y a tout de même un déséquilibre qu'il serait équitable de prendre en considération, en vue de l'atténuer peu à peu.

**Bundesrat Ritschard:** Herr Ständerat Reverdin hat eigentlich sehr zusammengefasst etwas gesagt, was zu diesen Anträgen geführt hat.

Zuerst zur Verfassungsmässigkeit: Die Verfassungsmässigkeit aller dieser Erlasse in diesem Sparpaket ist durch die Justizabteilung eingehend geprüft worden. Sie ist nun wirklich über jeden Verdacht erhaben. Diese Sachen wurden gründlich geprüft. Man hat dem Bundesrat die Bestätigung gegeben, dass die verfassungsmässige Rechtsgrundlage bestehe.

Wir haben, Herr Ständerat Schlumpf, nicht ein eigentliches Vernehmlassungsverfahren bei den Kantonen durchgeführt, aber wir haben den Kantonsregierungen – die Regierungspräsidenten, die Finanzdirektoren; zum Teil waren sogar drei Mitglieder der Regierung einzelner Kantone anwesend – während eines ganzen Tages dieses Sparpaket, von dem sie summarische Kenntnis hatten, erläutert. Gerade in dieser Frage, die Sie jetzt behandeln, bin ich selbstverständlich an dieser Konferenz angesprochen worden. Ich habe die Mitglieder dieser Kantonsregierungen über unsere Intentionen und Gründe orientiert. Es war also nicht ein schriftliches, sondern ein mündliches Vernehmlassungsverfahren. Ich will sofort zugeben, dass dies natürlich nicht die Vertiefung in das Problem in der Weise erlaubt, wie wenn man da zwei oder drei Monate Frist gegeben hätte. Dazu bestand aber keine Zeit.

Es ist alles gesagt worden. Die Situation auf dem Gebiet des Verkehrs mit den Kantonsanteilen ist wirklich grotesk; es ist dies dargelegt worden. Bei den SBB bezahlt der Bund alles, bei den Privatbahnen bezahlt der Kanton mit. Es gibt Postautolinien, wo die Post das ganze Defizit bezahlt. Es gibt 40 Linien. Herr Ständerat Luder hat zurecht

auf diese Frage hingewiesen. Da bezahlen auch die Kantone. Was wir hier machen, wenn die Sache abgelehnt wird, weiss ich nicht. Jedenfalls wird man die betreffenden Regionen oder Kantone vor die Alternative stellen: Entweder bezahlt ihr weiter – das macht insgesamt etwa eine Million Franken aus –, oder dann wird eben diese Postautolinie in eine konzessionierte Linie umgewandelt; dann müsst ihr bezahlen nach der bestehenden Rechtsordnung. Bei den Postautolinien bezahlen die Kantone nichts. Bei den konzessionierten Linien – einer dieser Konzessionäre kann Ihnen das bestätigen – müssten die Kantone wieder bezahlen. Der Kanton Freiburg z. B. hat nur ganz vereinzelte Postautolinien. Er hat zur Hauptsache konzessionierte Linien. Hier muss er überall mittragen. Bei den städtischen Verkehrsbetrieben wiederum bezahlen die Städte und zum Teil die Regionen mit. Es ist von Herrn Muheim richtig dargelegt worden, dass auf diese Weise die notwendige Regionalisierung der Verkehrsbetriebe und damit auch die Hebung der Attraktivität schlechthin unmöglich wird. Der Reisende, der verschiedene Linien – Postautos, konzessionierte Betriebe, Privatbahnen und dann auch noch die SBB – benutzen will, kommt nicht in den Genuss des degressiven Tarifs, der mit der Distanz im allgemeinen verbunden ist; er muss immer von vorne anfangen.

