

Bundesratsbeschluss über die Bildung der Eisenbahntarife

(Vom 17. Oktober 1967)

Der Schweizerische Bundesrat,

gestützt auf Artikel 7, Buchstabe *a* des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944¹⁾ über die Schweizerischen Bundesbahnen, Artikel 12 des Bundesgesetzes vom 11. März 1948²⁾ über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen sowie Artikel 97 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957³⁾,

in Vollziehung von Artikel 1 des Bundesbeschlusses vom 27. Oktober 1949⁴⁾ über die Aufstellung allgemeiner Grundsätze für die Tarifbildung der schweizerischen Eisenbahnunternehmen,

beschliesst:

Erster Abschnitt

Allgemeine Bestimmungen

Art. 1

Der Geltungsbereich dieses Beschlusses entspricht demjenigen des Gesetzes über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen. Geltungs-
bereich

Art. 2

¹⁾ Die Tarife enthalten die Beförderungsbedingungen und Tarife
-preise für jede Verkehrsart sowie die Entfernungszeiger.

²⁾ Unter Verkehrsarten sind der Personen-, der Gepäck-, der Güter- und der Tierverkehr zu verstehen.

³⁾ Die Nebengebühren, welche die Eisenbahnen für ihre Leistungen im Zusammenhang mit dem Transport erheben, bilden ebenfalls Gegenstand eines Tarifs.

¹⁾ BS 7, 195; AS 1962, 359.

²⁾ AS 1949, 563.

³⁾ AS 1958, 335.

⁴⁾ AS 1949, 1508.

Art. 3

Beförderungs-
preise

¹ Der Beförderungspreis kann sich aus einer Abfertigungs- und einer Streckentaxe zusammensetzen.

² Die Beförderungspreise können auf- oder abgerundet werden.

³ Es können Mindestbeförderungspreise festgesetzt werden.

⁴ Es können Pauschalpreise festgesetzt werden.

Art. 4

Sonder-
leistungen

Für Sonderleistungen können Zuschläge erhoben, die Mindesttaxen erhöht und besondere Bedingungen vorgesehen werden.

Zweiter Abschnitt

Grundlagen für die Preisbildung**A. Entfernung und Gewicht**

Art. 5

I. Tarif-
entfernung
1. Begriff

¹ Die Tarifentfernung ist eine für alle Verkehrsarten anwendbare Grundlage für die Bildung der Streckentaxe.

² Als Einheit der Tarifentfernung gilt der Tarifkilometer.

³ Die Unternehmungen mit Linien von bescheidener Länge können jedoch die Taxe nach Hektometern oder nach Strecken berechnen.

Art. 6

2. Verhältnis
zur wirklichen
Entfernung

¹ Auf den Linien der Bundesbahnen, die sie selber betreiben, darf die Tarifentfernung in der Regel nicht höher sein als die wirkliche Entfernung, ausgenommen auf Strecken mit besonderen Verhältnissen.

² Das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement setzt die Richtlinien für die Ermittlung der wirklichen und der Tarifentfernungen fest.

Art. 7

3. Tarifwege

In den Entfernungszeigern sind die billigsten Wege, im Personen- und im Gepäckverkehr auch die gebräuchlichen Wege aufzuführen.

Art. 8

4. Bildung der
Streckentaxe
im Verhältnis
zur Entfernung

¹ Die Grundtaxen können mit zunehmender Entfernung ermässigt werden.

² Die Tarifentfernungen können zu Entfernungsstufen zusammengefasst werden, wobei innerhalb jeder einzelnen Stufe der gleiche Beförderungspreis gilt.

³ Es können minimale Tarifentfernungen festgesetzt werden.

Art. 9

¹ Das wirkliche Gewicht kann für die Bestimmung des Tax- II. Taxgewicht gewichtes auf- oder abgerundet werden.

² Die Taxgewichte können zu Gewichtsstufen zusammengefasst werden, wobei innerhalb jeder einzelnen Stufe der gleiche Beförderungspreis gilt.

³ Es können Mindest- und Normgewichte vorgesehen werden.

⁴ Das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement setzt das für die Frachtberechnung massgebende Gewicht und die Mindesttaxgewichte fest.

B. Andere Grundlagen als die Entfernung

Art. 10

Die Taxen für Personen können abhängen:

- a. von der Wagenklasse,
- b. von der Anzahl der Fahrten je Fahrausweis (Hin- und Rückfahrtsbillet, Abonnement),
- c. von der Gültigkeitsdauer des Fahrausweises,
- d. von der Anzahl der Reisenden je Fahrausweis (Kollektivbillet),
- e. von der Richtung der Fahrt (Berg- oder Talfahrt),
- f. von der Eigenschaft des Reisenden (insbesondere Kinder, Einheimische, Militär),
- g. von der Jahreszeit.

