

CH_VB 93.3104 vom 17. März 1993

Bundesverwaltung, 1993-03-17, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_93.3104

FR: CH_VB 93.3104 du 17 mars 1993

IT: CH_VB 93.3104 del 17 marzo 1993

Erwägungen

E. 17

mars 1993 Grüt, Abtransport zu abgelegenen, bestehenden Deponien: 30 Millionen Franken. Es ist eine Tatsache - auch wenn Sie es nicht gerne hören, Frau Robert -, dass gemäss der Stellungnahme des Buwal für den Streckenabschnitt Mattstetten-Rothrist zusätzliche For- derungen für 700 Millionen Franken gestellt werden. Wir ha- ben nichts dagegen, aber man muss bereit sein, nicht nur zu fordern, sondern auch die Konsequenzen zu akzeptieren. Wenn wir auf einzelnen Strecken sechs und mehr Schnellzüge pro Stunde und Richtung anbieten müssen, werden die Ko- sten horrend ansteigen. Es braucht Infrastrukturanpassun- gen, es braucht Begradigungen. Ich kann Ihnen sagen, dass man beispielsweise 1985 für die Strecke Genf-Lausanne Ko- sten von 300 Millionen Franken vorgesehen hatte; in der Pla- nung sind sie dann mit 1,1 Milliarden Franken erschienen. Auch für die Strecke zwischen Ölten und Luzern wurde von 60 Millionen Franken gesprochen; in der Planung 1991 sprach man dann von 400 Millionen Franken. Das geht nicht, deshalb mussten wir in dieser Situation - auch aus Gründen der Verantwortung - einschreiten. Wenn man Zusatzwünsche äussert und weitere Begehren stellt, wie das die grüne Fraktion immer wieder macht, sollten die Politiker auch offen dafür einstehen und Zusatzkredite ver- langen und auch bewilligen, aber sie nicht einfach der «Bahn 2000» unterjubeln. Wenn man «Bahn 2000» über For- derungen in Sachen Umweltschutz zu einer Luxusvariante hochschrauben will, kann man das tun - aber man sollte dann nicht von Debakel, Fiasko und Verantwortungslosigkeit reden, sondern ehrlich und bereitsein, das auch zu bezahlen. Man kann im Umweltbereich schon immer fordern, aber man darf danach nicht über die Explosion der Kosten jammern. Zu- satzwünsche erfordern Zusatzkredite, zusätzliche Begehren sind getrennt vom Konzept «Bahn 2000» zu betrachten. Wir werden Ihnen genau präsentieren, was in der ursprünglichen Variante war und was zusätzlich verlangt worden ist. Sie kön- nen entscheiden, ob Sie das bezahlen wollen oder nicht Im übrigen darf ich Ihnen sagen, dass bis 1993 unter dem Titel «Bahn 2000» inklusive Planungskosten 317 Millionen Franken ausgegeben wurden. Weitere 177 Millionen Franken sind mit Verpflichtungen blockiert. Man kann nicht von einem Debakel reden. Ich sage das bewusst zuhanden des Protokolls und der Ge- schichte. Die Kritik müsste später auch diejenigen treffen, die nur gefordert und sich keine Gedanken darüber gemacht haben, wie wir das alles schliesslich bezahlen wollen. Die Verkehrsprognosen für das Jahr 2000, aber ohne «Bahn 2000», lauten auf 13 Milliarden Personenkilometer. Heute haben wir bereits 12,4 Milliarden Personenkilometer er- reicht. Wir brauchen aber eine weitere Steigerung. Wir müssen uns auch vorstellen, wie es auf unseren Strassen aussähe, wenn wir die Eisenbahn nicht hätten. Es ist so, dass wir, Herr Wyss William, das Ganze etappieren können und dass wir die «Bahn 2000» auch für die Neat brau- chen. Das habe ich hier bei der Neat-Debatte mehrmals ge- sagt. «Häufiger», «rascher» und «besser» haben Sie gesagt, Frau Robert. Wir sind mit Ihnen einverstanden, aber wir sollten keine leeren Züge mehr