Zu was für grotesken Situationen diese Vielfalt, die sich da im Verlaufe des Jahres entwickelt hat – Herr Donzé hat es ganz richtig gesagt, man muss das etwas historisch betrachten –, führt, kann ich Ihnen an einigen Beispielen zeigen. Ich habe sie mir geben lassen: Von Chur über Thusis und Samaden nach St. Moritz fährt die Bahn. Da bezahlt der Kanton Defizite. Von Chur nach Bivio über Silvaplana nach St. Moritz fahren auch die PTT; da bezahlt der Kanton nichts. Von Liestal nach Augst und Basel fährt ein konzessionierter Betrieb; da bezahlen Bund und Kanton; von Liestal nach Büren SO und von Liestal nach Arisdorf fahren die PTT; da bezahlen die PTT, und die PTT sind der Bund. Ich danke Herrn Ständerat Herzog, dass er das wieder einmal festgehalten hat. Von Flüelen nach Altdorf-Bürglen-Schatt Dorf fährt eine konzessionierte Linie; da muss der Kanton Uri bezahlen. Von Flüelen nach Altdorf-Bürglen-Unterschächen fahren die PTT; da muss der Kanton Uri wieder nichts bezahlen. Von Sierre nach Crans-Montana fährt eine konzessionierte Linie; da bezahlt der Kanton. Von Sion nach Crans-Montana fahren wieder die PTT; da bezahlt der Kanton wieder nichts. Von Bière nach Apples-Morges fährt eine Bahn; da bezahlt der Kanton. Von Morges nach Cossonay fahren die PTT; da bezahlt der Kanton nichts. Von Rolle nach Gimel besteht eine konzessionierte Autolinie; da bezahlt der Kanton. Von Rolle nach Aubonne fahren die PTT; da bezahlt der Bund. Von Bern nach Neuenburg – das ist nun eine internationale Linie – fährt die Bahn; da bezahlt der Kanton Bern. Von Bern nach Särswil fährt ein Postauto; da bezahlt der Kanton wieder nichts. Ich kann diese Beispiele ellenlang vermehren. Es ist wirklich grotesk. Ich will da niemandem Vorwürfe daraus machen, sondern nur Verständnis zu machen versuchen, dass wir hier bei dieser Gelegenheit diese Sache doch anpassen und Ihnen vorschlagen mussten. Wir wussten sehr wohl dass wir da ein heisses Eisen anrühren. Um den Entscheid in dieser Sache werden Sie aber nicht herumkommen; denn die Kommission für eine Gesamtverkehrskonzeption wird natürlich diese Koordination vorschlagen. Diese Vorschläge sind in Uebereinstimmung mit der Kommission für die Gesamtverkehrskonzeption entstanden. Ob wir diese Vorschläge heute vorausnehmen oder sie in den Rahmen der späteren Gesamtverkehrskonzeption stellen, ändert an der Sache an und für sich nichts. Ich fürchte nur, die Zahl der Massnahmen, die wir Ihnen später werden unterbreiten müssen, wird dann so gross sein, dass sich die Widerstände derart akkumulieren werden, dass man in den nächsten Jahren überhaupt nichts wird unternehmen können. Darum habe ich es persönlich politisch für richtiger gehalten, hier etwas vorzuziehen, was wir früher oder später tun müssen, wenn wir

wirklich den öffentlichen Verkehr attraktiver gestalten wollen.

Ich bitte Sie somit, auch namens des Bundesrates, unsere Anträge zu beschliessen. Ich werde sie auch im Nationalrat wieder verteidigen, wenn sich eine Differenz ergeben sollte. Vor allem habe ich versucht, Ihnen begreiflich zu machen, dass auch diese Sache nicht bloss «aus dem hohen Bauch heraus» entstanden ist. Sie hat System.

**Schlumpf:** Ich bin seit mehreren Jahren Mitglied der Kommission für eine Gesamtverkehrskonzeption und habe jetzt den Ausführungen von Herrn Bundesrat Ritschard mit Befriedigung entnommen, dass man in dieser Kommission zu ganz konkreten Schlüssen und Stellungnahmen auch in einer Detailfrage wie der Aenderung des Postverkehrsgesetzes gekommen sei. Ich habe das bisher nicht gewusst, obwohl ich ziemlich regelmässig an diesen Sitzungen teilgenommen habe!

#### Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	14 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	26 Stimmen

815

Inkrafttreten der Ziffern 811–814

Entrée en vigueur des chiffres 811–814

Angenommen – Adopté

#### C

**Bundesbeschluss über die Genehmigung der Aenderung des Bundesratsbeschlusses über die Bildung der Eisenbahntarife**

**Arrêté fédéral approuvant la modification de l'arrêté du Conseil fédéral sur la formation des tarifs des chemins de fer**

**Muhlem,** Berichterstatter: Bei oberflächlicher Betrachtung könnte man glauben, es handle sich hier nur um eine Formalität. Dem ist aber keineswegs so. Wir führen in der Tarifpolitik unseres Landes etwas ganz Neues ein. Darf ich Sie bitten, die Seite 27 der Fahne zur Hand zu nehmen. Sie finden dort in Artikel 6 den lapidaren Satz, dass das EVED die Richtlinien für die Ermittlung der wirklichen und der Tarifentfernungen festlege. Wer das liest, glaubt, es sei eine reine Frage der Kompetenzdelegation. Damit ist indessen gleichzeitig der bestehende Artikel 6 Absatz 1 aufzuheben. Es lohnt sich, diesen Absatz 1 zu zitieren: «Auf den Linien der Schweizerischen Bundesbahnen, die sie selber betreiben, darf die Tarifentfernung in der Regel nicht höher sein als die wirkliche Entfernung, ausgenommen auf Strecken mit besonderen Verhältnissen.» Mit diesem Absatz 1, den wir heute streichen, hatten wir bis anhin den Grundsatz festgehalten, dass die tatsächlichen Fahrdistanzen für die Tarife massgebend sind und dass die Tarife «fest» sind, wann und wo immer Sie fahren. Mit der Streichung dieses Satzes ermöglichen Sie dem Departement, die wirklichen Entfernungen und die Tarifsätze gestaffelt und unterschiedlich zu handhaben. Wir führen, mit einem Wort gesagt, die Flexibilität der Tarifgestaltung ein. Damit verwirklichen wir ein höchst unternehmerisches Prinzip. Mit dieser Aenderung ist eine marktkonformere Tarifgestaltung beabsichtigt, sei es marktkonformer nach Regionen, nach rentablen oder unrentablen Linien, oder sei es nach Tages- und Wochenzeiten. In den Hochleistungszeiten sind in England die Tarife anders als in der Zwischenzeit. Mit dieser Tarifflexibilität beabsichtigt man, den Markt zu steuern. Man gibt jenen, die in den weniger frequentierten Zeiten eine Fahrt antreten, die Chance, billiger zu fahren.

Ich bitte Sie, dieser Aenderung der Tarifprinzipien zuzustimmen und damit auch den Artikel 12 zu genehmigen, der sich auf die Monats-Streckenabonnemente bezieht. Es handelt sich hier um eine Einzelfrage, ganz im Gegensatz zur Regelung des eingehend erläuterten Artikels 6. Die Kommission empfiehlt Ihnen einstimmig, die Genehmigung auszusprechen.

Angenommen – Adopté

#### A

**Bundesgesetz über Massnahmen zum Ausgleich des Bundeshaushaltes**

**Loi fédérale instituant des mesures propres à équilibrer les finances fédérales**

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Gesetzentwurfes	33 Stimmen
	(Einstimmigkeit)

#### B

**Bundesbeschluss über die Beiträge an die Stiftung «Schweizerischer Nationalfonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung» in den Jahren 1975–1979**

**Arrêté fédéral subventionnant la fondation «Fonds national suisse de la recherche scientifique» pour les années 1975 à 1979**

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	32 Stimmen
	(Einstimmigkeit)

#### C

**Bundesbeschluss über die Genehmigung der Aenderung des Bundesratsbeschlusses über die Bildung der Eisenbahntarife**

**Arrêté fédéral approuvant la modification de l'arrêté du Conseil fédéral sur la formation des tarifs des chemins de fer**

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	32 Stimmen
	(Einstimmigkeit)

#### Motion des Ständerates

Antrag der Kommission

Gleicher Text wie Motion des Nationalrates (s. Amtl. Bull. NR, 1977, S. 236), mit folgender Aenderung:

##### Ziff. 1

Die Vorarbeiten für die Teilrevision des KUVG so voranzutreiben, dass die entsprechende Botschaft den eidgenössischen Räten beförderlichst unterbreitet werden kann.

#### Motion du Conseil des Etats

Proposition de la commission

Texte de la motion du Conseil national (v. Bull. off. CN, 1977, p. 237), avec la modification suivante:

##### Ch. 1

A accélérer les travaux préparatoires de la revision partielle de la LAMA, de façon que le message s'y rapportant puisse être soumis aux Chambres fédérales dans les plus brefs délais.

