

CH_VB 86.949 vom 11. März 1987

Bundesverwaltung, 1987-03-11, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_86.949

FR: CH_VB 86.949 du 11 mars 1987

IT: CH_VB 86.949 del 11 marzo 1987

Volltext

11. März 1987 N 231 Interpellation Dirren des Speditionsgewerbes im Wallis und im Räum Brig, erhalten bleiben. Zusammenfassend: Wir werden selbstverständlich die Walliser Behörden, die regionalen Behörden und die entsprechende Branche weiterhin über den Verlauf dieser Arbeiten orientieren, mit ihnen zusammenarbeiten, insbesondere auch mit Blick auf die Angebotsverbesserungen, die nötig sind, um mehr Verkehr anzuziehen, und mit Blick auch auf die Marktstrategie, die verfolgt werden muss, damit die Mehrkapazität - eine Vervierfachung - im Laufe der Zeit genutzt wird. Darf ich als letzte Bemerkung noch beifügen - Sie haben es zwar nicht in die Diskussion geworfen, Herr Dirren, aber es wird sonst etwa gesagt: Nach allen unseren Feststellungen hält sich auch Italien getreulich an die Abmachungen, die wir vor zehn Jahren miteinander getroffen haben. Dirren: Ich bin vom ersten Teil der Antwort befriedigt, möchte aber eine Korrektur anbringen. Das Grenzzollamt in Brig wird ohnehin etwa 15 Arbeitsplätze verlieren; in meiner letzten - der fünften - Frage erkundige ich mich nach den Möglichkeiten, im Speditionsgeschäft eine flexiblere Tarifpolitik anzuwenden. Es steht fest, dass sich die SBB bei Direktinteressenten oder grossen Transporteuren nicht an die Tarifabmachungen halten und günstigere Tarife anbieten, als dies die Spediteure tun können. Wenn Spediteure die gleichen Möglichkeiten hätten und der Bundesrat eine direkte Absprache ermöglicht, bin ich befriedigt. #ST# 86.949 Interpellation Dirren Autoverlad und Warenverkehr am Simplon Transport d'automobiles et trafic de marchandises au Simplon Wortlaut der Interpellation vom 9. Oktober 1986 Der Bundesrat wird ersucht, nachfolgende Fragen und Problemkreise zu prüfen: 1. Erweiterung des Verladeangebots nach 20.30 Uhr bzw. 20.00 Uhr, besonders während der Sommerzeit. 2. Intervention für eine raschere Zollabfertigung durch die italienischen Zollbeamten. 3. Vermehrte Abwicklung des Geschäftsverkehrs in Iselle-Trasquera anstatt Domodossola. 4. Schaffung der technischen Möglichkeit und Angebot günstigerer Verladetarife für die Transportunternehmen. 5. Verlegung der bahn- und zolltechnischen Dienste von Iselle nach Brig. Texte de l'interpellation du 9 octobre 1986 Le Conseil fédéral est invité à étudier les questions suivantes: 1. Augmentation des possibilités de transbordement après 20.30 heures ou 20.00 heures, notamment en été. 2. Démarches en vue d'obtenir que les douaniers italiens procèdent aux formalités avec une diligence accrue. 3. Concentration du trafic commercial à Iselle-Trasquera plutôt qu'à Domodossola. 4. Création de possibilités techniques de transbordement et offre de tarifs plus avantageux pour les entreprises de transport. 5. Transfert d'Iselle à Brigue des services techniques ferroviaires et douaniers. Schriftliche Begründung - Développement par écrit Seit der Herabsetzung der Verladetarife hat die Verladefrequenz der begleiteten Motorfahrzeuge auf der Simplonlinie stark zugenommen. Die ganze Region und ihre Vertreter aus dem Oberwallis haben sich für den Erhalt dieser Verlademöglichkeit eingesetzt. Das Bedürfnis wurde durch die steigende Zahl untermauert, und es wird wohl niemand mehr im EVED in den Sinn kommen, Aufhebungspläne zu schmieden. Die

