

Freitag, 13. April 1951.

Deutsche Bahnstrecken auf
Schweizergebiet. Neue schweiz.-
deutsche Vereinbarung.

Post- und Eisenbahndepartement. Antrag vom 6. April 1951.

Politisches Departement. Mitbericht vom 11. April 1951.

I.

Nachdem im Juni 1947 die Länder Südbaden, Rheinland-Pfalz und Südwürttemberg-Hohenzollern der franz. besetzten Zone Deutschlands auf Veranlassung der franz. Militärregierung den Betrieb der auf ihrem Gebiet gelegenen Strecken der ehemaligen Deutschen Reichsbahn einer von ihnen zu diesem Zweck gegründeten Körperschaft des öffentlichen Rechtes, der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen (= SWDE) übertragen hatten, leiteten die franz. Besetzungsbehörden im August 1947 Verhandlungen ein über die Lage der von alters her Teilstücke dieses süd-deutschen Eisenbahnnetzes bildenden deutschen Bahnstrecken auf Schweizergebiet, die auf Grund des BRB vom 8. Juni 1945 schweiz. treuhänderischer Verwaltung unterstanden und in ununterbrochenem Betrieb gehalten worden sind.

Nachdem mit den franz. Besetzungsbehörden Klarheit geschaffen werden konnte über die besondere Lage, in welcher sich diese deutschen Bahnstrecken auf Schweizergebiet mit Einschluss des grossen Badischen Bahnhofes in Basel im Hinblick auf die deutsch-schweizerischen Eisenbahnstaatsverträge von 1852 und 1858 angesichts des Besetzungsregimes in Deutschland befinden, schloss das Amt für Verkehr mit Zustimmung des Eidg. Politischen Departementes und im Einvernehmen mit den Regierungen der beteiligten Kantone Basel-Stadt und Schaffhausen und der Generaldirektion der S.B.B. am 9. Dezember 1947 mit der Direction générale de l'économie et des finances du Gouvernement militaire de la zone française d'occupation eine Vereinbarung ab, gestützt worauf unter gewissen Auflagen der Betrieb dieser Bahnstrecken den SWDE übertragen und die Betriebsführung unter die Ueberwachung durch eine aus Vertretern der schweiz. Behörden und der franz. Militärregierung zusammengesetzte Gemischte Kommission gestellt, wobei die Abklärung der Eigentumsverhältnisse an diesen Eisenbahnanlagen, welche Bestandteil des Vermögens des ehemaligen Deutschen Reiches bilden, vorbehalten wurde.

Der Bundesrat hat diese Vereinbarung vom 9. Dezember 1947 mit Beschluss vom 16. März 1948 genehmigt. Die SWDE übernahmen nach Abwicklung und Ueberleitung der damit zusammenhängenden Geschäfte deren Betrieb am 1. Mai 1948.

II.

Die Vereinbarung vom 9. Dezember 1947 (= V.) hat ihren Zweck erfüllt. Entgegen gewissen anfänglichen Befürchtungen gestattet sie, dank der durch sie geschaffenen Gemischten Kommiss-

