

Nr. IV/DB/03

Bern, den 27. März 1953

Deutsche Bahnstrecken auf
Schweizergebiet. - Neue
schweiz.-deutsche Verein-
barung.

An den Bundesrat

I.

1. Gestützt auf einen im Einvernehmen mit dem Politischen Departement am 6. April 1951 vom Post- und Eisenbahndepartement erstatteten Bericht stimmte der Bundesrat mit Beschluss vom 13. April 1951, auf welchen verwiesen sei, einer neuen Vereinbarung zwischen diesem Departement und dem Verkehrsministerium der Bundesrepublik Deutschland über den Betrieb und die Verwaltung der deutschen Eisenbahnstrecken in der Schweiz zu und ermächtigte das Post- und Eisenbahndepartement, diese Vereinbarung zu unterzeichnen. Sie trat am 20. April 1951 in Kraft.

Nach dieser Vereinbarung, welche die am 9. Dezember 1947 noch mit der franz. Militärregierung abgeschlossene ersetzte, waren Betrieb und Verwaltung der deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizergebiet nunmehr Sache der Deutschen Bundesbahn, deren vermögensrechtliche Verhältnisse durch ein Gesetz vom 2. März 1951 vorerst eine erste Klärung erfahren hatten. Durch das Bundesbahngesetz vom 13. Dezember 1951 wurde deren Rechtsstellung, Aufgabe und Organisation noch näher und abschliessend bestimmt.

2. Da die Vereinbarung vom 20. April 1951 das Eigentum an den festen und beweglichen Anlagen und Einrichtungen der deutschen Bahn auf Schweizergebiet noch unter der schweizerischen treuhänderischen Verwaltung i.S. des Bundesratsbeschlusses vom 8. Juni 1945 (BS.7.162) belassen hatte, wodurch der deutschen Bahnverwaltung noch gewisse Einschränkungen auferlegt blieben, sondierte der Vertreter des Bundesverkehrsministeriums in der Gemischten Kommission schon im Herbst 1951 und seither mehrfach bei den schweiz. Behörden über die Möglichkeiten der Aufhebung dieser Eigentumstreuhänderschaft.

Die Bundesregierung lege grössten Wert darauf, wenn diese Treuhänderschaft möglichst bald aufgehoben werden könnte. Dieses Ueberbleibsel aus der Besetzungszeit sei mit dem neuen Status der Bundesrepublik Deutschland nicht mehr zu vereinbaren, zumal nach Unterzeichnung des sog. Generalvertrages, der, obschon noch nicht in Kraft getreten, die Lage gegenüber dem seit dem 21. September 1949 in Kraft stehenden Besetzungsstatut und der ersten Urkunde des Rates der Alliierten Hohen Kommission vom 6. März 1951 zur Revision dieses Statutes völlig verändert habe. Deutscherseits fühle man sich durch die mit der schweiz. Treuhänderschaft zusammenhängenden Verpflichtungen in der Vereinbarung vom 20. April 1951 beschwert, namentlich durch die Genehmigungsbedürftigkeit des Voranschlages und der Jahresrechnung über den Bahnbetrieb auf Schweizergebiet durch die Gemischte Kommission und durch die ausschliessliche Kompetenz der schweiz. Behörden zum Abschluss von Rechtsgeschäften über das Bahneigentum. Andererseits sei man deutscherseits durchaus bereit, der Schweiz in Bezug auf Betrieb und Verwaltung ein Mitspracherecht einzuräumen und dieserhalb insbesondere auch die in der Vereinbarung vom 20. April 1951 verankerte Institution der Gemischten Kommission beizubehalten.

3. Das Politische Departement übernahm diese Anregungen zur Prüfung und kam zum Schluss, dass den deutschen Wünschen entsprochen und die schweiz. Treuhänderschaft aufgehoben werden könne. Wohl wirft die Aufhebung der Treuhänderschaft gewisse politische und völkerrechtliche Fragen auf, namentlich mit Rücksicht auf die derzeitige politische Spaltung Deutschlands. Indessen stehen Betrieb und Verwaltung der deutschen Bahnstrecken auf Schweizergebiet in unlösbarem Zusammenhang mit dem anstossenden Netz der Deutschen Bundesbahn, zu welchem die Schweizerstrecken gehören.

Völkerrechtlich ist die Schweiz aber befugt, mit derjenigen der beiden deutschen Regierungen Fragen zu lösen und darüber Abmachungen zu treffen, welche Angelegenheiten zum Gegenstand haben, die das Gebiet betreffen, über welches die Regierung der Bundesrepublik Deutschland effektiv die Hoheit ausübt. Es handelt sich um nachbarrechtliche Fragen, die gelöst werden müssen und es auch nicht anders können als mit den westdeutschen Behörden. Auch politische Erwägungen sprechen dafür, den deutschen Wünschen zu entsprechen.

