

Art. 2

Al. 1, 2, 4

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3

Majorité

.... taux d'intérêt de 1 pour cent

Minorité

(Küchler, Affolter, Cavelty, Uhlmann)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3

Proposition Cavadini

Les prêts sont octroyés sans intérêts et doivent

Abs. 1, 2, 4 – Al. 1, 2, 4

Angenommen – Adopté

Abs. 3 – Al. 3

Präsident: In Anlehnung an die geführte Diskussion sind in Absatz 3 die gleichen Änderungen wie in Beschluss A vorzunehmen. Der Antrag Cavadini entfällt dementsprechend.

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit**Adopté selon la proposition de la majorité***Art. 3 – 5***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes

31 Stimmen

Dagegen

5 Stimmen

An den Nationalrat – Au Conseil national

89.742

**Postulat der Verkehrskommission
Grossvorhaben im Bereiche des Verkehrs.
Personalkapazität für Plangenehmigung
und Projektbegleitung**

**Postulat de la Commission des
transports et du trafic
Grands projets dans le domaine des
transports. Effectif du personnel pour
le suivi des projets et l'approbation
des plans**

Wortlaut des Postulates vom 6. Dezember 1989

Im Bereiche des Schienenverkehrs sollen in den nächsten Jahrzehnten Neubauprojekte im Umfange von 15 bis 20 Milliarden Franken realisiert werden. Es ist wichtig, dass die Plangenehmigungsverfahren zügig durchgeführt und die Projekte vom Bundesamt für Verkehr sachkundig begleitet und beaufsichtigt werden können. Wenn für die anspruchsvollen Aufgaben nicht genügend Personal zur Verfügung steht, ist auch die Kostenkontrolle erschwert und die Gefahr gross, dass die vorgegebenen Kostenrahmen überschritten werden. Der Bundesrat wird deshalb eingeladen, Möglichkeiten für eine personelle Verstärkung des Bundesamtes für Verkehr im Hinblick auf diese Grossvorhaben zu prüfen und dem Parlament in geeigneter Form Bericht zu erstatten.

Texte du postulat du 6 décembre 1989

Au cours de ces prochaines décennies, des projets de construction d'une valeur de 15 à 20 milliards de francs seront réalisés dans le secteur du trafic ferroviaire. Il importe que la procédure d'approbation des plans soit menée rapidement et que l'Office fédéral des transports puisse suivre et surveiller avec compétence les projets. S'il n'y a pas suffisamment de personnel pour ces deux tâches exigeantes, le contrôle des coûts est plus difficile et le danger est grand que le cadre prévu des coûts soit dépassé.

Le Conseil fédéral est donc invité à examiner les possibilités de renforcer l'effectif de l'Office fédéral des transports en vue de ces grands projets et à en faire rapport au Parlement sous une forme appropriée.

Lauber: Ich habe noch eine Erbschaft aus meiner Zeit als Präsident der Verkehrskommission zu vertreten und begründe gerne kurz und in ausdrücklichem Einverständnis mit unserem derzeitigen geschätzten Präsidenten der Verkehrskommission, Herrn Flückiger, das Ihnen vorgelegte Postulat. Im Zusammenhang mit der Beratung der Botschaft des Bundesrates zum Voranschlag 1990 der SBB wurde in der Verkehrskommission die Frage aufgeworfen, wie das EVED die doch riesigen Infrastrukturvorhaben wie Neat und «Bahn 2000» kontrollierend begleiten und wie die Plangenehmigung speditiv genug und doch sorgfältig sichergestellt werden kann. Eine begleitende Kontrolle und eine zügige Plangenehmigung sind wichtig, damit die Kosten im Griff behalten werden können. Es geht dabei ja nicht um einen Pappenstiel, sondern um Hunderte von Millionen Schweizerfranken.

Der Stellenbestand des EVED gestattet es derzeit nicht, gezielt die nötigen Leute für die bedeutenden Aufgaben einzusetzen. Die Kommission hat deshalb ein entsprechendes Postulat eingereicht: «Im Bereiche des Schienenverkehrs sollen in den nächsten Jahrzehnten Neubauprojekte im Umfang von 15 bis 20 Milliarden Franken realisiert werden. Es ist wichtig, dass die Plangenehmigungsverfahren zügig durchgeführt und die Projekte vom Bundesamt für Verkehr sachkundig begleitet und beaufsichtigt werden können. Wenn für die anspruchsvollen Aufgaben nicht genügend Personal zur Verfügung steht, ist auch die Kostenkontrolle erschwert und die Gefahr gross, dass die vorgegebenen Kostenrahmen überschritten werden. Der Bundesrat wird deshalb eingeladen, Möglichkeiten für eine personelle Verstärkung des Bundesamtes für Verkehr im Hinblick auf diese Grossvorhaben zu prüfen und dem Parlament in geeigneter Form Bericht zu erstatten.»

