

## CH\_VB 94.3407 vom 13. Dezember 1994

Bundesverwaltung, 1994-12-13, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_94.3407](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_94.3407)

FR: CH\_VB 94.3407 du 13 décembre 1994

IT: CH\_VB 94.3407 del 13 dicembre 1994

### Volltext

13. Dezember 1994 1289 Interpellation Bloetzer #ST# 94.3407 Postulat Buttiker Internationalisierung des Güterverkehrs Trafic marchandises. Internationalisation Wortlaut des Postulates vom 5. Oktober 1994 Der Bundesrat wird eingeladen, die SBB und grössere Privatbahnen zu veranlassen für den Güterverkehr und den kombinierten Verkehr den Anschluss an bestehende «internationale Gruppierungen» im Sinne der EG-Richtlinie 91/440 anzustreben und selbst die Initiative für die Gründung solcher Gruppierungen zu ergreifen. Texte du postulat du 5 octobre 1994 J'invite le Conseil fédéral à engager les CFF et les grandes compagnies de chemin de fer privées du pays à demander à faire partie, pour le trafic marchandises et le trafic combiné, des «regroupements internationaux» tels qu'ils sont définis par la directive CE 91/440 ou encore à prendre l'initiative de créer de tels regroupements. Mitunterzeichner-Cosignataires: Beerli, Loretan, Rhinow (3) Büttiker Rolf (R, SO) : Der Bundesrat wird eingeladen, die SBB und grössere Privatbahnen zu veranlassen, für den Güterverkehr und den kombinierten Verkehr den Anschluss an bestehende «internationale Gruppierungen» im Sinne der EG-Richtlinie 91/440 anzuhalten und selbst die Initiative für die Gründung solcher Gruppierungen zu ergreifen! Der europäische Eisenbahngüterverkehr weist - verglichen mit demjenigen der völlig privatwirtschaftlich organisierten Bahnen der USA - einen wesentlich höheren Anteil am Gesamtgüterverkehr aus. Die Produktivität der Bahnen ist aber in den USA um ein Vielfaches grösser als in Europa und der Schweiz Der Güterverkehr der europäischen Bahnen benötigt staatliche Subventionen, derjenige der amerikanischen Bahnen wirft Gewinne ab, dies, obschon der Treibstoff für Lastwagen in den USA viel billiger ist als in Europa Die europäischen Bahnen versuchen zwar, im Rahmen der UIC Verbesserungen und Rationalisierungen beim Güterverkehr im grenzüberschreitenden Betriebsablauf zu erreichen. Die effektive Durchführung liegt aber bei den einzelnen Bahnverwaltungen, und diese werden durch politische Einflüsse oft daran gehindert, wirkliche Verbesserungen durchzusetzen. Eine wirklich effiziente Organisation kann auf europäischer Ebene nur von einer privatwirtschaftlichen, internationalen Gruppierung verschiedener Bahnen erwartet werden, wobei die Bahnen gewisse Aufgaben im grenzüberschreitenden Güterverkehr an diese Gruppierung übertragen. Gemäss der EG-Richtlinie vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (91/440) haben «internationale Gruppierungen» freien Zugang zu allen Bahnnetzen der EU- und EWR-Staaten. Wieweit die Bahnen den Güterverkehr durch «internationale Gruppierungen» erbringen lassen, muss noch abgeklärt werden. Eine Minimallösung könnte darin bestehen, dass die «internationale Gruppierung» die Acquisition besorgt, die Güterwagen bereitstellt und laufend deren Standort verfolgt. Es ist aber auch denkbar, dass sie mit eigenen Lokomotiven und eigenem Personal die Züge vom Absender bis zum Empfänger fährt Eventuell könnte auch das Rangieren zum Teil der «internationalen Gruppierung» übertragen werden. Die schweizerischen Bahnen haben mit fast 72 Prozent Anteil am