haben. Schauen Sie einmal in den Randregionen, wie die Züge besetzt sind. Da werden Sie sich sicher auch gewisse Gedanken machen. Wir bleiben standfest, Herr Columberg. Wir wollen die Probleme lösen, aber in dieser Situation und bei dieser finanziellen Lage sowie angesichts dieser Entwicklung mussten wir die SBB - übrigens im Einvernehmen mit Ihnen - dazu anhalten, das Konzept nochmals zu überarbeiten und aufzuzeigen, was sie für diese 5,4 Milliarden Franken, angepasst an die heutige Teuerung, offerieren können. Bevor man nun schimpft, bitte ich zu warten. Die SBB haben ihren Bericht auf Ende Juni in Aussicht gestellt. Wir werden Sie dann wieder über dieses grosse und für unser Land so wichtige Projekt orientieren. Präsident: Herr Wyss William ist teilweise befriedigt. Frau Robert ist nicht befriedigt. #ST# 92.440 Parlamentarische Initiative (Bircher Silvio) Fortsetzung der Verbilligung des Halbp reisabonnementes Initiative parlementaire (Bircher Silvio) Recondution de la réduction du prix de l'abonnement demi-tarif Kategorie IV, Art. 68 GRN - Catégorie IV, art. 68 RCN Wortlaut der Initiative vom 30. September 1992 Das Parlament erlässt einen Bundesbeschluss über die Weiterführung der Verbilligung des Halbp reisabonnementes gemäss Tarif 654 der Schweizer Transportunternehmungen. Der Verbilligungsbeitrag des Bundes unter dem noch bis Ende 1992 laufenden Bundesbeschluss betrug zuletzt 22 Millionen Franken jährlich. Der Bundesbeitrag soll eine Fortsetzung des heutigen, attraktiven Halbp reisabos zu einem für alle Alterskategorien einheitlichen Preis garantieren. Texte de l'initiative du 30 septembre 1992 Le Parlement édicté un arrêté fédéral reconduisant la réduction du prix de l'abonnement demi-tarif selon le tarif 654 des entreprises suisses de transport Le montant versé par la Confédération pour réduire le prix de l'abonnement, selon l'arrêté fédéral en vigueur jusqu'à la fin 1992, s'élevait en dernier lieu à 22 millions de francs par année. La contribution de la Confédération doit permettre de maintenir l'abonnement demi-tarif, qui est actuellement attractif, à un prix avantageux pour toutes les classes d'âge. Herr Wanner unterbreitet im Namen der Kommission den folgenden schriftlichen Bericht: Am 30. September 1992 reichte Nationalrat Silvio Bircher eine parlamentarische Initiative ein. Die Initiative wurde wie folgt begründet: «Das ursprünglich bis zu 360 Franken teure Halbp reisabon- nement der SBB und weiterer öffentlicher Transportunternehmungen ist durch den Beschluss des Parlamentes 1986 zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs und aus Umweltschutzgründen zu einem 100-Franken-Abo umgestaltet worden. Der Bundesbeschluss zu dieser Tarifierleichterung läuft Ende 1992 aus und beinhaltet entsprechende Zahlungen an die Verkehrsbetriebe. Bereits hat aber der Bundesrat im Zuge der Sparmassnahmen via Budget die entsprechenden Entschädigungen abgebaut. Prompt erfolgte nach einer ersten Erhöhung um 10 Franken auf den 1. Januar 1990 ein weiterer Preisanstieg des seinerzeitigen 100-Franken-Abos auf 125 Franken. Gleichzeitig fand in zwei Schüben (je auf den 1. Mai 1991 und 1992) eine allgemeine Tarifierhöhung statt, die über der Teuerung liegt. Deshalb wäre es ein Fehler und würde es der erfolgreichen Grundidee von 1986 widersprechen, wenn zur scheinbaren Verbesserung der Ertragslage der Verkehrsbetriebe weitere markante Preisanstiege oder ein Rückfall in die Aufsplitterung des Preises nach Alterskategorien stattfinden würden. Vor Einführung der Tarifierleichterungen waren in Bereichen, wo eine echte Wahl zwischen Bahn und Auto bestand, die Kosten beim Auto tiefer als bei der Bahn, besonders wenn mehr als eine Person im Auto sass. Hinzu kommt der Zeitvergleich. Erst mit dem Halbp reisabo wurde eine echte Konkurrenz ermöglicht. Entsprechend günstig reagierte der Markt zusammen mit den Fahrplanverbesserungen ab Sommer 1987 brachten die Tarifmassnahmen 22 Prozent mehr Personenkilometer im Binnenverkehr und eine Erhöhung des Bahnanteils

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Dringliche Interpellation der grünen Fraktion Krise und Zukunft des öffentlichen Verkehrs Interpellation urgente du groupe écologiste Crise et avenir des transports publics 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 93.3104 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 17.03.1993 - 15:00 Date Data Seite 455-462 Page Pagina Ref. No

E. 20

022 390 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.