Abteilung Marketing SBB und vor allem die staatlichen Instanzen auf italienischer Seite könnten aber noch vermehrte Anstrengungen unternehmen, um für diese Strecke weiteren Goodwill zu schaffen. Heute kann der aus dem Süden anführende Automobilist letztmals um 20.30 Uhr in Iselle verladen und der aus der Schweiz Anreisende um 20.00 Uhr in Brig. Es muss aufgrund der Bedürfnisse zu einem späteren Zeitpunkt mindestens eine weitere Rückfahrtmöglichkeit geschaffen werden. Der Motorfahrzeugführer, der von dieser Verlademöglichkeit Gebrauch macht, denkt vielleicht an den Umweltschutz, an die herabgesetzten Risiken, aber vor allem an den Zeitgewinn. Diesen Zeitgewinn verliert er jedoch bereits wieder bei der Zollabfertigung in Iselle. Besonders das italienische Zollpersonal, das sicher seine Arbeit ebenfalls korrekt machen muss, lässt sich übermässig Zeit, um die Reisenden und den Warenverkehr abzufertigen. Des Weiteren kann der schweizerische Gewerbetreibende oder der Einzelkäufer, der mit italienischen Geschäftspartnern im Räume Varzo zusammenarbeitet, oftmals ein ähnliches Klagelied singen, denn er wird gelegentlich angehalten, seine Ware nach Domodossola zurückzuführen und die Zollmodalitäten daselbst zu erledigen. Der internationale Transportverkehr erlebt bei der Abfertigung in Trasquera eine ähnliche Verzögerungstaktik. Bei starken Verkehrsfrequenzen ist der Automobilist, der über den Simplon fährt, fast schneller in Domodossola als derjenige, der die Bahnmöglichkeit ausnützt. Dadurch werden wenig gute Voraussetzungen geschaffen. Der grenzüberschreitende Warentransport würde gerne vermehrt die Bahn zwischen Brig-Iselle-Domodossola benötigen, wenn die wenigen technischen Voraussetzungen hierfür geschaffen werden. Nach Angabe der SBB-Instanzen scheint dies jedoch nicht möglich, weil die Strecke noch nicht für den eigentlichen Huckepack-Verkehr ausgebaut ist. Vor Jahren habe ich einen rascheren Ausbau des Simplontunnels verlangt, doch die SBB-Verantwortlichen haben das Verkehrsvolumen in den oberitalienischen Raum noch nicht richtig eingeschätzt. Heute haben Praktiker abgeklärt, dass mit dem Ankauf von tiefer gebauten Huckepack-Wagen und einigen Änderungen für die Auf- und Abfahrt der Transport durch den Tunnel ermöglicht werden könnte. Eine weitere Voraussetzung für die alsdann intensive Benützung durch die Transporteure der beiden Nachbarländer bedingt aber auch eine marktgerechte Kalkulation, eine angemessene Preispolitik seitens der SBB. Aus diesen und anderen Gründen ist abschliessend zu prüfen, ob nicht die ganze Zollabfertigung und die Fahrkartenkontrolle für den Bahnbetrieb gemeinsam für beide Länder in Brig abgewickelt werden können. Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 18. Februar 1987 Rapport écrit du Conseil fédéral du 18 février 1987 Die aufgeworfenen Fragen werden in der Reihenfolge der Interpellation beantwortet. 1. Erweiterung des Verladeangebots Abgesehen von den Monaten März, April und Mai waren die letzten Abendverbindungen Brig-Iselle und umgekehrt bisher sehr schwach frequentiert. Die durchschnittliche Beladung dieser Züge betrug lediglich fünf Motorfahrzeuge. Trotzdem sehen die SBB die Einführung eines weiteren Spätzugs in beiden Richtungen vor, wenn die schweizerischen und italienischen Zoll- und Polizeibehörden und die FS mit dieser Lösung einverstanden sind. Die Züge würden nach folgendem Fahrplan verkehren: Brig ab 21.00, Iselle an 21.17 Iselle ab 21.30, Brig an 21.48