internationalen Güterverkehr - Anteil am Gesamtverkehr der einzelnen Bahnen - im internationalen Vergleich den grössten Anteil. Sie haben deshalb auch das grösste Interesse an einer Produktivitätssteigerung bei diesem Verkehr. In diesem Sinn bitte ich Sie, das Postulat zu überweisen, und ich wäre glücklich, wenn ich nach der «Bahn 2000»-Auseinandersetzung in diesem Jahr mit Herrn Bundesrat Ogi auch noch einmal einig würde. Ogi Adolf, Bundesrat: Ich bedaure, dass Herr Büttiker die Diskussion um die «Bahn 2000» noch nicht vergessen hat. Ich habe alles Böse, das er gesagt hat, selbstverständlich vergessen und möchte sagen, dass wir bereit sind, dieses Postulat entgegenzunehmen. Wir nehmen es entgegen, weil wir auch der Meinung sind, dass die EG- bzw. EU-Richtlinie in bezug auf die Zulassung Dritter auf den Eisenbahnlinien und den internationalen Eisenbahnnetzen auch von den Schweizerischen Bundesbahnen begrüsst und getragen wird. Diese EU-Richtlinie ist auch für uns interessant, vor allem für den grenzüberschreitenden Güterverkehr. Es ist interessant, dass wir bei den ersten Gesprächen mit den Deutschen, den Franzosen und den Italienern auf Verständnis gestossen sind, und es ist interessant, hier anzumerken, dass auch vereinzelte Privatbahnen an dieser Entwicklung interessiert sind, wie sie durch das Postulat vorgeschlagen wird. Wir sehen demnach vor, diese Problematik, Herr Büttiker, unter dem Stichwort «free access» - um es auf gut Deutsch zu sagen - im Rahmen des politischen Leitbildes der SBB vertieft zu diskutieren. Der «free access» ist im übrigen nicht nur im internationalen, sondern auch im nationalen Schienenverkehr ein wichtiges Thema. Der Bundesrat unterstützt deshalb die Zielsetzung des Postulates und ist bereit, dieses Postulat entgegenzunehmen. Damit hoffe ich, Herrn Büttiker am Ende des Jahres 1994 eine Freude zu bereiten, so dass er die Diskussion über die «Bahn 2000» vergessen kann.

Überwiesen - Transmis #ST# 94.3345 Interpellation Bloetzer  
Alpentransitachse Lötschberg-Simplon Axe de transit Loetschberg-Simplon Wortlaut der Interpellation vom 20. September 1994

Bereits im Frühsommer vergangenen Jahres hat die Forderung von Bundesrat Stich, welche darin besteht, auf den Lötschberg-Basistunnel zu verzichten, in breiten Kreisen der Bevölkerung Besorgnis und Unruhe ausgelöst und zu entsprechenden Vorstössen im Parlament geführt. In Beantwortung dieser Vorstösse hat der Bundesrat unmissverständlich dargelegt, dass der Lötschberg-Basistunnel und die Gotthard-Basislinie nicht getrennte Projekte, sondern zwei sich gegenseitig ergänzende Teile eines integralen Konzeptes darstellen, dies sowohl technisch wie auch in bezug auf die Finanzierung, und dass damit der Verzicht auf einen Basistunnel das gesamte Konzept in Frage stellen würde. Die Antwort des Bundesrates war klar: Auf den Lötschberg-Basistunnel kann nicht verzichtet werden. Wenn nun in diesem Sommer Bundesrat Stich trotz der letztjährigen eindeutigen Antwort des Bundesrates erneut öffentlich zum Verzicht auf den Bau des Lötschberg-Basistunnels aufrief, so hat dies nicht nur in weiten Kreisen im In- und Ausland Unruhe und Verunsicherung bewirkt, sondern in der Westschweiz einen wahren Schock und eine Welle von Unmut ausgelöst. Aufgrund dieser Sachlage wird der Bundesrat ersucht, folgende Fragen zu beantworten: 1. Teilt der Bundesrat die Auffassung, dass solche Äusserungen, welche die Entscheidung des Volkes, des Parlamentes und des Bundesrates missachten, die Glaubwürdigkeit und die Verlässlichkeit der Schweiz als Partnerin in Frage stellen und deshalb in Zukunft zu vermeiden sind?

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Postulat Büttiker Internationalisierung des Güterverkehrs Postulat Büttiker Traffic marchandises. Internationalisation In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans

Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1994 Année Anno Band IV Volume Volume Session Wintersession Session Session d'hiver Sessione Sessione invernale Rat Ständerat Conseil Conseil des Etats Consiglio Consiglio degli Stati Sitzung 10 Séance Seduta Geschäftsnummer 94.3407 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 13.12.1994 - 08:00 Date Data Seite 1289-1289 Page Pagina Ref. No 20 025 167 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.