Mit einer sorgfältigen Ueberwachung und Begleitung der Projekte können sehr grosse Beträge eingespart werden. Ich denke dabei nicht nur an die Bauteuerung. Die Bauteuerung verursacht nur effektive Mehrkosten, wenn sie grösser als die allgemeine Teuerung ist. Es geht vielmehr darum, dass wirklich die besten Lösungen, die nicht teurer sein müssen, gewählt werden. Wir kennen leider verschiedene Beispiele, bei denen mit grossen Investitionen gesamthaft nur teilweise befriedigende Lösungen getroffen wurden. Wesentliche Einsparungen sind mit einer zweckmässigen Submission zum richtigen Zeitpunkt möglich.

Diese Aufgaben können nicht den Projektierungsbüros allein überlassen werden, sie müssen in hohem Masse auch vom Bundesamt für Verkehr wahrgenommen werden.

Die Verkehrskommission beantragt Ihnen aus diesen Gründen, dieses Postulat zu überweisen.

Bundesrat Ogi: Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wir sind sehr interessiert, dass die Grossprojekte, die auf eine Realisierung warten, zügig und zeitgerecht realisiert werden können. Wir kennen Verzögerungen, wir kennen Personalengpässe, und wir kennen vor allem komplizierte rechtliche Verfahren. Zusammenfassend könnte ich sagen: Wir haben grosse Sorgen!

Ich rufe nochmals die anstehenden Grossprojekte in Erinnerung: Es sind «Bahn und Bus 2000»; der Alpentransit oder die (Neat) – die Botschaft haben Sie bekommen, ich erwarte, dass Sie dieses Geschäft zügig behandeln werden –; die Vereina-bahn (hier sind leider noch Juristen und nicht die Baumaschi-

nen am Werk); die Verkehrstrennungsprojekte Centovalli–Locarno, Chur–Arosa, Seetalbahn, Brig usw. Sie sollten uns die Instrumente geben, damit diese Projekte zeitgerecht realisiert werden können. Ich habe nur einige grosse erwähnt und muss noch auf die vielen kleinen Projekte aufmerksam machen, die ebenfalls sehr kompliziert sind. Die Tendenz zu Einsparungen und zu Rekursen nimmt bekanntlich zu, aus verschiedenen Gründen. Vermutlich stehen im Vordergrund: detaillierte Normen vor allem im Umweltschutzbereich; die Bevölkerungsdichte und die Konfliktstellen, die sich dadurch ergeben; die Empfindlichkeiten der einzelnen gegenüber persönlichen Nachteilen; Herr Ständerat Miville hat das vorhin im Zusammenhang mit dem Luftverkehr sehr schön formuliert: «Das Auto des Nachbarn ist ein anderes Auto.»

Weiter wären zu nennen Individualismus und die abnehmende Bereitschaft, solidarische Beiträge an Werke der Allgemeinheit zu leisten – das wohl grösste Problem: Man will das Produkt bis ins hinterste Bergtal, ist aber nicht mehr bereit, die Produktion entgegenzunehmen; man ist nicht mehr bereit, Nutzen und Lasten miteinander zu tragen. Dies macht mir grosse Sorgen.

In dieser Ausgangslage hilft uns, so hoffe ich, Ihr Postulat. Kurzfristig müssen wir selbstverständlich mit dieser Situation und dem geltenden Verfahrensrecht leben und es optimal bewältigen. Mittelfristig muss das Verfahrensrecht dem Konflikt zwischen Verweigerungshaltung und sachlicher Dringlichkeit von grossen Projekten angepasst werden.

Aufgrund des vorliegenden Postulates werden wir verschiedene personelle Sofortmassnahmen beantragen und einleiten. Wir haben auch schon entsprechende organisatorische Massnahmen getroffen, soweit man dies in diesem Staat kann. Wenn man aus der Privatwirtschaft kommt, hat man manchmal Mühe, sich hier anzupassen, denn man kann nicht mehr so flexibel handeln, man hat die Mittel, die man bräuhete, um Ihren Auftrag rechtzeitig zu erfüllen, nicht einfach zur Verfügung. Diese Sorgen sollen Sie aber nicht weiter belasten. Trotzdem hoffen wir, dass es uns gelingen wird, die grossen Projekte zeitgerecht zu realisieren. Wir hoffen auch, dass wir die jetzt über 2000 Einsparungen (bald werden es Beschwerden sein, die auf meinem Tisch liegen) zeitgerecht behandeln können. Das Bundesamt für Verkehr hat für 1991 einen Stellenbedarf in der Grössenordnung von zwanzig neuen Stellen angemeldet. Ich hoffe, dass sie uns bewilligt werden.