Motion du groupe socialiste 232 N 11 mars 1987 Die SBB verfolgen laufend die Entwicklung. Sollten die Autotransporte weiter ansteigen, werden sie zusätzliche Angebotsverbesserungen prüfen. 2. Intervention für eine raschere Zollabfertigung durch die italienischen Zollbeamten Für die Abfertigung durch den italienischen Zoll in Iselle ist Italien allein zuständig. Trotzdem werden die SBB das Problem an der nächsten

Konferenz der lokalen Bahn- und Zolldienste des Grenzübergangs am Simplon zur Sprache bringen. 3. Vermehrte Abwicklung des Geschäftsverkehrs in Iselle- Trasquera anstatt Domodossola Die heutige Lösung beruht auf dem «Abkommen zwischen der schweizerischen Eidgenossenschaft und der italienischen Republik über die nebeneinanderliegenden Grenzabfertigungsstellen und die Grenzabfertigung während der Fahrt» vom 11. März 1961 und der «Vereinbarung zwischen der Schweiz und Italien über die Errichtung nebeneinanderliegender Grenzabfertigungsstellen beim Bahnhof Iselle-Trasquera» vom 28. Februar 1974. Für den Güterverkehr auf der Schiene erfolgt die Grenzabfertigung teils in Domodossola (Post- und Expressverkehr), teils in Brig (übrige Güter). In Iselle können nur kleinere Mengen Handelswaren von unbedeutendem Wert und andere Gegenstände, welche die mit den verladenen Motorfahrzeugen reisenden Personen für persönliche Zwecke mit sich führen, verzollt werden. Das schwache Verkehrsaufkommen der Region zwischen Domodossola und der Grenze würde weder eine Aenderung der bestehenden Regelungen noch die Investitionen für eine Anpassung der Infrastruktur in Iselle rechtfertigen. 4. Schaffung der technischen Möglichkeit und Angebot günstigerer Verladetarife für die Transportunternehmen Das Einrichten einer Huckepackverbindung Brig-Iselle bedarf eingehender Vorabklärungen betrieblicher, technischer und wirtschaftlicher Art. Die interessierten Kreise ermitteln derzeit die Anforderungen des Marktes. Gestützt auf das Resultat werden die beteiligten Bahnen danach mögliche Lösungen prüfen. 5. Verlegung der bahn- und zolltechnischen Dienste von Iselle nach Brig Iselle ist ein Gemeinschaftsbahnhof FS/SBB im Sinne der vorgenannten Abkommen. Eine Verlegung der bahn- und zolltechnischen Dienste von Iselle nach Brig setzte eine Aenderung der Vereinbarung betreffend die Grenzabfertigung im Bahnhof Iselle-Trasquera voraus und wäre zudem mit wesentlichen Schwierigkeiten technischer, betrieblicher und finanzieller Natur verbunden. Weil davon keine Vorteile zu erwarten wären, rechtfertigt sich eine Abkehr von der heutigen Lösung nicht. Le président: M. Dirren annonce qu'il est partiellement satisfait. #ST# 85.592 Motion der sozialdemokratischen Fraktion Eisenbahn-Transitverkehr Motion du groupe socialiste Trafic ferroviaire à travers la Suisse Wortlaut der Motion vom 2. Oktober 1985 Das europäische Schienennetz für Hochgeschwindigkeitszüge erweitert sich in letzter Zeit zusehends. In den Nachbarländern ist man daran, verschiedene wichtige Linien für solche Züge einzurichten. Es besteht die grosse Gefahr, dass das schweizerische Eisenbahnnetz seine Stellung als Transitverkehrsnetz verliert, besonders, was den Verkehr zwischen Nord- und Südeuropa betrifft. Der Bundesrat wird gebeten, so rasch als möglich einen Bericht vorzulegen, der die Lage des europäischen Verkehrs zu Lande umfassend beschreibt sowie konkrete Vorschläge enthält, wie unser Eisenbahnnetz die Stellung als Transitverkehrsnetz behalten kann. Diese Vorschläge sollen vor allem auf folgende Ziele gerichtet sein: 1. den möglichst raschen Bau einer neuen Alpentransversale, damit die Transportzeiten erheblich verkürzt und die Transportkapazität im Personen- und Güterverkehr erhöht werden können; 2. die Verbesserung der Attraktivität der Simplonlinie, damit diese der Konkurrenz durch die Mont-Cenis-Line vor allem was den Verkehr zwischen Mailand und Paris betrifft - standhalten kann. Texte de la motion du 2 octobre 1985 Le réseau européen de trains à grand vitesse se développe depuis quelque temps à un rythme accéléré. Plusieurs grandes lignes permettant la circulation de tels convois sont en construction dans les pays limitrophes de la Suisse. Le danger est grand pour le réseau ferroviaire helvétique de perdre sa position de voie de transit, spécialement en ce qui concerne le trafic entre le Nord et le Sud de l'Europe. Le Conseil fédéral est invité à présenter, le plus rapidement possible, un

