

CH_VB 91.3319 vom 19. Juni 1992

Bundesverwaltung, 1992-06-19, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_91.3319

FR: CH_VB 91.3319 du 19 juin 1992

IT: CH_VB 91.3319 del 19 giugno 1992

Erwägungen

E. 19

Juni 1992 N 1207 Motion Giezendanner einziger konzessionierter Flughafen kommt sie ohne Subventionen durch die öffentliche Hand aus, da im Kanton und in der Stadt Bern entsprechende Rechtsgrundlagen fehlen. Die Alpar AG hat in den vergangenen Jahren über 3 Millionen Franken in die Erneuerung der technischen Anlagen des Flughafens investiert. Noch nicht ersetzt wurden die veralteten, in keiner Weise mehr zweckdienlichen oder repräsentativen Gebäulichkeiten. Die Mehrheit von ihnen ist in leichter Holzbauweise gefertigt und weist ein Alter von 40 bis 50 Jahren auf. Insbesondere der für den Eindruck auf ankommende Passagiere wichtige Terminal besteht aus Baracken aus dem Zweiten Weltkrieg. Die Alpar AG beabsichtigt, in den nächsten Jahren die veralteten Gebäulichkeiten durch zweckdienliche moderne Bauten zu ersetzen. Sie erwartet einen Investitionsrahmen von 18 Millionen Franken. Voraussetzung dazu bildet eine Erhöhung des Aktienkapitals von heute 3,065 Millionen Franken auf 8 bis 9 Millionen Franken. Kommt eine solche Kapitalerhöhung nicht oder nur unvollständig zustande, so hat die Alpar AG erklärt, sie werde bloss technische Gebäulichkeiten erstellen und auf einen neuen Passagierterminal verzichten. Gerade aber der Passagiertrakt ist für das Image eines Flughafens und des damit verbundenen Landes von entscheidender Bedeutung. Denn die Flughafengebäude stellen den ersten Kontakt eines anreisenden Gastes zu einem Land dar. Aus Kreisen des diplomatischen Corps wurde denn auch immer wieder auf das negative Image hingewiesen, welches die Berner Flughafenbauten der Schweiz verpassen. Angesichts dieser Ausgangslage, des besonderen Interesses der Eidgenossenschaft am Zustand des Berner Flughafens für Staatsbesuche, aber auch für normalen diplomatischen Reiseverkehr - insbesondere in den kommenden Jahren, in denen durch die Integration Europas dieser Reiseverkehr wesentlich intensiviert werden wird - drängt sich eine Anwendung von Artikel 102 des Luftfahrtgesetzes auf, welcher dem Bund die Kompetenz gibt, sich an Flughafengesellschaften zu beteiligen. In der Annahme, dass auch die bernische Privatwirtschaft an einer Aktienkapitalerhöhung mitmacht, kann mit einem Betrag von 3 Millionen Franken eine Beteiligung von etwa 33 Prozent an der Flughafengesellschaft erworben werden. Damit werden die finanziellen Voraussetzungen zu einer modernen Infrastruktur auf dem Flughafen Bern-Belp gesetzt. Mittelfristig dürfte sich zudem die Investition wegen der zu erwartenden Dividenden auch kommerziell bezahlt machen. Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 13. Mai 1992 Rapport écrit du Conseil fédéral du 13 mai 1992 Die Frage einer allfälligen Beteiligung des Bundes an einem Flughafen bedarf eingehender Abklärungen. Es sind dabei nicht nur rechtliche und finanzielle, sondern auch politische und praktische Aspekte zu prüfen. Auch muss die präjudizielle Wirkung eines solchen Entscheides bedacht werden. Die vom Motionär angeführte Begründung vermag auf den ersten Blick eine Bundesbeteiligung jedenfalls nicht so ohne weiteres zu rechtfertigen, auch wenn es dabei um den Flugplatz der

