

92.3544

Interpellation Schmid Peter
Drohender Kostenengpass
und Baufortgang am Vereinatunnel
Tunnel de la Vereina.
Risque d'impasse financière

Wortlaut der Interpellation vom 17. Dezember 1992

Das Projekt Vereinatunnel gerät in einen Kostenengpass. Dies veranlasste den Bundesrat zu vermehrter Kontrolle über die laufenden Ausgaben und zur Frage einer möglichen einstufigen Redimensionierung der Anlage. Anlässlich eines Augenscheins, welcher den Mitgliedern der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen gewährt wurde, konnte festgestellt werden, dass der Ausbau der Verladerrampen und der zugehörigen kostenaufwendigen Zufahrtsinfrastruktur bereits relativ weit fortgeschritten ist, wogegen der Tunnelvorstoss bis dahin lediglich 750 Meter beidseits betrug.

Wir ersuchen den Bundesrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Fände es der Bundesrat nicht auch sinnvoller, angesichts der sich abzeichnenden Finanzknappheit vorerst einmal die Tunnelröhre zu erstellen, die als reiner Bahntunnel, eventuell mit begrenzter Autoverlademöglichkeit, in Betrieb genommen werden könnte?
2. Nährt das bauliche Vorgehen nicht geradezu den Verdacht, man erstelle vorerst die weniger dringlichen Autozufahrtsprojekte, weil der Tunnel ja so oder so, Finanzen hin oder her, als Sachzwang erstellt werden muss, wenn vorangehend getätigte Ausgaben nicht zum Fenster hinausgeworfenes Geld bedeuten sollen?
3. Ist der Bundesrat bereit, im obengenannten Sinne bei der Direktion der Rhätischen Bahn zu intervenieren und auf den Baufortgang Einfluss zu nehmen?
4. Hält der Bundesrat weiterhin daran fest, die «rollende Strasse» aus allgemeinen Bundesmitteln zu finanzieren, statt dafür auch Treibstoffzollgelder zu verwenden?

Texte de l'interpellation du 17 décembre 1992

Le projet de tunnel de la Vereina risque de se heurter à une impasse financière. Cela a incité le Conseil fédéral à intensifier le contrôle sur les frais courants et à étudier la possibilité de procéder temporairement au redimensionnement de l'ouvrage. Lors d'une visite qu'ils ont faite sur les lieux, les membres de la Commission des transports et des télécommunications ont pu constater que l'aménagement des rampes servant au chargement des marchandises et des coûteuses installations d'accès qui y sont rattachées est déjà assez avancé, alors que de chaque côté, le percement du tunnel n'a atteint que 750 mètres.

Nous demandons au Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. N'estime-t-il pas lui aussi plus judicieux, vu la pénurie des ressources financières à laquelle il faut s'attendre, de percer d'abord le tunnel, afin de pouvoir commencer à l'utiliser comme un simple tunnel ferroviaire, le cas échéant avec la possibilité limitée de transporter des automobiles?
2. Le déroulement de ces travaux ne risque-t-il pas de donner l'impression que l'on effectue d'abord les travaux les moins urgents pour permettre l'accès des automobiles, parce qu'il faut de toute manière, indépendamment de l'état des finances, créer un fait accompli qui oblige à achever le tunnel pour éviter que les dépenses n'aient été inutiles?
3. Le gouvernement est-il disposé à intervenir dans le sens indiqué auprès de la direction des Chemins de fer rhétiques et à infléchir la poursuite des travaux?
4. Le gouvernement reste-t-il déterminé à financer la «chaussée roulante» par les fonds généraux de la Confédération, au lieu d'utiliser également à cette fin le produit des droits d'entrée sur les carburants?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bär, Baumann, Béguelin, Bircher Peter, Bühlmann, Diener, Dünki, von Felten, Gardiol, Goll, Gonseth, Hafner Rudolf, Herczog, Hollenstein, Maeder, Meier Hans, Meier Samuel, Meyer Theo, Misteli, Raggenbass, Robert, Seiler Rolf, Stalder, Steiger, Thür, Wanner, Weder Hansjürg, Zwygart (28)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit
 Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 3. Februar 1993

Rapport écrit du Conseil fédéral
du 3 février 1993

1. Mit dem Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1986 über die Vereinabahn hat sich das Parlament dafür entschieden, dass der Bund der Rhätischen Bahn (RhB) für den Bau der neuen Bahnverbindung einen nicht rückzahlbaren Bundesbeitrag im Ausmass von 85 Prozent der veranschlagten Kosten von 538 Millionen Franken (Preisbasis 1985) gewährt. Der Rest wird vom Kanton Graubünden aufgrund eines Volksentscheids aufgebracht.

