

## CH\_VB 91.3333 vom 3. März 1992

Bundesverwaltung, 1992-03-03, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_91.3333](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_91.3333)

FR: CH\_VB 91.3333 du 3 mars 1992

IT: CH\_VB 91.3333 del 3 marzo 1992

### Erwägungen

#### E. 3

mars 1992 stärker belasten, und die PTT könnten weniger abliefern. Die PTT haben in den letzten Jahren - mit Ausnahme des letzten und möglicherweise des laufenden Jahres- dem Bund einige Milliarden Franken abgeliefert Das ist wohl auch eine Medaille wert. Aber die Situation hat sich bei den PTT stark geändert. Die Rechnung schliesst in diesem Jahr mit rund 292 Millionen Franken Defizit ab. Sie wissen, dass beispielsweise die PTT schon heute viele gemeinwirtschaftliche Leistungen übernehmen. Denken Sie an den Postautodienst, er hat uns im letzten Jahr etwa 120 Millionen Franken gekostet; denken Sie auch an die Verbilligung der Zeitungstaxen, diese belastet die PTT mit etwa 200 bis 250 Millionen Franken. Es sind gemeinwirtschaftliche Leistungen, die sehr ins Gewicht fallen. Sie haben vor einer Stunde beispielsweise eine Motion des Ständerates als Postulat überwiesen, wo es darum geht, dass man das Problem der gemeinwirtschaftlichen Leistungen angeht Ist es richtig, dass die PTT diese Leistungen übernehmen sollen, auch in Zukunft, nachdem man ihnen jetzt das Monopol im Rahmen des Fernmeldegesetzes wegnimmt? Die PTT leisten heute schon sehr viel. Deshalb muss man sich schon überlegen -jetzt, nachdem das neue Fernmeldegesetz am 1. Mai 1992 in Kraft tritt-, ob man diesen Karren noch weiter beladen darf. Ist es richtig, dass anstelle der Benutzer nun die öffentliche Hand die zusätzlichen Kosten übernehmen soll? Das ist eine Grundsatzfrage. Sie sind der Meinung: ja, das sei durchaus eine Möglichkeit. Es gibt aber andere Leute, die sagen: Das ist nicht in Ordnung; derjenige, der viel fährt, soll auch mehr bezahlen. Das gilt nicht nur für den Strassenbereich, sondern auch für den öffentlichen Verkehr. Schliesslich fehlen den Unternehmungen dann auch die Mittel für Rationalisierungsinvestitionen; Sie stellen damit quasi ein Bein in Frage. Wir müssen aber investieren, um einigermaßen mit dem Ausland - auch im Eisenbahnbereich - Schritt halten zu können. Der Bundesrat achtet darauf, die Preise nicht übermässig ansteigen zu lassen. Das ist auch seine Aufgabe; er wacht darüber. Der Bundesrat trägt bei den PTT und bei der SRG auch die Verantwortung. Er ist zuständig für die Tariffragen und eben nicht das Parlament Es liegt also nicht am Parlament, hier direkte Vorschriften zu machen, wenn Sie diese Regelung auch weiterhin aufrechterhalten wollen. In diesem Sinne bitte ich Sie, diese Motion abzulehnen. Herr Wiederkehr, wir wollen kein volkswirtschaftliches Seminar durchführen. Es ist aber wichtig, dass SBB und PTT in einem sich verschärfenden Wettbewerb über gleich lange Spiesse verfügen und bezüglich Tarifgestaltung nicht zu eng gehalten werden. Ich bin mit Ihnen einverstanden: Die Mobilität ist zu billig. Aber Ihre Lösung führt nicht zum Erfolg. Ich bitte Sie deshalb, diese Motion abzulehnen. Abstimmung - Vote Für Ueberweisung der Motion Dagegen 17 Stimmen 84 Stimmen #ST# 90.592 Motion Béguelin Bundesgesetz über den Transitverkehr Loi sur le trafic de transit Wortlaut der Motion vom 20. Juni 1990 Der Bundesrat wird eingeladen, dem Parlament ein Bundesgesetz über den Transitverkehr vorzulegen, das die gesamte Transitpolitik der Schweiz auf Strasse und Schiene regelt Das