Bundesstadt geht Schriftliche Erklärung des Bundesrates Déclaration écrite du Conseil fédéral Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln. Präsident: Der Vorstoss wird von Frau Bär, Frau Bäumlín und Herrn Vollmer bekämpft Die Diskussion wird verschoben. Verschoben - Renvoyé #ST# 92.3030 Motion Giezendanner Privatisierung von Stückguttransporten der SBB (Cargo Domizil) Cargo Domicile. Privatisation Wortlaut der Motion vom 31. Januar 1992 Der Bundesrat wird eingeladen, den Bundesbeschluss über den Leistungsauftrag an die SBB vom 9. Oktober 1986 zu ändern. Der Stückgutverkehr (Cargo Domizil)-Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c- sei im Leistungsauftrag zu streichen. Der Stückgutverkehr der SBB sei vollumfänglich dem privaten Transportgewerbe zu übergeben. Das Transportgewerbe übernimmt die Verteilung der Stückgüter ohne jegliche Bundessubvention. Texte de la motion du 31 janvier 1992 Le Conseil fédéral est chargé de modifier l'arrêté fédéral du 9 octobre 1986 fixant les principes du mandat des Chemins de fer fédéraux. Il conviendrait de supprimer le trafic de détail (Cargo Domicile) mentionné à l'article 2,1^{er} alinéa, lettre c, de cet arrêté. L'ensemble du trafic de détail des CFF devrait être confié à des entreprises de transport privées. Ces entreprises assureraient la distribution des marchandises de détail sans bénéficier d'aucune subvention de la part de la Confédération.

Mitunterzeichner-Cosignataires: Allenspach, Aregger, Aubry, Berger, Bezzola, Binder, Bonny, Borer Roland, Borradori, Bertoluzzi, Bühler Gerold, Cavadini Adriano, Chevallaz, Cincera, Cotti, Daepf, Dettling, Dreher, Eymann Christoph, Fehr, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Frey Walter, Friderici Charles, Fritschi Oscar, Früh, Giger, Gros Jean-Michel, Gysin, Hess Otto, Jenni Peter, Kern, Leuba, Loeb François, Luder, Mamie, Maspoli, Mauch Rolf, Maurer, Miesch, Moser, Mühlmann, Müller, Narbel, Neuenschwander, Oehler, Perey, Philipona, Pidoux, Poncet, Reimann Maximilian, Rohrbasser, Rychen, Sandoz, Savary, Scherrer Jürg, Scherrer Werner, Scheurer Rémy, Schmied Walter, Schwab, Seiler Hanspeter, Spoerry, Stamm Luzi, Steinegger, Steinemann, Stucky, Tschuppert Karl, Vetterli, Wittenwiler, Wyss, Zölch, Zwahlen (72) Schriftliche Begründung - Développement par écrit Bekanntlich resultiert aus dem Stückguttransport der SBB (Cargo Domizil) ein grosser Betriebsverlust Stückgut ist nicht prädestiniert als Fracht der Bahn. Da in der Schweiz bereits per LKW erfolgreich Stückverteilung betrieben wird (zu kostendeckenden Preisen), kann dieser defizitäre Bereich von der Bahn an das private Transportgewerbe abgetreten werden. Die Verteilung für unsere Volkswirtschaft bleibt gewährleistet Für die SBB wird eine grosse Verlustquelle eliminiert, zudem kann die freiwerdende Kapazität z. B. für den zukunftsreichen Kombiverkehr genutzt werden. (Man denke an die erhöhte Schienen- und Lokomotivkapazität). Die Güterschuppen und Lagerhäuser können gewinnbringend vermietet werden. Da bereits heute der grösste Teil von Cargo Domizil über die Strasse abgewickelt wird, entsteht kein ökologischer Nachteil. Im Gegenteil, es werden weniger Kleinlastwagen auf der Strasse verkehren. Die heute verkehrenden Stückgut-LKW werden besser ausgelastet sein. SBB-Personal könnte teilweise von den SBB durch die privaten Unternehmungen übernommen werden. Der moderne Kombiverkehr könnte durch die neuen, nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen geführten privatwirtschaftlichen Transportunternehmungen auch für längere Distanzen in der Schweiz genutzt werden.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Motion Loeb François Beteiligung des Bundes an der Berner Flughafengesellschaft Alpar AG Motion Loeb François Participation de la Confédération à l'Alpar In Amtliches

Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In
Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1992 Année Anno Band III Volume
Volume Session Sommersession Session Session d'été Sessione Sessione estiva Rat
Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 16 Séance
Seduta Geschäftsnummer 91.3319 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 19.06.1992
- 08:00 Date Data Seite 1206-1207 Page Pagina Ref. No

E. 20

021 283 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.