Die neue Verbindung wird im Sinn der Botschaft vom 19. Februar 1986 über die Vereinabahn zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Unterengadins und des Münstertales erstellt. Die Massnahme soll sowohl Bahnreisenden wie auch Automobilisten dienlich sein. Den letzteren sind zu diesem Zweck Verlademöglichkeiten im Engadin und im Prättigau zur Verfügung zu stellen.

Das zur Ausführung gelangende Werk entspricht in allen wesentlichen Teilen dem in der Botschaft beschriebenen Projekt. Nach Angaben der Bahn sind jedoch aus heutiger Sicht Mehrkosten von rund 36 Millionen Franken (Preisbasis 1985) zu erwarten, wenn das Projekt im vollen Umfang gemäss Botschaft realisiert werden soll, wobei im Kostenvoranschlag enthaltene Reserven von rund 17 Millionen Franken für die Bewältigung unvorhersehbarer geologischer Risiken nicht angetastet worden sind.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV), das den Bau eng begleitet, hat die RhB beauftragt, mit einer sogenannten rollenden Blockierungsplanung laufend aufzuzeigen, wie das Projekt zu redimensionieren ist, damit der vorgegebene Kredit eingehalten werden kann.

Die Analyse der RhB zeigt, dass das Ziel der Krediteinhaltung mittels einer Reihe verhältnismässig kleiner Redimensionierungsmassnahmen grundsätzlich erreichbar ist, ohne den Charakter des Gesamtwerks wesentlich zu verändern. Es sind dabei nur solche Massnahmen zu treffen, die ohne grössere Schwierigkeiten nachträglich realisiert werden können, sofern der Bedarf ausgewiesen ist und sich Finanzierungsmöglichkeiten ausserhalb des Vereinakredits finden lassen.

Die rollende Blockierungsplanung führt jedoch dazu, dass die Leistungsfähigkeit der neuen Linie gegenüber dem Botschaftsprojekt in einem gewissen Mass reduziert wird. Der in der Botschaft festgehaltene Grundsatz, wonach die neue Verbindung sowohl Eisenbahnreisenden wie auch Automobilisten zu dienen hat, wird durch die rollende Blockierungsplanung aber nicht tangiert.

Dagegen schlägt der Interpellant vor, zur Kostenreduktion vorerst nur eine reine Bahnverbindung, eventuell mit begrenzter Autoverlademöglichkeit, zu erstellen. Durch diese Massnahmen liessen sich zweifelsohne bedeutende weitere Kosteneinsparungen erzielen. Sie würden aber dem vorgenannten Grundsatz widersprechen und die Automobilisten den Bahnreisenden gegenüber benachteiligen. Auf die vom Interpellanten vorgebrachten Massnahmen ist daher aus rechtlichen Gründen zu verzichten. Dies um so mehr, als die Massnahmen gemäss der vom BAV ins Leben gerufenen rollenden Blockierungsplanung aus heutiger Sicht zur Krediteinhaltung ausreichen.

2. Wie vorangehend dargelegt, ist die Vereinalinie als ein einheitliches Werk zu betrachten. Bahn- und Verladeinfrastrukturen sind gleichzeitig zu erstellen. Der heute zu verzeichnende relativ grosse Fortschritt bei den künftigen Autoverladebahn-

höfen, welche sich in unmittelbarer Nähe der beiden Portale des Vereinatunnels befinden, ist vorweg durch das Bauprogramm bedingt. Es sind frühzeitig die Voraussetzungen zu schaffen, damit ein bedeutender Teil des Ausbruchmaterials daselbst deponiert werden kann und nicht über grössere Distanzen ausserhalb der Baustellen zu transportieren ist. Diese Deponien bilden gemäss Projekt den Unterbau der Verladebahnhöfe.

Am augenfälligsten tritt dieser Umstand auf der Südseite zutage. Dort sind zur Schaffung der genannten Voraussetzungen vorweg namhafte Kunstbauten im Zusammenhang mit der neuen Führung der Kantonsstrasse erforderlich.

Die hier in Frage stehenden Arbeiten stellen somit keine Sachzwänge für künftige Investitionen dar, wie dies vom Interpellanten vermutet wird. Das BAV würde ein solches Vorgehen seitens der Bahn unter keinen Umständen akzeptieren.

3. Da die Vorschläge des Interpellanten, wie erwähnt, dem in der Botschaft über die Vereinabahn angegebenen Zweck dieser Verbindung zuwiderlaufen, steht es dem Bundesrat nicht zu, bei der Direktion der RhB zu intervenieren und diese Projektänderungen durchzusetzen, noch hat die Bahn selbst die Möglichkeit, dies in eigener Regie zu tun. Bundesrat und RhB sind verpflichtet, das Projekt soweit finanziell möglich im Sinn der Botschaft über die Vereinabahn zu realisieren.