- 2 -

sion, die schweiz. Interessen gegenüber den von Seiten der Besetzungsbehörden namentlich in Bezug auf die Finanzgebarung beeinflussten deutschen Bahnbetrieb auf Schweizergebiet zu wahren. Der technische Unterhalt machte bei einem erheblichen Nachholbedarf Fortschritte, die Betriebsführung befriedigte, die Personalangelegenheiten konnten in vollem Einvernehmen geordnet und namentlich die Besoldungen und Löhne den schweiz. Lebenshaltungskosten angepasst und von den Schwankungen der deutschen Währung unabhängig gestaltet werden; ebenso die laufenden Ruhestandsbezüge und Renten der auf Schweizergebiet wohnhaften, ehemaligen Reichsbahnbediensteten schweiz. und deutscher Nationalität. Die rückständigen Betreffnisse an Anspruchsberechtigte schweiz. Nationalität wurden inzwischen nachbezahlt. Diese Entwicklung vollzog sich etappenweise nach Massgabe der dem deutschen Bahnbetrieb auf Schweizergebiet zufließenden Verkehrseinnahmen. Ferner konnten im Zeitpunkt der Uebertragung des Betriebes an die SWDE nicht unbeträchtliche, noch offene finanzielle Verpflichtungen der deutschen Bahn auf Schweizergebiet bzw. der treuhänderischen Verwaltung namentlich gegenüber den S.B.B. anstandslos und vollständig abgewickelt werden. Die Beziehungen zwischen den S.B.B. und der deutschen Bahn sowohl auf Grund der erwähnten schweiz.-deutschen Eisenbahnstaatsverträge als auf Grund der seither abgeschlossenen direkten bahnverwaltungsseitigen Vereinbarungen, insbesondere über die Basler Verbindungsbahn, die Hafnenbahn des schweiz. Rheinhafens Kleinhüningen und über den Gemeinschaftsbahnhof Schaffhausen sind wieder normalisiert mit Einschluss der Abgeltung und Saldierung der laufenden gegenseitigen Abrechnungsverhältnisse. Mit Rücksicht auf die beschränkten Mittel der deutschen Bahn, über welche die Gemischte Kommission durch das Mittel der Passation von Voranschlägen und Abrechnungen Gelegenheit hat, sich laufend zu orientieren, mussten grössere Bauvorhaben, so erwünscht ihre Durchführung wäre, noch zurückgestellt werden (Gebäudeunterhalt, neuer Güterbahnhof Schaffhausen). In dessen konnten Vorarbeiten auch auf Schweizergebiet für die Elektrifizierung der Strecke Basel-Karlsruhe-Mannheim begonnen werden, was für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieser Zufahrtsstrecke zum Gotthard von erheblicher Bedeutung sein kann. Ferner sind noch Ruhestandsbezüge und Renten an in der Schweiz wohnhafte, ehemalige Reichsbahnbedienstete deutscher Nationalität rückständig. Die beteiligten schweiz. Behörden des Bundes und der Kantone Basel-Stadt und Schaffhausen haben sich aber in der Gemischten Kommission auf den Standpunkt gestellt, dass eine entsprechende Anpassung der laufenden Bezüge und der Besoldungen und Löhne des aktiven Bahnpersonals an die schweiz. Lebenshaltungskosten von grösserer Bedeutung sei für die Anspruchsberechtigten als die Nachzahlung dieser Rückstände, solange diese Anpassung an die schweiz. Lebenshaltungskosten gewährleistet bleibt.

III.

Schon während des Jahres 1949 erwies sich die noch mit der franz. Militärregierung abgeschlossene V. vom 9. Dezember 1947 als teilweise überholt, nicht zuletzt im Hinblick auf gewisse Bestimmungen finanzieller Natur, welche ausgerichtet waren auf das erste, inzwischen dahingefallene provisorische Handels- und Zahlungsabkommen mit der franz. besetzten Zone Deutschlands. Ferner setzte der inzwischen weit fortgeschrittene Verschmelzungsprozess zwischen den Eisenbahnverwaltungen der franz. Zone (SWDE)