Gesetz soll insbesondere enthalten: In einem allgemeinen Teil die Grundsätze, dass: - die Schweiz ihren Anteil am alpenquerenden Transitverkehr im Rahmen der folgenden drei Punkte übernimmt; - der Verkehr die Lebensgrundlagen im Alpenraum nicht zerstören darf; - das Gesamtverkehrsvolumen dementsprechend angepasst werden muss; - der gesamte Transitgüterverkehr schon in den nächsten Jahren auf die Bahn verlagert wird. In einem Teil Transitbahnverkehr: - Massnahmen zur systematischen Ausschöpfung der Reserven des vorhandenen Eisenbahnnetzes; - Massnahmen zur qualitativen Verbesserung des Bahnangebots; - Verzicht auf Ausbaugeschwindigkeiten von über 200 km/h für Bahnen im Alpenraum; - Regelung eines Baubeschlusses für die Neugründung bzw. die Gründung einer entsprechenden Trägerorganisation. In einem Teil Transitstrassenverkehr: - Festhalten an der Gewichtslimite und am Sonntags- und Nachtfahrverbot für Nutzfahrzeuge; - Verzicht auf den Ausbau bestehender und den Bau neuer Strassentransitachsen. Texte de la motion du 20 juin 1990 Le Conseil fédéral est chargé de soumettre au Parlement une loi sur le trafic de transit réglant de manière globale la politique du transit par rail et par route à travers la Suisse. Cette loi comprendra notamment, dans une partie générale, les principes suivants: - la Suisse prend en charge le transit à travers les Alpes sous réserve des points ci-après; - le trafic ne doit pas détruire les bases existentielles dans l'espace alpin; - le volume global du trafic doit être adapté en conséquence; - l'ensemble du transit des marchandises doit se faire sur rail dès ces prochaines années. Dans une partie réservée au transit ferroviaire: - mesures visant à l'exploitation systématique des réserves existantes du réseau ferroviaire; - amélioration qualitative de l'offre de transports ferroviaires; - rejet de toute mesure visant à atteindre une vitesse de plus de 200 km/h dans l'espace alpin; - réglementation de la construction des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA); le cas échéant, fondation d'une organisation chargée de cette construction. Dans une partie réservée au trafic routier: - maintien de la limite de poids et de l'interdiction de rouler la nuit et le dimanche pour les poids lourds; - rejet de toute mesure visant à développer les artères de transit ou à en construire de nouvelles. Mitunterzeichner - Cosignataires: Aguet, Ammann, Bäumlin Ursula, Bircher Silvio, Bodenmann, Borei François, Braunschweig, Brügger Cyrill, Bundi, Carobbio, Danuser, Diener, Eggenberger Georges, Gardiol, Haering Binder, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Haller, Hubacher, Jeanpretre, Lanz, Lerdinger, Leuenberger Ernst, Leuenberger Moritz, Leutenegger Oberholzer, Longet, Mauch Ursula, Meizoz, Ott, Pitteloud, Rechsteiner, Reimann Fritz, Schmid Peter, Stappung, Ulrich, Vollmer, Zbinden Hans, Züger, Zwygart (39) Schriftliche Begründung - Développement par écrit La nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) ne saurait suffire pour résoudre tous les problèmes liés au transit, ni pendant la période qui nous sépare de sa réalisation, ni dans l'avenir plus lointain. Sans mesures d'appoint, la NLFA risque de devenir un investissement à fonds perdu grevant lourdement les ressources de la Confédération et des chemins de fer. Pour une grande partie de la population, la NLFA, qui ne peut manquer d'avoir des répercussions sur l'environnement, n'est acceptable que si elle est intégrée dans une politique du trafic de transit respectueuse de l'homme et de l'environnement

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Motion der LdU EVP-Fraktion Teuerungsbekämpfung und staatlich festgelegte Preise Motion du groupe Adl/PEP Blocage des prix et tarifs des services publics In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1992 Année Anno Band II Volume

Volume Session Frühjahrssession Session Session de printemps Sessione Sessione  
primaverile Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung  
02 Séance Seduta Geschäftsnummer 91.3333 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum  
03.03.1992 - 08:00 Date Data Seite 290-292 Page Pagina Ref. No 20 020 983 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.