

CH_VB 93.3050 vom 17. März 1993

Bundesverwaltung, 1993-03-17, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_93.3050

FR: CH_VB 93.3050 du 17 mars 1993

IT: CH_VB 93.3050 del 17 marzo 1993

Erwägungen

E. 17

März 1993 N 455 Oeffentlicher Verkehr. Dringliche Interpellationen das Parlament über eine entsprechende Vorlage mit Referen- dumsmöglichkeit befinden muss. In jedem Fall wird der Bundesrat jedoch die eidgenössischen Räte auf dem laufenden halten. #ST# 93.3104 Dringliche Interpellation der grünen Fraktion Krise und Zukunft des öffentlichen Verkehrs Interpellation urgente du groupe écologiste Crise et avenir des transports publics Wortlaut der Interpellation vom 2. März 1993 Die zunehmenden Schwierigkeiten bei der Finanzierung des Schienenverkehrs in der Schweiz geben zu grosser Besorgnis Anlass, und das kürzlich veröffentlichte Grünbuch der «Groupe de réflexion» über die Zukunft der SBB hat diese Sorge zusätzlich verstärkt Die «Bahn 2000» ist so, wie sie das Volk beschlossen hat, aus Kostengründen nicht realisierbar, was insbesondere die ländlichen Gegenden und den Regio- nalverkehr betrifft Zweifellos hat das Planungs- und Finanz- fiasko bei der «Bahn 2000» auch Auswirkungen auf die Neat Ein zusätzlicher Grund zur Beunruhigung ist, dass gemäss Fi- nanzplanung bei einem Ausgabenwachstum des Gesamtbun- deshaushaltes bis 1995 um 6,3 Prozent die Ausgaben für den öffentlichen Verkehr mit 5,9 Prozent unterdurchschnittlich zu- nehmen, während die Strassenausgaben mit 10,9 Prozent überdurchschnittlich zulegen. Der Bundesrat wird deshalb gebeten, die folgenden Fragen zu beantworten: - Teilt der Bundesrat die Auffassung, dass angesichts dessen, was von der vom Volk beschlossenen «Bahn 2000» noch üb- rigbleibt, eine neue Volksabstimmung nötig ist? - Wer trägt die Verantwortung für das «Bahn 2000»-Debakel, und ist der Bundesrat bereit, die Verantwortlichkeiten abzu- klären? - Ist der Bundesrat bereit, bezüglich der Auswirkungen auf die Neat-Planung und die Baukosten rasch und umfassend für Klarheit zu sorgen? Texte de l'interpellation du 2 mars 1993 Les difficultés croissantes que nous avons à financer les trans- ports par le rail suscitent une inquiétude qui a été renforcée par la récente publication du livre vert du groupe dit «de ré- flexion» sur l'avenir des CFF. Des considérations d'ordre finan- cier empêchent de réaliser le programme «Rail 2000» tel qu'il a été accepté par le peuple et ce, au détriment en particulier des zones rurales et du trafic régional. La mauvaise planification du projet «Rail 2000» et le désastre financier qui s'annonce ont aussi des conséquences sur la NLFA. Une cause d'inquiétude supplémentaire est le fait que, selon la planification financière, les dépenses consenties pour les transports publics augmen- teront de 5,9 pour cent seulement jusqu'en 1995, ce qui est in- férieur à l'augmentation moyenne de 6,3 pour cent des dépen- ses inscrites au budget de la Confédération, alors que les dé- penses pour les routes augmenteront de 10,9 pour cent, ce qui est nettement supérieur à la moyenne précitée. Le Conseil fédéral est invité à répondre aux questions sui- vantes: - Est-il également d'avis qu'une nouvelle votation populaire s'impose, vu ce qui reste encore du projet «Rail 2000» accepté par le peuple? - Qui est responsable de la débâcle dudit projet? Le Conseil fédéral est-il prêt à déterminer les responsabilités? - Le Conseil fédéral est-il disposé à faire en sorte que l'on soit entièrement