rapport complet sur la situation des transports terrestres en Europe ainsi que des propositions concrètes visant à conserver à notre réseau ferroviaire son caractère de voie de transit. Ses propositions doivent tendre notamment à 1. réaliser, dans les meilleurs délais, une nouvelle transversale alpine en vue de réduire fortement les temps de parcours et d'accroître le nombre de personnes et le volume des marchandises transportées. 2. améliorer l'attractivité de la ligne du Simplon afin de lui permettre de soutenir la concurrence exercée par la ligne du Mont-Cenis, en particulier dans le trafic entre Milan et Paris. Sprecher-Porte-parole: Clivaz Schriftliche Begründung - Développement par écrit L'auteur renonce au développement et demande une réponse écrite. Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 19. Februar 1986 Rapport écrit du Conseil fédéral du 19 février 1986 Tant au nord qu'au sud des Alpes, les principales lignes ferroviaires sont en train d'être aménagées pour les grandes vitesses. En France, la ligne TGV Paris-Lyon est en service depuis 1983. En Italie, la direttissima Rome-Florence sera bientôt ouverte à l'exploitation. En Allemagne, la construction des tronçons à grande vitesse Hannover-Würzburg et Mannheim-Stuttgart a beaucoup progressé. Le plan 1985 des voies de communication de la République fédérale d'Allemagne (RFA) prévoit des lignes rapides reliant le nord de l'Allemagne à Baie et à Munich. Elles se composent en partie de nouveaux tronçons et en partie de sections qui doivent encore être adaptées. Le trafic des trains directs de Paris vers Turin et la mer Tyrrhénienne se déroule depuis des décennies par le Mont-Cenis. En revanche, les voyageurs à destination de Milan et de l'Adriatique empruntent la ligne du Simplon. L'introduction des TGV n'a rien changé à cette situation. Le voyage de Paris à Milan via le Simplon dure en moyenne une heure et demie de moins que le trajet par le Mont-Cenis. La direttissima Rome-Florence réduira d'environ une heure et demie le temps du parcours Rome-Milan et, partant, la durée des voyages vers les tunnels du Simplon et du Saint-Gothard; dans le trafic avec Turin et le Mont-Cenis, le gain sera d'à peine une heure. Le réseau à grande vitesse de RFA devrait, lui aussi, permettre de réduire les temps de parcours, tant sur l'artère vers Munich et le Brenner que sur l'accès au Saint-Gothard via Baie. Cela étant, la zone d'alimentation du Brenner ne devrait augmenter ni en Allemagne ni en Italie. Le 7 septembre 1983, nous avons présenté un vaste rapport

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Interpellation Dirren Autoverlad und Warenverkehr am Simplon Interpellation Dirren Transport d'automobiles et trafic de marchandises au Simplon In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1987 Année Anno Band I Volume Volume Session Frühjahrssession Session Session de printemps Sessione Sessione primaveraile Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 09 Séance Seduta Geschäftsnummer 86.949 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 11.03.1987 - 15:00 Date Data Seite 231-232 Page Pagina Ref. No 20 015 181 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.