

CH_VB 85.388 vom 21. Juni 1985

Bundesverwaltung, 1985-06-21, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_85.388

FR: CH_VB 85.388 du 21 juin 1985

IT: CH_VB 85.388 del 21 giugno 1985

Erwägungen

E. 21

Juni 1985 N 1297 Schlussabstimmung Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 22. Mai 1985 Rapport écrit du Conseil fédéral du 22 mai 1985 Der kombinierte Verkehr setzt sich zusammen aus dem Grosscontainerverkehr und dem Huckepackverkehr. Der Grosscontainerverkehr ist die in wirtschaftlicher und technischer Hinsicht sinnvollste Lösung: Sowohl das Nutzlast-Tara-Verhältnis als auch der bahnseitige Kostendeckungsgrad lassen sich mit dem konventionellen Eisenbahn-Wagenladungsverkehr vergleichen. Unter «Huckepackverkehr» ist der Bahntransport von Lastwagen, Anhängerzügen, Sattelmotorfahrzeugen, Anhängern, Sattelaufliegern und abnehmbaren Lastwagenaufbauten (Wechselbehälter) zu verstehen. Die Hupac SA befasst sich nur mit Huckepackverkehr. Seine Vorteile sind um so grösser, je länger die Beförderungsstrecke und je kleiner die Tara in Prozenten der Nutzlast ist. Dieser Wert variiert von 62 Prozent beim Wechselbehälter über 88 Prozent beim Sattelaufleger bis zu 120 Prozent und mehr beim Lastwagenzug. Die kostengünstigste Form des Huckepackverkehrs ist die «rollende Strasse», wo mit dem Fahrzeug auch der Lenker befördert wird. Die rollende Strasse benötigt Spezialfahrzeuge, deren Unterhalt fünf- bis zehnmal kostspieliger ist als derjenige der Tragwagen für den Grosscontainerverkehr. Eine aus volkswirtschaftlicher Sicht sinnvolle Tarifpolitik im Güterverkehr muss darauf ausgerichtet sein, den Grosscontainer- und den Wechselbehälterverkehr auf der Schiene zu fördern. Aus gesamt- und energiewirtschaftlicher Sicht ist demgegenüber der Schienentransport ganzer Strassenfahrzeuge nicht gleichermassen zweckmässig. Die Förderung dieser Transportart, die ihre Kosten bei weitem nicht deckt, darf jedenfalls nicht dazu führen, dass die sinnvollen Arten des kombinierten Verkehrs konkurrenziert werden. Das Angebot der rollenden Strasse ist vor allem aufrecht zu erhalten, um mehr als 28 Tonnen schweren Strassenlastzügen eine Möglichkeit zu geben, die Schweiz zu durchqueren. Es ist jedoch so auszugestalten, dass mindestens die leistungsabhängigen Kosten der Bahn gedeckt werden können. Das schliesst erhebliche Beförderungspreissenkungen aus. Zu den einzelnen Fragen nimmt der Bundesrat wie folgt Stellung: 1. Die Beförderungspreise sind eine Funktion sowohl des Marktes als auch der Beförderungskosten. Innerhalb dieses Bandes besteht kein Raum für «überhöhte Tarifansätze». Die Fahrplandichte wird durch die Nachfrage bestimmt. Internationale Huckepackzüge überschreiten die Grenze ohne nennenswerte Aufenthalte. Eine Ausweitung des Lichtraumprofils für den Bahntransport von vier Meter hohen Strassenfahrzeugen, der zu den unwirtschaftlichsten Sparten des kombinierten Verkehrs gehört, würde über 300 Millionen Franken kosten. 2. Die Schweizerischen Bundesbahnen haben der Hupac SA, an der sie massgeblich beteiligt sind, die Abwicklung des Huckepackverkehrs auf der Gotthardachse übertragen. Die Hupac SA hat sich ihrerseits vertraglich verpflichtet, «alle für den Huckepackverkehr geeigneten Strassenfahrzeuge zur Beförderung anzunehmen und die Auslastung der vorhandenen Kapazitäten durch

entsprechende Massnahmen zu fördern». Das Verkaufsgebaren der Hupac SA gegenüber ihren rund 600 Kunden hat bisher zu keinen Klagen Anlass gegeben. 3. Die Firma Danzas gehört, wie übrigens auch die Firma Jacky Maeder, zu den Gründungsmitgliedern der Hupac SA. Von einer Vormachtstellung kann aufgrund des Aktienanteils allerdings keine Rede sein. 4. Der Entscheid der Schweizerischen Bundesbahnen wie auch der übrigen europäischen Bahnen, den Verkauf der Huckepackleistungen einer privaten, auch im Ausland tätigen Firma zu übertragen, basiert auf klaren Vorgaben des Marktes und ist ein wesentliches Kriterium für die Akzeptanz dieser Verkehrsart. 5. Die Hupac SA ist in der Lage, ihre privaten Eisenbahnwagen im Ausland direkt und kostengünstig zu überwachen, was bei der Verwendung bahneigener Wagen ausgeschlossen wäre. Durch ihre massgebende Vertretung im Verwaltungsrat und im Verwaltungsratsausschuss der Hupac SA sowie durch ihre Rolle als Anbieter von Traktionsleistungen ist die Einflussnahme der Schweizerischen Bundesbahnen auf die Geschäftspolitik der Hupac SA gewährleistet. 6. Das Geschäftsgebaren der Hupac SA ist marktkonform; der Bundesrat sieht keine Veranlassung für staatliche Eingriffe. Abstimmung - Vote Für den Antrag auf Diskussion Dagegen 59 Stimmen 42 Stimmen Präsident: Herr Ruf möchte eine persönliche Erklärung abgeben. (Unruhe) Ruf-Bern: Nach Artikel 71 unseres Ratsreglementes kann ein Interpellant erklären, ob er von der Antwort des Bundesrates befriedigt sei oder nicht. Nachdem nun in einigen Fällen die Diskussion abgelehnt worden ist, ergibt sich meines Erachtens automatisch das Bedürfnis für die betroffenen Interpellanten, zu den erhaltenen Antworten Erklärungen abzugeben. Dieses Recht nehme ich nun in Anspruch, damit meine Interpellation nachher erledigt ist. (Glocke des Präsidenten) Präsident: Herr Ruf, dem ist eben nicht so. Wir entscheiden hier in diesem Schnellverfahren nur über die Frage, ob eine Diskussion stattfinden soll. Eine materielle Behandlung erfolgt nicht. Deshalb haben Sie jetzt eigentlich nichts mehr zu sagen. Ruf-Bern: Dann weise ich darauf hin, Herr Präsident, dass Sie in den früheren Sessionen genau dieses von mir nun vorgeschlagene Verfahren durchgeführt haben. Wurde eine Diskussion nicht bewilligt, konnte der Interpellant eine Erklärung abgeben. Nun machen Sie es plötzlich anders. Offenbar wissen Sie selbst nicht, was Sie wollen. Präsident: Meine Damen und Herren, wir kommen nun zu den Schlussabstimmungen. #ST# 84.068 ETH-Übergangsregelung. Verlängerung EPF. Réglementation transitoire. Prorogation Siehe Seite 894 hiervoor - Voir page 894 ci-devant Beschluss des Ständerates vom 21. Juni 1985 Décision du Conseil des Etats du 21 juin 1985 Schlussabstimmung - Vote final Für Annahme des Beschlusses Entwurfes An den Bundesrat - Au Conseil fédéral 146 Stimmen (Einstimmigkeit) 163-N

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Interpellation der LdU/EVP-Fraktion Verkehr am Gotthard Interpellation du groupe Adl/PEP Trafic au Gothard In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1985 Année Anno Band III Volume Volume Session Sommersession Session Session d'été Sessione Sessione estiva Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 17 Séance Seduta Geschäftsnummer 85.388 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 21.06.1985 - 08:00 Date Data Seite 1295-1297 Page Pagina Ref. No 20 013 549 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.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.