

CH_VB 87.925 vom 9. Oktober 1987

Bundesverwaltung, 1987-10-09, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_87.925

FR: CH_VB 87.925 du 9 octobre 1987

IT: CH_VB 87.925 del 9 ottobre 1987

Volltext

Motion Bircher 356 N 9 mars 1989 #ST# 87.925 Motion Bircher Alpenquerender Schienentransport Transports ferroviaires à travers les Alpes Wortlaut der Motion vom 9. Oktober 1987 Die Forderungen auf kurzfristige Förderung des Huckepack-Kurzstreckenverkehrs, z. B. Altdorf-Biasca, sind aus unserer Sicht wirtschaftlich und verkehrspolitisch nicht die beste Lösung. Dieser Verkehr bietet auch langfristig eine ungenügende Schranke zur Verteidigung der 28-Tonnen-Lastenbeschränkung. Der Bundesrat wird deshalb aufgefordert, in Zusammenarbeit mit dem internationalen Transportgewerbe den weit sinnvolleren Containertransport zielstrebig zu fördern, - indem die Infrastrukturanlagen (schon im nördlichen und südlichen Ausland) bereitgestellt oder ausgebaut werden; - indem auch betriebliche und preisliche Anreize geschaffen werden (z. B. Ausdehnung der Abgeltung gemäss Leistungsauftrag und Treibstoffzollgesetzgebung über den Huckepacktransport hinaus auf die Containertransporte). Gleichzeitig wird der Bundesrat eingeladen, die Vorlage zum Bau einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale zu unterbreiten. Texte de la motion du 9 octobre 1987 Les demandes visant à encourager à court terme le ferroutage sur de brèves distances, par exemple entre Altdorf et Biasca, ne sont pas, à notre avis, la meilleure solution ni sur le plan économique, ni du point de vue de la politique des transports. Le ferroutage ne permet guère, à longue échéance, de maintenir la limitation des poids lourds à 28 tonnes. Le Conseil fédéral est donc invité à encourager efficacement, en collaboration avec les transporteurs internationaux, le transport par conteneur, bien plus avantageux - en créant ou en aménageant les équipements collectifs nécessaires (même sur le territoire de nos voisins du nord et du sud); - en améliorant l'offre de prestations (nombre des trains, fréquences, etc.); - en rendant ce mode de transport plus attrayant par des mesures concernant l'exploitation et les prix (p. ex. en étendant au transport par conteneurs l'amortissement prévu par le mandat de prestations et par la législation sur les taxes perçues sur les carburants, amortissement dont bénéficie déjà le ferroutage). Simultanément, le Conseil fédéral est invité à soumettre au Parlement, sans plus de retard, le projet de nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes. Mitunterzeichner-Cosignataire: Keine - Aucun Schriftliche Begründung - Développement par écrit Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort. Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 24. Februar 1988 Rapport écrit du Conseil fédéral du 24 février 1988 Die Finanzierung des kombinierten Verkehrs ist in der Treibstoffzollgesetzgebung geregelt. Für den Huckepackverkehr und den Bahntransport von Grosscontainern können Investitionsbeiträge gewährt werden. Investitionsbeiträge werden auch an schweizerische Gesuchsteller für den Bau von Anlagen (Terminals, Verladeeinrichtungen usw.) im Ausland ausgerichtet, sofern dies im Verkehrs- und umweltpolitischen Interesse unseres Landes liegt. Eine Abgeltung zur Deckung nicht erwirtschafteter Betriebskosten wird indessen nur an den Huckepackverkehr geleistet. Die Frage der Betriebsbeiträge an den Containerverkehr war Gegenstand eingehender