I. Im Personenverkehr
1. Grundlagen

Art. 11

Ermässigungen sind zu gewähren:

- a. den Kindern,
- b. für regelmässige Fahrten zur Arbeit und zur Schule,
- c. den Schulen und den Jugendvereinigungen.

2. Ermässigungen

Art. 12

¹ Der Preis des Monatsstreckenabonnements für eine beliebige Anzahl Fahrten in der billigsten Wagenklasse darf für eine Distanz von 10 Kilometern den 25fachen Preis des gewöhnlichen Billettes für Hin- und Rückfahrt nicht übersteigen. 3. Spannen

² Diese Preise sind um mindestens 25 Prozent für die Schüler und Studenten zu ermässigen.

³ Für Schüler und Jugendliche in Gruppen ist, soweit deren Teilnehmer das 16. Altersjahr noch nicht erreicht haben, der Preis gegenüber jenem eines gewöhnlichen ganzen Billettes um mindestens 60 Prozent zu ermässigen.

Art. 13

II. Im Gepäckverkehr

Die Taxen für Reisegepäck können abhängen:

- a. vom Gewicht des Gegenstandes,
- b. von der Art des Gegenstandes,
- c. von der Stückzahl je Sendung.

Art. 14

III. Im Güterverkehr 1. Grundlagen

Die Taxen für Güter können abhängen:

- a. von der Beförderungsart (wie Frachtgut, Eilgut, Expressgut, Schnellgut),
- b. von der Art der Sendung (Stückgut, Wagenladung),
- c. von der Art der Güter und von ihrer wirtschaftlichen Bedeutung (Güterklassen),
- d. vom Gewicht oder Volumen der Sendung,
- e. von der Stückzahl je Sendung.
- f. von der Zahl der Achsen des Wagens bei Wagenladungen.

Art. 15

2. Beförderungsarten

Die Taxen für Eilgut dürfen 175 Prozent, diejenigen für Expressgut 225 Prozent sowie diejenigen für Schnellgut 200 Prozent der Taxen in der billigsten Beförderungsart nicht übersteigen.

Art. 16

3. Stückgut

¹ Die Taxen für Stückgut in der billigsten Beförderungsart dürfen bei 1000-kg-Sendungen 300 Prozent und bei 100-kg-Sendungen 400 Prozent der Taxen der teuersten 5-t-Wagenladungsklasse nicht übersteigen.

² Der minimale Beförderungspreis darf den Preis, der sich in der entsprechenden Beförderungsart bei 150 kg für die erste Entfernungsstufe ergibt, nicht übersteigen.

Art. 17

4. Güterklassen a. Klassifikation

¹ Die Streckentaxe der Wagenladungen in der billigsten Beförderungsart hängt von der Art der Güter und von ihrer wirtschaftlichen Bedeutung ab, wobei die besonderen Bedürfnisse von Indu-

strie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft zu berücksichtigen sind.

² Die Güter werden positionsweise in einem Güterverzeichnis aufgeführt. Jeder Position des Güterverzeichnisses können zwei Klassen zugeteilt werden, wobei für die Anwendung der billigeren Bedingungen gestellt werden können.

³ Die Güterklassifikation ist der gleichen Aufsicht wie die Tarife unterstellt.

Art. 18

Die Streckentaxen sind von Klasse zu Klasse um mindestens 5 Prozent derjenigen der teuersten Klasse zu ermässigen. b. Spannen

Art. 19

¹ Die Taxgewichte werden in Gewichtsstufen zusammengefasst, wobei sich die Grundtaxe von Stufe zu Stufe ermässigt. 5. Gewichtsstufen

² Bei den Wagenladungen heissen die Gewichtsstufen Gewichtsstaffel.

Art. 20

¹ Grundsätzlich dürfen die Taxen für Ladungen in zweiachsigen Wagen von 15 Tonnen nicht mehr als 20 Prozent, für Ladungen von 10 Tonnen nicht mehr als 50 Prozent und für Ladungen von 5 Tonnen nicht mehr als 120 Prozent höher sein als diejenigen für Ladungen von 20 Tonnen. Es können auch andere davon abgeleitete Gewichtsstaffeln eingeführt werden. 6. Gewichtsstaffel

² Auf Schmalspurlinien kann die Anwendung der Frachtsätze für 15 und mehr Tonnen ausgeschlossen werden.