- 3 -

mit derjenigen des Vereinigten Wirtschaftsgebietes der englischen und amerikanischen Besetzungszone ein. Das Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland sowie inzwischen erlassene und demnächst noch zu erlassende Gesetze dieses Staatswesens schufen die Grundlage für den einheitlichen Verwaltungskörper der neuen "Deutschen Bundesbahn". Damit ist die in der V. 1947 genannte betriebsführende Verwaltung (SWDE) in Auflösung begriffen. Mit der Bundesrepublik Deutschland bestehen zudem neue gesamthafte Abkommen über den Handels- und Zahlungsverkehr sowie neuerdings über die Sozialversicherung, welche sowohl in Bezug auf die Finanzgebarung als auf das Statut des Personals der deutschen Bahn auf Schweizergebiet gewisse Rückwirkungen haben. Mit dem Erlass des Besetzungsstatutes vom 12. Mai/21. September 1949 begann seitens der franz. Besetzungsbehörden eine immer stärker in Erscheinung tretende Förderung der Autonomie der deutschen Behörden mit Einchluss der deutschen Bahnbehörden, welche sich in der Zusammensetzung der deutschen Delegation der erwähnten Gemischten Kommission manifestierte. Die ursprünglich ausschliesslich aus Vertretern der franz. Militärregierung zusammengesetzte deutsche Delegation, die höchstens deutsche Experten einschloss, ist inzwischen vollständig zugunsten des deutschen Elementes ausgewechselt worden, und künftig werden die Besetzungsbehörden nicht einmal mehr durch Beobachter der Alliierten Hohen Kommission an den Verhandlungen der Gemischten Kommission sich beteiligen.

Der Vertragspartner der V. 1947, die franz. Militärregierung, besteht nicht mehr. Deren Befugnisse und Geschäfte sind mit den inzwischen notorischen Modifikationen an die Alliierte Hohe Kommission in Deutschland übergegangen, welche Entwicklung durch die jüngsten Daten, nämlich durch die Zuerkennung weiterer Befugnisse an die deutschen politischen Behörden durch die am 6. März 1951 verkündete erste Urkunde zur Revision des Besetzungsstatutes vom 12. Mai/21. September 1949, eine weitere Entwicklung erfahren hat, wodurch die autonome Geschäftsführung der deutschen Behörden noch unterstrichen worden ist. Im Zuge dieser Entwicklung drängten die franz. Besetzungsbehörden schon seit Herbst 1949 auf den Abschluss einer neuen Vereinbarung über die Angelegenheit der deutschen Bahn auf Schweizergebiet, welche Vereinbarung nunmehr direkt mit den zuständigen deutschen Behörden zu treffen sei.

Die beteiligten schweiz. Behörden nahmen vorerst noch eine abwartende Haltung ein, im Bedürfnis, die Folgen einer erkennbaren allgemeinen politischen Entwicklung auf die deutsch-schweizerischen Eisenbahnangelegenheiten besser überblicken zu können. Auf Grund einer formellen Démarche der dazu durch die Alliierte Hohe Kommission in Deutschland ausdrücklich aufgeforderten und ermächtigten Regierung der Bundesrepublik Deutschland im Juli 1950 zugunsten der Eröffnung von Verhandlungen über eine neue Vereinbarung über diese Eisenbahnangelegenheiten wurden solche Verhandlungen am 7. und 8. November sowie am 6. und 7. Dezember 1950 geführt und der Text einer neuen Vereinbarung am 15. März 1951 abschliessend bereinigt.

Deutscherseits wurden die Verhandlungen geführt von Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, des Finanzministeriums des Landes Baden und der Eisenbahndirektion Karlsruhe der Deutschen Bundesbahn unter Beizug von Sachverständigen des Bundesfinanzministeriums und der Bank Deutscher Länder, schweizerischerseits durch Vertreter des Politischen Departementes, des Post-

- 4 -

und Eisenbahndepartementes, der Handelsabteilung des Volkswirtschaftsdepartementes, der Regierungen der Kantone Basel-Stadt und Schaffhausen sowie der Generaldirektion der S.B.B., alles unter Beteiligung von Vertretern der Alliierten Hohen Kommission als Beobachter, bei welcher Gelegenheit von dieser Seite neuerdings dem dringenden Wunsche nach Abschluss einer neuen Vereinbarung Ausdruck gegeben wurde.

IV.