et rapidement fixé sur les conséquences à attendre pour la planification de la NLFA et pour les coûts? Schriftliche Begründung Die Urheber verzichten auf eine Begründung und wünschen eine schriftliche Antwort Développement par écrit Les auteurs renoncent au développement et demandent une réponse écrite. Sprecherin-Porte-parole: Robert Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 15. März 1993 Die SBB rechnen in ihrem Standbericht vom August 1992 mit Infrastrukturkosten zur Verwirklichung des Konzepts «Bahn 2000» in der Grössenordnung von 10,7 Millionen Franken, während der bewilligte Kredit, umgerechnet in heutige Kaufkraft, rund 8 Millionen Franken beträgt Hinzu kommen weitere, nicht im Kredit enthaltene Kosten aus den ordentlichen Investitionen sowie das Rollmaterial. Effektive Kostenüberschreitungen sind indessen nicht eingetreten. Bis heute sind rund 10 Prozent der Bauten erstellt worden, im Bau oder baureif. Der grosse Rest von rund 90 Prozent der Bauten befindet sich im Plangenehmigungsverfahren, in der Planung oder erst im Studium. Man muss somit im vorliegenden Zusammenhang von «geplanten» Kostenüberschreitungen sprechen. Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED) hat deshalb verantwortungsbewusst gehandelt und von den SBB eine Beschränkung auf das für die Verwirklichung der ursprünglichen Konzeptidee Notwendige verlangt Für zusätzliche Begehrlichkeiten sind Zusatzkredite zu verlangen. Es geht letztlich um unsere Steuergelder. In diesem Sinne hat das EVED den SBB den Auftrag erteilt, ein Konzept auszuarbeiten, das sich im Rahmen des bewilligten Kredits von 5,4 Milliarden Franken plus aufgelaufene Teuerung (zu heutigen Preisen rund 8 Milliarden Franken) realisieren lässt Die Ergebnisse dieser Neuorientierung wurden von den SBB auf Ende Juni in Aussicht gestellt. Mit diesem Vorgehen sind die SBB gezwungen, auf alles Wünschbare zu verzichten und nur das absolut Notwendige zu planen und zu realisieren; das Projekt muss auf den Kern des in der Botschaft von 1985 Versprochenen zurückgeführt werden: -Stundentakt mit Verdichtung zum Halbstundentakt bei Bedarf. - Möglichst viele Anschlussspinnen in möglichst vielen Knoten. Aus übergeordneter verkehrspolitischer und gesamtwirtschaftlicher Sicht sind des weiteren die folgenden Rahmenbedingungen zu berücksichtigen: - Die Suisse romande darf nicht benachteiligt werden. So ist die Jurasüdfuss-Linie der Mittelland-Linie fahrzeitmässig gleichzustellen. - Den Kapazitätsanforderungen für den Alpentransit-Zulaufverkehr ist Rechnung zu tragen. - Die Anforderungen der Einbindung der Schweiz in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz sind auf den betroffenen Linien zu erfüllen. - Die Wirtschaftlichkeit des Konzeptes ist zu belegen. Gestützt auf die Planungsergebnisse wird dann zu überprüfen sein, ob allenfalls der Bundesbeschluss geändert werden und das Parlament über eine entsprechende Vorlage mit Referendumsmöglichkeit befinden muss. Der Bundesrat wird die eidgenössischen Räte in jedem Fall auf dem laufenden halten. Die Ursachen für die massive Zunahme der geplanten Kosten können im Grunde genommen in drei Kategorien eingeordnet werden: veränderte Rahmenbedingungen, zunehmende Begehrlichkeiten und Planungsfehler. Eine quantitative Aufteilung der Mehrkosten auf diese drei Kategorien ist jedoch nicht möglich, weil sich die einzelnen Teilprojekte in unterschiedlichen Planungszuständen befinden und sich die erwähnten Ursachen der Mehrkosten teilweise überschneiden.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Dringliche Interpellation Wyss William Kostenüberschreitung Konzept "Bahn 2000" Interpellation urgente Wyss William "Rail 2000". Dépassement des coûts In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale

In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1993 Année Anno Band I Volume
Volume Session Frühjahrssession Session Session de printemps Sessione Sessione
primaverile Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung
13 Séance Seduta Geschäftsnummer 93.3050 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum
17.03.1993 - 15:00 Date Data Seite 453-455 Page Pagina Ref. No

E. 20

022 389 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.