

Anton, Leuenberger Ernst, Rychen, Schenk, Schmid Samuel, Schnider, Seiler Hanspeter, Seiler Rolf, Weyeneth, Züger (28)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die grundsätzliche Frage ist die, ob die Neat während der Bauzeit direkt aus der Bundeskasse bezahlt und den Benützern ohne Kostendeckungsprinzip zur Verfügung gestellt werden soll, wie dies bei anderen Infrastrukturbauten der öffentlichen Hand oft der Fall ist (z. B. Gemeindestrassen).

Bundesrat und Parlament haben bei der Neat eine Lösung gewählt, die darin besteht, dass grundsätzlich die zukünftigen Benutzer (aus allen Ländern) das Werk bezahlen, indem die Investition amortisiert und verzinst werden muss.

Artikel 14 Absatz 3 des Alpentransitbeschlusses vom 4. Oktober 1991 hält deshalb fest: «Mit Inbetriebnahme eines Bauabschnittes werden die Baukredite mit den aufgelaufenen Zinsen in variabel verzinsliche und innert 60 Jahren rückzahlbare Darlehen konsolidiert.» Diese Regelung hat den Vorteil, dass die Bahnen ein Interesse an möglichst kostengünstigen Bauwerken haben.

Andererseits müssen die Bahnen SBB und BLS Kosten übernehmen, die der Konkurrent, nämlich das Strassenfahrzeug, nicht tragen muss. Die Bahn muss insbesondere bei den Tarifen im kombinierten Verkehr Strasse/Schiene und beim Autoverlad auf die Preise der Konkurrenz, der Strasse, Rücksicht nehmen.

Bei der Strasse müsste das Kostendeckungsprinzip pro Einzelstrecke gleich durchgesetzt werden wie bei der Bahn. Vor allem bei den Personenwagen ist aber auch in Zukunft nur eine pauschale «Benützungsgebühr» über den Treibstoffzoll und -zuschlag vorgesehen. Es ist wohl denkbar, auch in Zukunft aus der Treibstoffkasse Tarifverbilligungen für den Autoverlad auszurichten und damit der Bahn zu erlauben, die Investitionen zu verzinsen und abzuschreiben. Dieses Vorgehen ist aber kompliziert und mit Unsicherheiten verbunden, so dass es zweckmässiger ist, die Darlehen aus Treibstoffzollgeldern als nichtverzinslich und nichtrückzahlbar vorzusehen.

Eine Finanzierung mit Darlehen und A-fonds-perdu-Beiträgen der öffentlichen Hand wird auch bei den französischen TGV-Linien praktiziert. Der Staat und allenfalls die Regionen übernehmen bei einzelnen Strecken einen Teil der Investitionssumme direkt, wenn keine genügende betriebswirtschaftliche Rentabilität ausgewiesen werden kann, das Vorhaben aber aus gesamtwirtschaftlichen, raumplanerischen, umweltpolitischen oder anderen Gründen sinnvoll ist.

Die in meiner Motion verlangte Änderung des Alpentransitbeschlusses sollte in den nächsten Monaten dem Parlament unterbreitet werden, damit die ganze Diskussion über die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens versachlicht werden kann.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

vom 3. Mai 1995

Déclaration écrite du Conseil fédéral

du 3 mai 1995

Der Bundesrat ist bereit, die Motion entgegenzunehmen.

Le président: M. Borer Roland combat cette intervention. La discussion est renvoyée.

Verschoben – Renvoyé

95.3135

Motion Wick

**Aufhebung der Flossordnung
Règlement pour le flottage. Abrogation**

Wortlaut der Motion vom 21. März 1995

Der Bundesrat wird gebeten, die «Flossordnung für den schweizerisch-badischen Rhein von der Aaremündung bis zur schweizerischen Grenze» (SR 747.224.322) aufzuheben.

Texte de la motion du 21 mars 1995

Le Conseil fédéral est chargé d'abroger le «Règlement pour le flottage sur le Rhin frontière entre la Suisse et le Grand-Duché de Bade» (RS 747.224.322).

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die Flossordnung wurde im Jahre 1908 erlassen, dem gleichen Jahr, in welchem die Konzession für das erste Laufkraftwerk am Rhein, nämlich Augst-Wyhlen, erteilt wurde. Mit dem Bau dieses Kraftwerkes ist die Flossordnung obsolet worden, hat doch dieses Kraftwerk die Flösserei verunmöglichlicht. Die Flossordnung ist folglich seit ihrem Inkrafttreten überholt! Dennoch wird sie demnächst im Rahmen des Neudrucks der Systematischen Rechtssammlung wieder aufrechterhalten. Es wäre folglich an der Zeit, dass der Bundesrat in einem einseitigen Kraftakt der Deregulierung die Flossordnung aufheben würde. Der damalige Vertragspartner, das Grossherzogtum Baden, existiert bekanntlich schon längst nicht mehr.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 10. Mai 1995

Rapport écrit du Conseil fédéral

du 10 mai 1995

Der Bundesrat ist mit der Zielsetzung der Motion grundsätzlich einverstanden. Flösserei auf dem Rhein im Sinne der Flossordnung findet keine mehr statt. Die Flossordnung könnte demnach grundsätzlich aufgehoben werden. Der Rhein ist jedoch ein deutsch-schweizerisches Grenzgewässer, das unter das Übereinkommen vom 10. Mai 1879 zwischen der Schweiz und dem Grossherzogtum Baden betreffend den Wasserverkehr auf dem Rheine von Neuhausen bis unterhalb Basels (SR 0.747.224.32) fällt. Dieses Übereinkommen gilt nach wie vor und bestimmt in Artikel 2, dass, soweit nötig oder zweckmässig, die polizeilichen Bestimmungen aufgrund vorausgegangener Verständigung beider Regierungen in allen wesentlichen Punkten gleichlautend erlassen werden. Die Aufhebung der Flossordnung bedarf somit einer vorgängigen Absprache mit der Rechtsnachfolgerin des Grossherzogtums Baden, dem Land Baden-Württemberg. Der Bundesrat ist bereit, diesbezügliche Gespräche mit dem Land Baden-Württemberg aufzunehmen. Er kann jedoch aus den oben angeführten Gründen die Flossordnung nicht einseitig aufheben.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Überwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

Motion Wick Aufhebung der Flossordnung

Motion Wick Règlement pour le flottage. Abrogation

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1995
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	95.3135
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.06.1995 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1601-1601
Page	
Pagina	
Ref. No	20 025 812