Bei der neuen Vereinbarung handelt es sich grundsätzlich nur um eine Anpassung der Bestimmungen der V. 1947 an die heutige Lage. Sie bleibt ein Verwaltungsabkommen und hält sich im Rahmen der Richtlinien des Bundesrates vom 9. Juni 1950 über die Beziehungen zu Deutschland.

Uebereinstimmung aller Beteiligten mit Einschluss der Alliierten Hohen Kommission besteht darüber, dass die Frage des Eigentums an den Anlagen und Einrichtungen der deutschen Bahnstrecken auf Schweizergebiet, wie in der V. 1947, nicht Gegenstand der Vereinbarung bildet, sondern weiterer Abklärung anheimgestellt wird. Die schweizerische Treuhänderschaft i.S. des BRB vom 8. Juni 1945 bleibt in diesem Umfange aufrechterhalten (Art. 1).

Die Grundlagen der Betriebsführung durch die Deutsche Bundesbahnverwaltung, wozu namentlich nach wie vor die schweiz.-badischen Eisenbahnstaatsverträge von 1852 und 1858 mit allen darin der Schweiz vorbehaltenen Ueberwachungs- und übrigen Rechte gehören, ferner die durch die seitherige Entwicklung, insbesondere durch die Ereignisse vom 8. Mai 1945, bedingten erforderlichen Bestimmungen namentlich über die Wahrung der schweiz. Hoheitsrechte, bleiben unverändert. Diese Bestimmungen erfahren nur redaktionelle Anpassungen an die heutige Lage und eine systematische Verdichtung unter Verzicht auf inzwischen gegenstandslos gewordenes Uebergangsrecht und anderer überholter Bestimmungen der V. 1947 (Art. 3, 5-11 und 13). In Art. 10 wird gebührendermassen das neue schweiz.-deutsche Abkommen über die Sozialversicherung vorbehalten.

Desgleichen wurde die Gemischte Kommission als rein schweiz.-deutsches Verbindungsorgan beibehalten, wobei sich für die schweiz. Behörden keine Aenderungen ergeben (Art. 4).

Als betriebsführende Verwaltung (Art. 2) erscheint jetzt die deutsche Bundesbahn, weil die Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen binnen kurzem vollständig mit dem Verwaltungskörper Deutsche Bundesbahn verschmolzen sein wird. Letzterer umfasst alle nunmehr bundeseigenen Eisenbahnstrecken und -Anlagen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland (Gesetz vom 5. Dezember 1950 über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Deutschen Bundesbahn, BGBI. Teil I Nr. 11/1951).

Besondere Aufmerksamkeit beanspruchte die Sicherstellung hinreichender Mittel für den deutschen Bahnbetrieb auf Schweizergebiet, der für Bau und Unterhalt, Beschaffungswesen, Besoldungen und Löhne, Sozialversicherungsleistungen sowie für die Verpflichtungen, die sich aus dem gegenseitigen Abrechnungsverkehr mit den S.B.B. ergeben, über Schweizerfranken muss verfügen können. Darauf legten schon die Bestimmungen der V. 1947 (Art. 20 und 22 dieser Vereinbarung) das grösste Gewicht. Die dort genannten Fi-

- 5 -

finanzierungsquellen können durch die Frachtzahlungsvorschriften des wieder fast uneingeschränkt anwendbaren Uebereinkommens über den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr sowie durch Strukturänderungen des internationalen Eisenbahnverkehrs im allgemeinen Schwankungen unterliegen. Deshalb sah schon die V. 1947 eine Zuschusspflicht der franz. Militärregierung vor für den Fall, dass die Verkehrseinnahmen des deutschen Bahnbetriebes auf Schweizergebiet in Schweizerfranken zur Deckung aller ihm obliegenden Verpflichtungen nicht hinreichen sollten. Diese Zuschusspflicht brauchte bis jetzt nie realisiert zu werden, auch nicht seitens der Joint Export and Import Agency (JEIA), welche diese Verpflichtung nach Auflösung der dafür in Betracht kommenden Dienststellen der ehemaligen franz. Militärregierung vorübergehend übernommen hatte. Notwendig ist, dass heute eine entsprechende Verpflichtung der Regierung der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesverkehrsministerium, eingegangen wird (Art. 12, insbes. Abs. 3).