**Bürgi,** Berichterstatter: Die Kommission ist mit der Motion des Nationalrates einverstanden. Sie betrachtet die Ziel-

setzung als richtig und zeitgemäss. In einem einzigen Punkt hatte sie dagegen Bedenken. Sie beziehen sich auf Absatz 1 der Motion. Hier wird dem Bundesrat der Auftrag zu einer Revision des KUVG noch in diesem Jahr erteilt. Die Kommission ist keineswegs der Meinung, dass diese Gesetzesrevision etwa ungebührlich hinausgezogen oder verschleppt werden sollte; andererseits ist sie der Auffassung, dass es sich um eine anspruchsvolle Revision handle, die genügend Zeit erfordert, damit jene Sorgfalt angewandt werden und eine Lösung erarbeitet werden kann, die von weitesten Kreisen getragen werden kann. Das ist bei dieser Materie unerlässlich.

Die Kommission hat sich deshalb für eine etwas flexiblere Terminumschreibung entschieden. Anstelle von «noch dieses Jahr» schlägt sie vor, in den Text «beförderlichst» einzufügen. Sie tut das auch nach Vorstellungen des Chefs des Departements des Innern, der darauf hinwies, dass kaum möglich wäre, diese vom Nationalrat gesetzte Frist einzuhalten. Im französischen Text ist dieses «beförderlichst» übersetzt worden mit «dans les plus brefs délais».

Ich beantrage Ihnen Zustimmung zur Motion mit der erwähnten Abänderung.

**Präsident:** Wird die Motion aus der Mitte des Rates bekämpft? Verlangt jemand die Aufnahme des nationalrätlichen Wortlautes? Das ist nicht der Fall.

M. **Chevallaz**, conseiller fédéral: Les objectifs qui sont définis par la motion demandant la réorganisation de l'assurance-maladie sont les objectifs mêmes que se propose le Conseil fédéral. La prolongation du délai est je crois réaliste, mais je m'empresse de vous dire qu'elle ne sera pas, pour le gouvernement, un prétexte à faire traîner les choses en longueur, car il est urgent – nous en sommes tous conscients – pour les finances de la Confédération et pour l'intérêt des malades et des caisses-maladie, de nous doter d'un système d'assurance-maladie qui soit à la fois plus équitable et qui soit en même temps financièrement modérateur. Le Conseil fédéral approuve la motion.

**Präsident:** Nachdem die Motion in der Fassung der Vorberatenden Kommission aus der Mitte des Rates nicht bekämpft wurde und der Bundesrat die Motion entgegennimmt, ist sie überwiesen. Damit ist das Geschäft erledigt.

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

76.083

## Hochschulförderung. Bundesgesetz Universités. Encouragement. Loi

Botschaft und Gesetz- und Beschlussentwurf  
vom 4. Oktober 1976 (BBI III, 885)

Message et projet de loi et projet d'arrêté du 4 octobre 1976  
(FF III, 905)

*Antrag der Kommission*

Eintreten

*Proposition de la commission*

Passer à la discussion des articles

**Wenk**, Berichterstatter: Am 4. März 1973 wurde der Forschungsartikel angenommen; der Bildungsartikel erreichte das Volksmehr, nicht aber das Ständemehr. Für die uns heute beschäftigende Gesetzgebung ist dies ein Nachteil, aber kein Hinderungsgrund. Artikel 27 der Bundesverfas-

sung gibt dem Bund die Befugnis, höhere Unterrichtsanstalten zu errichten oder zu unterstützen. Seit 1966 unterstützt der Bund die kantonalen Hochschulen. 1969 trat das Hochschulförderungsgesetz in Kraft; von 1969 bis 1974 dauerte die erste Beitragsperiode, 1971 wurde das Gesetz revidiert. Dies geschah relativ schmerzlos.

Die Vorarbeiten zur heute zu behandelnden Vorlage sties- sen jedoch auf grössere Schwierigkeiten. Das bedeutet aber nicht, dass die Revision des Gesetzes und die Vereinigung des Hochschulförderungs- und des Forschungs- gesetzes nicht von grosser Bedeutung sei. Es geht um die Zukunft unserer Hochschulen, um die Bildungschancen der Generation unserer Grosskinder. Diese Generation ist zahlreich; die Pille begann erst 1962 deutlicher zu wirken. Wir haben auch eine angestiegene Maturitätsquote. Darüber gibt es verschiedene Ansichten. Manche finden, man habe unbedacht allzu viele ins Gymnasium gedrängt, ohne die Folgen zu bedenken. Wer unsere Gymnasien und die dortigen Lehrer kennt, wer während Jahren als Examinator oder Experte den freien eidgenössischen Maturitätsprüfungen beige- wohnt hat, kann dem nicht zustimmen. Die private Vorbereitung für die freie Maturitätsprüfung wurde wesentlich verbessert. Dort sind nun wirklich einmal Quanti- tät und Qualität gleichzeitig angestiegen. Es wurde das Verständnis der geprüften Fragen angestrebt, während frü- her lange Zeit ein eigenartiges Spiel mit auswendig ge- lernten Antworten auf mögliche und öfters gestellte Fra- gen getrieben wurde. Wer unsere Gymnasiallehrer kennt, hält es für ausgeschlossen, dass sie sich durch Schulz- oder Labhart-Berichte hätten in ihrer Forderung an das Wissen und die Leistung ihrer Schüler abbringen lassen. Berufsehre und ihre Vorstellungen über das, was die Schweiz braucht, wirken in der gleichen Richtung: Hoch- halten der gewohnten Forderung.

Was sich geändert hat, sind neu errichtete Gymnasien an neuen Standorten. Diese haben das Rekrutierungsfeld für Gymnasiasten geographisch ausgeweitet. In bildungsfer- nen Schichten der Gesellschaft hat sich die Einstellung geändert. Zu meiner Schulzeit gab es noch Arbeiter und Arbeitersöhne, die fanden: «Das Gymnasium ist nicht für unsereiner.» Es gab auch Eltern, die Ausbildungskosten für ihre Töchter als verschwundenes Geld betrachteten, d. h. das Rekrutierungsfeld für Gymnasiasten hat sich auch sozial ausgeweitet und – gestatten Sie mir den Aus- druck – auch sexuell. Vielleicht könnte man sogar sagen: religiös. Gründliche Untersuchungen über die Bildungs- chancen verschiedener Schichten haben gezeigt, dass die katholische Bauerntochter die benachteiligste war. Sie ist es vielleicht heute noch, aber nicht mehr im gleichen Aus- mass.

Nun haben sich die Studentenzahlen seit 100 Jahren dra- matisch entwickelt. Ich lege wert darauf, Ihnen darzule- gen, dass es sich nun nicht um etwas absolut Neues han- delt, was vor uns liegt, sondern es geht um die vorläufige Weiterführung einer Entwicklung, die bereits seit 100 Jah- ren andauert: Bei den schweizerischen Studentenzahlen ein exponentielles Wachstum zu beobachten. Es erfolgte eine Verdoppelung immer wieder in ungefähr 20 Jahren. Wenn man die beiden kurzen Perioden des Rückganges mitberücksichtigt, so ist das Wachstum in der Zwischen- zeit sogar noch etwas steiler. Die Perioden des Rückgan- ges waren 1920 bis 1930, also 10 Jahre nach dem Krieg, und auch wieder 1945 bis 1955, genau auch die 10 Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg.

Beginnen Sie mit der Anfangszahl 1880: 1500 Studenten, so erhalten Sie durch wiederholte Verdoppelung eine Zah- lenreihe, die bis in unsere Zeit erstaunlich genau einge- troffen ist. Also 1900 : 3000 Studenten und so weiter und so weiter, und wir kommen mit diesen Zahlen eben auf die heutigen Studentenzahlen von ungefähr 50 000. Wenn die Zunahme in 20 Jahren 100 Prozent ist, so ist sie in 10 Jah- ren 41 Prozent. Wenn Sie also für die nächsten 10 Jahre die Zunahme von 41 Prozent zuschlagen, so kommen Sie auf ungefähr die 70 000, die wir für das Jahr 1987 zu er-

## Bundeshaushalt. Ausgleich

## Finances fédérales. Equilibre

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1977
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Maisession
Session	Session de mai
Sessione	Sessione di maggio
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	77.010
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.05.1977 - 08:00
Date	
Data	
Seite	176-187
Page	
Pagina	
Ref. No	20 005 724

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.