

CH_VB 20021229 vom 9. Juni 1992

Bundesverwaltung, 1992-06-09, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb__td_class__metadataCell__20021229__td_

FR: CH_VB 20021229 du 9 juin 1992

IT: CH_VB 20021229 del 9 giugno 1992

Volltext

9. Juni 1992 N 841 Fragestunde #ST# Sechste Sitzung - Sixième séance Dienstag, 9. Juni 1992, Nachmittag Mardi 9 juin 1992, après-midi 14.30h Vorsitz - Presidente: Herr Nebiker
Präsident: Ich begrüsse Sie zur zweiten Woche der Sommer- session. Da Herr Bundesrat Ogi von 17 Uhr an im Ständerat sein muss und Herr Bundesrat Cotti heute abend nach Brasilien abreisen wird, werden wir vorerst beim Geschäftsbericht nur das EVED und das EDI behandeln. #ST# Fragestunde - Heure des questions Frage 1 : Steinemann.
Huckepackverkehr Trafic de ferroutage Im Zusammenhang mit der Neat wird sehr oft vom rentablen oder kostendeckenden Huckepackverkehr gesprochen (Transitbereich). Welche Deckung weisen die ganzen Huckepackzüge durch unser Land auf, und können im Falle einer Ueberdeckung die Preise im Sinne der Huckepackförderung allenfalls kurzfristig gesenkt werden (unbemannter Verkehr)? Bundesrat Ogi: Der Huckepackverkehr, Herr Steinemann, ist nicht kostendeckend. Um gegenüber der Strasse konkurrenz- fähig zu sein, müssen die SBB preisliche Konzessionen ein- gehen. Der Bund entschädigt darum den SBB die ungedeckten Kosten als gemeinwirtschaftliche Leistung. Auch Oesterreich fördert den kombinierten Verkehr im gleichen Sinn. Es ist jedoch unser Ziel, dass der unbegleitete kombinierte Verkehr seine vollen Kosten deckt Ansätze dazu sind schon vorhanden. Mit dem kurzfristigen Ausbau am Gotthard und am Lötschberg und der Neat werden wichtige Voraussetzungen dafür geschaffen. Der gesamte Huckepackverkehr wies 1990 einen Kostendeckungsgrad von rund 50 Prozent auf. Dabei konnte der unbegleitete Verkehr seine Kosten zu 68 Prozent decken. Von einer Ueberdeckung kann heute nicht gespro- chen werden. Eine Preissenkung, selbst für den unbegleiteten kombinierten Verkehr, ist damit zurzeit nicht angezeigt. Steinemann: Herr Bundesrat Ogi, können Sie mir das sagen: Um wieviel müssen die Frachtpreise für den Huckepackver- kehr angehoben werden, falls allfällig die Neat wirklich reali- siert wird, damit die anfallenden Kosten einigermaßen ge- deckt werden können? Sie haben ja gesagt, es sollten kosten- deckende Preise in Aussicht gestellt werden. Bundesrat Ogi: Ich gebe Ihnen einige Zahlen, damit Sie se- hen, was wir bis heute für diesen Huckepackverkehr ausgege- ben haben: 1988 34 Millionen Franken; 1989 36 Millionen Franken; 1990 42 Millionen Franken. Ihre Frage kann ich zum heutigen Zeitpunkt nicht beantwor- ten. Das ist nicht möglich, weil wir auch nicht wissen, wieviel die Neat letztlich kosten wird. Aber im Transitvertrag, Herr Steinemann, wird - in Artikel 4 im Zusammenhang mit der Rentabilität der Investitionen und in Artikel 8 im Zusammenhang mit der Preisfixierung sowie der Subventionierung von kurz-, mirtei- und langfristigen Investi- tionen - erstmals zwischen 14 Ländern die Kostenwahrheit an- gestrebt. Das ist schon etwas. Schliesslich wird diese Kostenwahrheit aufgrund von Arti- kel 12 angegangen werden können. Damit wollen wir die Spiesse Strasse/Schiene langfristig gleich lang machen. Frage 2: Moser. Aussagen von Bundesrat Ogi am Fernsehen
Propos à la télévision par M. Ogi, conseiller fédéral Bundesrat Ogi hat in einer Fernsehdiskussion Ende Mai fol- gende persönliche Aussage gemacht: «Es gibt keine

Alternative zu einem EG-Beitritt.» Da es sehr wohl Alternativen zu einem EG-Beitritt gibt, frage ich den Bundesrat, was Bundesrat Ogi zu dieser Aussage bewogen hat. Bundesrat Ogi: Die Äusserung ist, wie der Fragesteller, Herr Moser, zutreffend bemerkt, als persönliche Aussage zu werten. Sie darf überdies nicht aus dem Gesamtzusammenhang herausgerissen werden. Ob die Schweiz, Herr Moser, einmal der EG beitreten wird, ist zum einen vom Ergebnis der Beitrittsverhandlungen, zum ändern vom Ausgang der einschlägigen Volksabstimmung abhängig. Frage 3: Scheidegger. Teilverzicht auf «Bahn 2000» RAIL 2000. Abandon de certains projets Bestätigt der Bundesrat Aussagen von SBB-Generaldirektor Weibel, wonach auf Ausbauten im Bereich Solothurn-Herzogenbuchsee und Bern-Lausanne verzichtet werden soll? Ist der Bundesrat nicht auch der Meinung, dass mit dieser Änderung der Stimmbürger mit dem Begriff «Bahn 2000 Süd plus» getäuscht wurde, und befürchtet der Bundesrat nicht Negativeffekte solcher Aussagen für die Neutabstimmung? Bundesrat Ogi: Angesichts der sich abzeichnenden Kostensteigerung hat das Eidgenössische Verkehrs- und Wirtschaftsdepartement schon im November 1990 die SBB beauftragt, eine derartige Überprüfung vorzunehmen. Generaldirektor Weibel hat in Aarau dargelegt, dass die SBB den Verzicht auf die ursprüngliche Süd-plus-Variante in Erwägung ziehen, dies im Rahmen einer rollenden Planung des Konzeptes «Bahn 2000». Wissen Sie, Herr Scheidegger, die «Bahn 2000» war zum Zeitpunkt der Abstimmung ein Konzept, das betonte: ein Konzept - und nicht ein fein ausgearbeitetes Projekt. Mit Blick auf erforderliche Zusatzkredite wird der Bundesrat die Vorschläge der SBB beurteilen, sobald sie offiziell vorliegen. Gestützt darauf werden wir Ihnen entsprechende Anträge stellen müssen. Scheidegger: Ich habe nachgerade das Gefühl, dass es sich bei dieser Vorlage um die NHT mit Zuckerguss handelt, nämlich die Süd-plus-Variante, und ich möchte von Herrn Bundesrat Ogi hören, dass es das tatsächlich nicht ist. Denn Herr Eisenring hat auch schon gesagt, ihm gehe es bei «Bahn 2000» lediglich um die Verbindung zwischen Bern und Zürich und der Rest sei ihm nicht so sehr am Herzen gelegen. Bundesrat Ogi: Am Herzen liegt mir, Herr Scheidegger, die «Bahn 2000», und zwar eine «Bahn 2000», die nicht nur Bern und Zürich bedient. Nachgerade brauchen Sie kein anderes Gefühl zu haben, als dass wir in Anbetracht der steigenden Kosten verschiedene Varianten überprüfen müssen. Wenn Sie von «Zuckerguss» reden: Ich gehöre nicht dem Finanzdepartement an und habe deshalb keine Zückerchen zu verteilen. Sie können beruhigt sein: Wir wollen die «Bahn 2000» realisieren, aber wir müssen auch das Recht haben, die explodierenden Kosten etwas näher anzuschauen. Frage 4: Rechsteiner. Projekt «Bahn 2000» im St. Galler Rheintal RAIL 2000. Projets envisagés dans le Rheintal saint-gallois Im Rahmen von «Bahn 2000» sind im St. Galler Rheintal eine Reihe wichtiger und längst fälliger Verbesserungen versprochen worden (Doppelspur, Bahnhofausbauten).

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Mitteilungen des Präsidenten Communications du président In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1992 Année Anno Band III Volume Volume Session Sommersession Session Session d'été Sessione Sessione estiva Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 06 Séance Seduta Geschäftsnummer --- Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 09.06.1992 - 14:30 Date Data Seite 841-841 Page Pagina Ref. No 20 021 229 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.