Eine Aufhebung der Treuhänderschaft kommt nur in Betracht, wenn die Vereinbarung vom 20. April 1951 durch eine neue ersetzt wird. Eine Reihe von Fragen, welche in den Eisenbahnstaatsverträgen von 1852 und 1858 noch nicht geregelt ist, muss weiterhin Gegenstand einer vertraglichen Abmachung bilden.

4. Das Post- und Eisenbahndepartement schliesst sich diesen Erwägungen an. Es legte nur besonderen Wert darauf, dass, wie bisher, die übrigen in der Gemischten Kommission vertretenen schweiz. Behörden angehört werden. Am 5. Dezember 1952 fand darüber eine Aussprache statt, woran die Handelsabteilung des Volkswirtschaftsdepartementes, die Regierungen der Kantone Basel-Stadt und Schaffhausen und die Generaldirektion der Schweiz. Bundesbahnen vertreten waren. Sowohl der Absicht, die treuhänderische Verwaltung aufzuheben unter der Voraussetzung, dass eine entsprechende neue Vereinbarung abgeschlossen werde, als einem Vorentwurf zu einer neuen Vereinbarung wurde grundsätzlich zugestimmt und die Bereinigung dieses Entwurfes den antragstellenden Departementen überlassen.

5. In Bezug auf die Form der neuen Vereinbarung wird deutscherseits der Wunsch ausgedrückt, sie möge, wie diejenige vom 20. April 1951, wiederum zwischen dem Eidg. Post- und Eisenbahndepartement und dem Bundesverkehrsministerium abgeschlossen werden. Dagegen bestehen keine Bedenken, umso weniger, als dadurch präjudizielle Wirkungen in Bezug auf Fragen, die mit dem seinerzeitigen Uebergang der ehemaligen Grossherzoglich-Badischen Staatsbahn an das Deutsche Reich und jetzt an die Deutsche Bundesbahn schweizerischerseits noch offen gelassen worden sind, vermieden werden, ebenso dem Umstande Rechnung getragen wird, dass die Lösung grundsätzlicher Probleme wie z.B. die Revision der alten, noch mit dem Grossherzogtum Baden abgeschlossenen Eisenbahnstaatsverträge von 1852 und 1858 besser späteren Verhandlungen mit einer vollsouveränen, womöglich gesamtdeutschen Regierung vorbehalten bleiben sollte.

6. Der als Diskussionsgrundlage für die einzuleitenden Verhandlungen gedachte schweizerische Entwurf zu einer neuen Vereinbarung ist zwischen den antragstellenden Departementen bereinigt worden (Beilage). Unter Verzicht auf Bestimmungen über die Treuhänderschaft enthält er alle wichtigen Bestimmungen der Vereinbarung vom 20. April 1951, vorab diejenigen über die Grundlagen über die Betriebsführung, die schweizerischen Hoheitsrechte und die Gemischte Kommission. In Bezug auf Bau, Unterhalt und Personalangelegenheiten enthält der Entwurf einige wünschbare Ergänzungen mit Rücksicht darauf, dass eine Anzahl dieser wichtigen Punkte in den alten Staatsverträgen nicht geregelt ist, heute aber einer Regelung bedarf.

7. Das Politische Departement hält dafür, dass diese Verhandlungen wie bisher, unter seiner Mitwirkung, durch das Post- und Eisenbahndepartement geführt werden sollten, worauf,

- 4 -

entsprechend dem Vorgehen bei den Vereinbarungen vom 9. Dezember 1947 und 20. April 1951, die neue Vereinbarung dem Bundesrat zur Genehmigung zu unterbreiten wäre mit dem Antrag, den noch auf den a.o. Vollmachten beruhenden Bundesratsbeschluss vom 8. Juni 1945 über die Uebernahme und Verwaltung der Anlagen und des Vermögens der Deutschen Reichsbahn in der Schweiz aufzuheben und das Post- und Eisenbahndepartement mit der Abwicklung der Treuhänderschaft zu beauftragen.

Im Einvernehmen mit dem Politischen Departement stellen wir den

A n t r a g :

1. Das Post- und Eisenbahndepartement wird ermächtigt:
 - dem Bundesverkehrsministerium der Bundesrepublik Deutschland mitzuteilen, dass unter der Voraussetzung des Abschlusses und der Inkraftsetzung einer neuen Vereinbarung über die deutschen Bahnstrecken auf Schweizergebiet der schweizerische Bundesrat bereit sei, seinen Beschluss vom 8. Juni 1945 aufzuheben;
 - die Verhandlungen über eine neue Vereinbarung aufzunehmen und im Einvernehmen mit dem Politischen Departement die Unterhändler und allfällig beizuziehende Sachverständige zu bestimmen.
2. Die schweizerischen Unterhändler haben sich dabei von den im schweizerischen Entwurf enthaltenen Richtlinien leiten zu lassen, so, dass die wichtigsten Bestimmungen der Vereinbarung vom 20. April 1951 wiederum Bestandteil der neuen Vereinbarung bilden.

EIDG. POST- UND EISENBAHNDEPARTEMENT

Escher

Beilage:

Entwurf neue Vereinbarung.