Deshalb ist es auch wünschbar, dass die neue Vereinbarung deutscherseits vom Bundesminister für Verkehr unterzeichnet wird, womit anstelle der nicht mehr existenten franz. Militärregierung die schweiz. Behörden den unter den heutigen Verhältnissen einzig möglichen, regierungsseitigen deutschen Vertragspartner insbesondere für diese Verpflichtung gewinnen, ohne dass dadurch die Vereinbarung den Rahmen und die Bedeutung eines Verwaltungsabkommens sprengt.

Die Aufhebung der V. 1947 soll im Hinblick auf die Unterzeichnung der neuen Vereinbarung durch ein Ministerium der Deutschen Bundesrepublik durch Briefwechsel zwischen dem Hochkommissariat der Franz. Republik in Deutschland und dem Eidg. Amt für Verkehr erfolgen, weil die Vertreter der Alliierten Hohen Kommission diesen Akt nicht in die neue, zwischen deutschen und schweiz. Behörden direkt abzuschliessende Vereinbarung integriert zu sehen wünschen.

Die neue Vereinbarung ist wie die V. 1947 kündbar ausgestaltet (Art. 14).

Der vorgesehene Stichtag für das Inkrafttreten nimmt die zeitlich gebührende Rücksicht darauf, dass, weil Gegenstand dieser Vereinbarung eine "auswärtige Angelegenheit" i.S. von Ziff. 2, lit. c) des Besetzungsstatutes vom 12. Mai/21. September 1949 in der ergänzten Fassung der "ersten Urkunde zur Revision des Besetzungsstatutes" vom 6. März 1951 bildet (Amtsblatt der Alliierten Hohen Kommission in Deutschland Nr. 49 vom 6. März 1951), mithin gemäss Ziff. 5 des Besetzungsstatutes in der ergänzten Fassung vom 6. März 1951 der 21-tägigen Karenzfrist unterliegt. Aus den Mitteilungen des franz. Beobachters und Vertreters der Alliierten Hohen Kommission an den Verhandlungen über die neue Vereinbarung ist zu erwarten, dass diese seitens der Alliierten Hohen Kommission nicht angefochten werden wird.

Mit dieser neuen Vereinbarung wird bis zur weiteren Abklärung der schweiz.-deutschen eisenbahnrechtlichen Beziehungen, was den deutschen Bahnbetrieb auf Schweizergebiet betrifft, eine unvermeidlich gewordene Anpassung an die derzeitigen Verhältnisse vollzogen, ohne Preisgabe des wesentlichen Bestandes der Bestimmungen der bisherigen Vereinbarung vom 9. Dezember 1947 mit den Besetzungsbehörden.

- 6 -

Im Einvernehmen mit dem Politischen Departement wird antrags-
gemäss

b e s c h l o s s e n :

Gestützt auf einen im Einvernehmen mit dem Politischen De-
partement vom Post- und Eisenbahndepartement erstatteten Bericht
samt Entwurf einer neuen Vereinbarung über den Betrieb und die
Verwaltung der deutschen Eisenbahnstrecken in der Schweiz stimmt
der Bundesrat dem Wortlaut der neuen Vereinbarung zu und er-
mächtigt das Post- und Eisenbahndepartement zu deren Unterzeich-
nung.

Protokollauszug an das Post- und Eisenbahndepartement
(10 Expl.) zum Vollzug, an das Politische Departement, an das
Volkswirtschaftsdepartement, an den Regierungsrat des Kantons
Basel-Stadt und an den Regierungsrat des Kantons Schaffhausen.

Für getreuen Auszug,
Der Protokollführer:

