

CH_VB 85.467 vom 4. Oktober 1985

Bundesverwaltung, 1985-10-04, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_85.467

FR: CH_VB 85.467 du 4 octobre 1985

IT: CH_VB 85.467 del 4 ottobre 1985

Erwägungen

E. 4

octobre 1985 Schriftliche Begründung - Développement par écrit Die Schweizerischen Bundesbahnen beabsichtigen, für die Transporte aus dem Ausland in die Schweiz sogenannte «Durchlauftarife» (neue durchgerechnete Tarife ohne Frachtenbruch an der Grenze) einzuführen, die eine sehr hohe Rabattstufe für die Transporte auf den Schweizer Strecken enthalten. Diese Massnahme, welche seitens der SBB verständlich ist, hätte - sofern sie tatsächlich verwirklicht wird - zur Folge, dass ein niedrigerer Preis pro Transportkilometer auf der Schweizer Strecke angewendet wird, wenn die Ware per Bahn aus dem Ausland herantransportiert wird, als wenn sie auf dem Rhein ankommt und ab Basel per Bahn zum schweizerischen Bestimmungsort gelangt. Die Auswirkungen können für die Rheinschiffahrt existenzbedrohend sein. Die Eidgenossenschaft hat während Jahrzehnten durch erhebliche Beiträge an den Ausbau der Rheinstrecke unterhalb von Basel zum Ausdruck gebracht, welche Bedeutung sie der Rheinschiffahrt für eine unabhängige, leistungsfähige und preisgünstige Versorgung des Landes mit lebenswichtigen Gütern beimisst. Im Gegensatz zu den stark defizitären Bahngesellschaften Westeuropas, welche staatliche Subventionen erhalten, arbeiten die schweizerischen Reedereigesellschaften seit jeher ohne staatliche Finanzhilfe. Diese Wettbewerbsverzerrung führt somit zu einer Existenzbedrohung des Verkehrsträgers Rheinschiffahrt. Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 4. September 1985 Rapport écrit du Conseil fédéral du 4 septembre 1985 Die meisten Gütertarife des Zweiländer- und des Mehrländerverkehrs sind noch gleich aufgebaut wie in den Anfangsjahren des Eisenbahnverkehrs. Die Frachten werden für jeden einzelnen Länderabschnitt getrennt ermittelt. Diese Berechnungsart ist kompliziert und verteuert zufolge der jedesmal neu eingerechneten teuren Anfangskilometer die Bahntransporte unnötig. Eine solche Tarifgestaltung kann im heutigen Markt nicht mehr bestehen. Die Konkurrenz gebietet, dass die Bahnen ihren Kunden die Leistungen mit einem neuzeitlichen Tarifinstrument anbieten. Auch die Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) hat in einer Resolution vom Juni 1985 die Bahnen aufgefordert, ausgefahrene Geleise zu verlassen und die Tarifgestaltung den heutigen Erfordernissen des Marktes anzupassen. Der voraussichtlich am 1. Januar 1986 in Kraft tretende Gütertarif Schweiz-Deutschland trägt diesen Erfordernissen Rechnung. Die im Tarif enthaltenen Gesamtfrachtsätze - d. h. ohne Frachtenbruch vom Abgangs- bis zum Bestimmungsbahnhof - orientieren sich an der Strassenkonkurrenz. Die Anwendung des neuen Tarifs ist im übrigen auf den Güterverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz beschränkt. Für Sendungen im Transit durch die Schweiz oder Deutschland ist er somit nicht gültig. Die Tarifpolitik der SBB in den über Basel hinaus gelegenen Verkehrsverbindungen gleicht einer dauernden Gratwanderung. Einerseits sind die berechtigten Anliegen der Rheinschiffahrt zu berücksichtigen, andererseits darf aber auch der für die SBB eher kostengünstigere Ganzbahnweg nicht zu Lasten der nördlich von

Basel gelegenen Partnerbahnen vernachlässigt werden. Eine vermehrte Umfahrung der Schweiz im Transitverkehr könnte als Folge nicht ausgeschlossen werden. Die SBB bemühen sich jedenfalls seit Jahren um eine neutrale Stellung gegenüber beiden Verkehrspartnern, und sie werden dies auch in Zukunft tun. Zu den Fragen im einzelnen: - Der Bundesrat bekennt sich weiterhin zur Rheinschiffahrt als für die Versorgung der Schweiz wichtigem Verkehrsträger. Die koordinierte Verkehrspolitik, abgestützt auf die GVK, trägt der Bedeutung unserer Schifffahrt Rechnung, indem sie diese in die Gesamtschau und Neuorientierung einbezieht. - Mit dem neuen Gütertarif Schweiz-Deutschland wird ein marktkonformes Tarifwerk geschaffen, um gegen die massive Strassenkonkurrenz besser gerüstet zu sein. Die SBB streben damit keine Verkehrsverlagerung vom Rhein-Bahnweg auf den Ganzbahnweg an. - Der Bundesrat teilt die Befürchtungen des Interpellanten betreffend Verkehrsverlagerung nicht. Der neue direkte Tarif ist auf die Gewinnung eines Verkehrspotentials ausgerichtet, das heute weder die Bahnen noch die Rheinschiffahrt benutzt. Anvisiert ist also nicht der bereits heute auf dem Rhein abgewickelte Massengutverkehr. Die SBB beteiligen sich auch künftig nicht an allenfalls von der Deutschen Bundesbahn ergriffenen Massnahmen gegen den Wasserweg nach Basel. Schon

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