Art. 21

Die Taxen für Tiere können abhängen:

- a. vom Gewicht der Tiere,
- b. von ihrer Gattung (Klasse),
- c. von ihrer Stückzahl je Sendung.

IV. Im Tierverkehr
1. Grundlagen

Art. 22

¹ Die Taxen für Tiere in Behältern dürfen 250 Prozent der Taxen in der billigsten Beförderungsart für Stückgut nicht übersteigen. 2. Spannen

² Die Taxen für Tiere in Wagen dürfen diejenigen des 5-Tonnen-Satzes der Güterklasse nicht übersteigen, die eine Ermässigung von mindestens 20 Prozent gegenüber der teuersten Klasse aufweist.

Art. 23

3. Fahrplan

¹ Für die Beförderung von Tieren kann ein Fahrplan erstellt werden. Für die Beförderung ausserhalb des Tierfahrplanes können erhöhte Taxen vorgesehen werden.

² Dieser Fahrplan ist der gleichen Aufsicht wie die Tarife unterstellt.

Dritter Abschnitt

Erstellung der Tarife

Art. 24

A. Nationale Interessen

Bei der Erstellung ihrer Tarife nehmen die Eisenbahnen auf die volkswirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bedürfnisse des Landes Rücksicht, soweit ihre finanziellen Mittel es gestatten.

Art. 25

B. Direkter Verkehr

Die Eisenbahnen erstellen die für den direkten Verkehr gültigen Tarife durch Anstoss der Tarifentfernungen und Anwendung gemeinsamer Taxen oder durch Anstoss der internen Beförderungspreise.

Art. 26

C. Verkehrsteilung

¹ Die Eisenbahnen schliessen Vereinbarungen über die Teilung und die Leitung des Güter- und des Tierverkehrs ab.

² Diese Vereinbarungen sind der gleichen Aufsicht wie die Tarife unterstellt. Sie werden nicht veröffentlicht.

Vierter Abschnitt

Kommerzielle Konferenz

Art. 27

A. Aufgabe

Die Kommerzielle Konferenz begutachtet zuhanden des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements die das Verhältnis zwischen den Eisenbahnen und ihren Benützern betreffenden Tarif- und Verkehrsfragen von allgemeiner Tragweite.

Art. 28

B. Zusammensetzung

¹ In der Kommerziellen Konferenz sind die Schweizerischen Bundesbahnen, die Post-, Telephon- und Telegraphenbetriebe, die konzessionierten Transportunternehmungen, Kreise der Verkehrsinteressenten und das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement vertreten.

² Dieses Departement genehmigt die Vorschläge betreffend die Vertretung der konzessionierten Transportunternehmungen und bezeichnet die Kreise der Verkehrsinteressenten, die sich vertreten lassen können.

³ Es wählt seine eigenen Vertreter und lädt von Fall zu Fall andere Bundesstellen ein, Experten zu entsenden.

Art. 29

¹ Die Schweizerischen Bundesbahnen führen den Vorsitz der Kommerziellen Konferenz und besorgen die Geschäftsführung. C. Organisation

² Das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement genehmigt die von der Kommerziellen Konferenz aufgestellte Geschäftsordnung.

³ Die Vertreter der Bundeszentralverwaltung nehmen mit beratender Stimme an den Sitzungen teil.

Fünfter Abschnitt

Schlussbestimmungen

Art. 30

¹ Das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement ist mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftrag. A. Vollzug

² Bei besonderen Verhältnissen kann es vorübergehend Abweichungen von diesem Beschluss zulassen; diese werden veröffentlicht.

³ Für die Durchführung des Gares-Centres-Systems kann es von diesem Beschluss abweichende Bestimmungen erlassen.

Art. 31

Die mit diesem Beschluss in Widerspruch stehenden Tarife sind bis 1. Januar 1969 den vorstehenden Bestimmungen anzupassen. B. Anpassung der Tarife

Art. 32

Dieser Beschluss tritt, vorbehältlich der Genehmigung durch die Bundesversammlung, am 1. Mai 1968 in Kraft. C. Inkrafttreten

Bern, den 17. Oktober 1967

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Bonvin

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

Bundesratsbeschluss über die Bildung der Eisenbahntarife (Vom 17. Oktober 1967)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1967
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	44
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.11.1967
Date	
Data	
Seite	967-973
Page	
Pagina	
Ref. No	10 043 807

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.
Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.
Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.