Diskussion bei der Beratung des Leistungsauftrages 1987 an die SBB. Der Huckepackverkehr wurde dem gemeinwirtschaftlichen Bereich zugeordnet, weil an diesem Verkehr als Alternative zum Strassenschwerverkehr ein besonderes Interesse besteht. Da die SBB verpflichtet sind, den nichtkostendeckenden Huckepackverkehr zu betreiben, werden ihnen die ungedeckten Kosten abgegolten. Im Zusammenhang mit dem Lastwagentransit mit Italien kommen zwar auch im Containerregime transportierte Wechselbehälter in den Genuss der befristeten Preisermässigungen. Wechselbehälter können nämlich sowohl im Huckepack- als auch im Containerverkehr aufgegeben werden. Aus Gründen der rechtsgleichen Behandlung beider Transportarten wird die im Huckepackverkehr gewährte Preisreduktion von 50 Franken je beladene Sendung im Transit durch unser Land auch auf den Wechselbehälterverkehr der Gesellschaft Intercontainer ausgedehnt. Von einer Ausweitung der Abgeltung auf den Containerverkehr ist aber aus den nachfolgenden Gründen abzusehen. Der Huckepackverkehr wickelt sich in der Regel in Ganzzügen zwischen bestimmten Terminals ab. Container dagegen werden zu einem wesentlichen Teil in Einzelwagen oder Wagengruppen innerhalb von Güterzügen transportiert. Der Containerverkehr ist aufgrund seiner Betriebsabwicklung, auch Einzelsendungen im Streuverkehr, im konventionellen Wagenladungsverkehr integriert. Würde man den Containerverkehr als gemeinwirtschaftliche Leistung anerkennen, hätte dies längerfristig zur Folge, dass praktisch der gesamte Wagenladungsverkehr dem gemeinwirtschaftlichen Bereich zuzuordnen wäre. Es ist praktisch unmöglich, eine rechnerische Abgrenzung des Containerverkehrs vom Wagenladungsverkehr vorzunehmen. Der Kostennachweis ist aber Grundlage für die Abgeltung. Gegen die Ausdehnung der Abgeltung auf den Containerverkehr spricht auch der Grundsatz, dass der Bund die abzugeltende Leistung bestellt. Das erweist sich bei einem Verkehr, der unmittelbar auf Marktveränderungen reagiert, eher als Nachteil. Deshalb muss die Entscheidungsbefugnis über die Ausgestaltung des Containerverkehrs bei den SBB verbleiben. Nach dem Sinn des Leistungsauftrages sollen die SBB dort die volle Verantwortung tragen, wo ihnen die unternehmerische Freiheit sinnvollerweise gewährt wird. Zudem ist zu beachten, dass die SBB nur die finanzielle Verantwortung für den Betrieb tragen. Das erlaubt ihnen einen gewissen Spielraum bei der Preisgestaltung. Die SBB fördern den Containerverkehr bereits heute im eigenen Interesse. Da Container-Blockzüge für sie kostengünstiger sind als gemischte Wagenladungs-/Containerzüge, stellen die SBB von sich aus Kapazitäten zur Verfügung, die für die Abwicklung des Containerverkehrs und dessen Förderung nötig sind. Sie passen insofern ihr Angebot automatisch der Nachfrage an, so dass die vom Motor geforderte Verbesserung des Angebotes laufend vorgenommen wird. Für den Bau einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale wird der Bundesrat zuhanden der eidgenössischen Räte bis Ende 1988 eine Botschaft mit den entsprechenden Anträgen ausarbeiten. Abschliessend kann festgehalten werden, dass der Bundesrat den alpenquerenden Schienenverkehr zielstrebig fördern will. Eine Ausdehnung der Abgeltung über den Huckepackverkehr hinaus auf die Containertransporte hält er aber aus den dargelegten Gründen nicht für zweckmässig. Schriftliche Erklärung des Bundesrates Déclaration écrite du Conseil fédéral Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln. Le président: Le Conseil fédéral de transformer cette motion en postulat. M. Bircher est d'accord. Ueberwiesen als Postulat - Transmis comme postulat

digitali Motion Bircher Alpenquerender Schienentransport Motion Bircher Transports ferroviaires à travers les Alpes In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1989 Année Anno Band II Volume Volume Session Frühjahrssession Session Session de printemps Sessione Sessione primaverale Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 10 Séance Seduta Geschäftsnummer 87.925 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 09.03.1989 - 08:00 Date Data Seite 356-356 Page Pagina Ref. No 20 017 204 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.