Daneben laufen – wie gesagt – organisatorische Verbesserungen, die wir ständig prüfen und die wir auch realisieren, soweit wir eben können. Die grundsätzliche Problematik ist natürlich damit nicht gelöst. Die grundsätzliche Problematik muss – so glaube ich – vertieft im Rahmen der Kommissionen, die hier angesprochen sind, behandelt werden, weil es sonst in diesem Lande nicht mehr möglich ist, diese Grossprojekte zeitgerecht zu lösen. Wir wissen: Ein Tag Verzögerung bei der «Bahn 2000» kostet einfach eine Million Franken, ein Jahr kostet zwischen 300 bis 400 Millionen Franken. Deshalb bin ich Ihnen auch dankbar, dass Sie heute morgen beispielsweise im Nachtragskredit I diese 150 Millionen Franken für die Nationalstrassen beschlossen haben, weil wir bei einem Nein nur verzögern würden, und damit würden die Kosten ansteigen. Deshalb ist eine neuerliche Gesetzesreform des Verfahrensrechts zu erwägen, sei es im Eisenbahnrecht – wie es der Bundesrat in der Botschaft zur Neat vorschlägt – oder seien es Anpassungen anderer Spezialgesetze oder des Gesetzes über die Bundesorganisation oder das Verwaltungsverfahren. Stichworte zu den Ansatzpunkten könnten sein: Verfahrenswege kürzen, Zuständigkeiten ändern – ich weiss, das ist problematisch –, Legitimation gemäss OG Artikel 103 neu diskutieren. Die Gedanken darüber müssen auf breiter Basis aufgenommen werden, auf breitester Basis. Vorläufig aber ist der Bundesrat an Sofortmassnahmen interessiert, und dazu gehört Ihr Postulat.

Deshalb ist der Bundesrat – das darf ich sagen – gerne bereit, das Postulat zu akzeptieren; es kann uns helfen.

Ueberwiesen – Transmis

90.379

Interpellation Jaggi

Anschluss der Westschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz

Réseau européen de lignes à grande vitesse. Raccordement de la Suisse romande

Wortlaut der Interpellation vom 5. März 1990

Der französische Regierungspräsident Michel Rocard sprach sich kürzlich zugunsten einer baldigen Verwirklichung der Linie Lyon–Chambéry–Turin (TGV Transalpin) aus. Damit gab er einer Variante, welche die für die Westschweiz interessanten Juratransversalen in Frage stellen könnte, deutlich den Vorrang.

Da der TGV Transalpin sowie der TGV Rhein-Rhône westlich der Westschweiz einmal in das Hochgeschwindigkeitsnetz integriert werden, bitte ich den Bundesrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Welche Massnahmen will er ergreifen, um die Linien zu begünstigen, über welche die Westschweiz und die Alpentransversale (Lötschberg-Simplon) an das französische Netz angeschlossen werden können?
2. Welchen Stellenwert haben diese Massnahmen in der Politik, die der Bund in bezug auf den grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitsverkehr verfolgt?
3. Wirken die SBB bei der Ausarbeitung des westeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes mit, und wenn ja, mit welchen Optionen?
4. Ist der Bundesrat der Meinung, dass der Anschluss der Schweiz an den TGV Rhein-Rhône eine besondere Art der Finanzierung rechtfertigt?

Texte de l'interpellation du 5 mars 1990

Dans une déclaration récente, M. Michel Rocard, président du Gouvernement français, s'est prononcé en faveur d'une réalisation prochaine de la ligne Lyon–Chambéry–Turin (TGV transalpin). Ce faisant, il marquait une nette préférence pour une option susceptible de remettre en question les transversales jurassiennes intéressant la Suisse romande. Considérant que le réseau ouest-européen de lignes ferroviaires à grande vitesse comprendra à terme cette option du TGV transalpin, ainsi que la ligne TGV Rhin-Rhône qui longe la Suisse romande par l'ouest, je prie le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Quelles mesures le Conseil fédéral pense-t-il prendre pour favoriser les tracés permettant de brancher la Suisse romande et la transversale alpine (Lötschberg-Simplon) sur le réseau français?
2. Quelle place ces mesures prennent-elles dans la politique fédérale des transports ferroviaires transfrontières à hautes performances?
3. Les CFF prennent-ils part à l'élaboration du réseau ouest-européen des lignes à grande vitesse et, le cas échéant, avec quelles options?
4. Le Conseil fédéral pense-t-il que le raccordement de la Suisse à la ligne TGV Rhin-Rhône justifie un mode de financement particulier?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Béguin, Cavadini, Delalay, Ducret, Flückiger, Gautier, Hänsenberger, Hunziker, Lauber, Piller, Reymond, Roth, Zimmerli (13)

Mme Jaggi: Vous le savez mieux que personne, Monsieur le Ministre des transports, que votre secteur est en plein développement et en plein mouvement. Je fais allusion, non seulement à la mobilité physique des personnes et des marchandises, mais surtout à celle des idées, des projets et des dossiers qui se multiplient et se diversifient, non au gré des mois ou des

**Postulat der Verkehrskommission Grossvorhaben im Bereiche des Verkehrs.
Personalkapazität für Plangenehmigung und Projektbegleitung**

Postulat de la Commission des transports et du trafic Grands projets dans le domaine des transports. Effectif du personnel pour le suivi des projets et l'approbation des plans

In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale

Jahr 1990
Année
Anno

Band III
Volume
Volume

Session Sommersession
Session Session d'été
Sessione Sessione estiva

Rat Ständerat
Conseil Conseil des Etats
Consiglio Consiglio degli Stati

Sitzung 02
Séance
Seduta

Geschäftsnummer 89.742
Numéro d'objet
Numero dell'oggetto

Datum 06.06.1990 - 08:00
Date
Data

Seite 298-299
Page
Pagina

Ref. No 20 018 881