Zudem erübrigt sich eine solche Intervention, da wie erwähnt aus heutiger Sicht die Krediteinhaltung durch die Ergreifung des Massnahmenpakets gemäss der rollenden Blockierungsplanung gewährleistet werden kann.

4. Die Botschaft über die Vereinabahn erachtet das Treibstoffzollgesetz aus juristischen und finanztechnischen Gründen als keine taugliche Grundlage für die Finanzierung. Der Bundesanteil wird gestützt auf Artikel 23 der Bundesverfassung in seinem vollen Umfang zu Lasten des ordentlichen Bundesbudgets geleistet.

Die Frage der Finanzierung bildet daher einen integrierenden Bestandteil des Bundesbeschlusses über die Vereinabahn, und der Bundesrat ist daher der Meinung, dass darauf nicht zurückzukommen sei. Mit einer Finanzierung über das Treibstoffzollgesetz lassen sich die Probleme im Zusammenhang mit den Mehrkosten weder lösen noch mildern. Eine Aenderung der Finanzierung gemäss Vorstellung des Interpellanten würde lediglich eine Verschiebung von finanziellen Verpflichtungen innerhalb des Bundes bedeuten, auf welche der Uebersichtlichkeit wegen zu verzichten ist.

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt und verlangt Diskussion.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion offensichtliche Mehrheit
Dagegen Minderheit

Verschoben – Renvoyé

92.3579

Interpellation Narbel

Elektrizitätsleitungen. Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens

Accélération de l'approbation des plans de lignes électriques

Wortlaut der Interpellation vom 18. Dezember 1992

Angesichts der Verzögerungen bei der Genehmigung von Elektrizitätsleitungen, wie ich sie in der Begründung beschreibe, stelle ich dem Bundesrat folgende Fragen:

1. Wirken sich die Verzögerungen bei der Genehmigung der Pläne für Elektrizitätsleitungen wirtschaftlich für unser Land nicht äusserst schädlich aus?

2. Könnte der Bundesrat nicht im USG verbindliche Fristen festlegen, damit sich derartige Verzögerungen nicht wiederholen?

3. Könnte man sich nicht für die Lösung entscheiden, wie sie bei der Leitung Cleuson-Dixence getroffen worden ist, indem man eine Frist festlegt, innerhalb welcher die Bewilligung erteilt werden muss? Die Frist wäre vom Bundesrat festzulegen.

4. Könnte der Bundesrat nicht, um aufwendige Verfahren zu vermeiden, einen Vermittler bezeichnen, der, so wie das Bundesgericht im Falle des Projektes Cleuson-Dixence, die Blockierung aufhebt?

Texte de l'interpellation du 18 décembre 1992

Devant les retards tels que décrits dans le développement pour l'approbation des lignes électriques, je pose les questions suivantes au Conseil fédéral:

1. Les retards dans l'approbation des plans de lignes électriques ne sont-ils pas hautement préjudiciables pour l'économie du pays?

2. Le gouvernement pourrait-il envisager de fixer des délais impératifs dans la LPE, qui empêchent le renouvellement de tels retards?

3. La solution de déblocage de Cleuson-Dixence ne pourrait-elle pas être adoptée, en fixant un délai dans lequel l'approbation devrait intervenir? Ce délai serait fixé par le Conseil fédéral.

4. Pour éviter des procédures fastidieuses, le Conseil fédéral pourrait-il désigner un médiateur qui, à l'instar du Tribunal fédéral dans le projet Cleuson-Dixence, débloquerait la situation?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aubry, Chevallaz, Comby, Couchepin, Darbellay, Ducret, Duvoisin, Eggly, Epiney, Etique, Frey Claude, Friderici Charles, Gobet, Gros Jean-Michel, Guinand, Leuba, Maitre, Mamie, Perey, Philipona, Pidoux, Pini, Poncet, Sandoz, Savary, Scheurer Rémy, Schmied Walter, Zwahlen (28)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Selon une ancienne procédure, il a fallu dix ans pour obtenir l'approbation de principe pour la ligne Vaux-sur-Morges-Eysins et sept ans pour la ligne Eysins-Verbois. Depuis fin 1989, le dossier relatif aux plans de détail pour ces deux lignes a été déposé à l'Inspection fédérale des installations à courant fort. A ce jour, aucune approbation n'est intervenue et un grand nombre d'études complémentaires ont été demandées et effectuées.

Récemment, dans le projet Cleuson-Dixence, le Tribunal fédéral a donné un délai de deux mois aux promoteurs du projet et aux opposants pour trouver un accord. Cette intervention de notre haute autorité judiciaire a permis de débloquer rapidement la situation.

En matière de transport d'énergie, les retards pris dans la réalisation des lignes électriques coûtent fort cher aux consommateurs: 50 millions de kWh/an pour les pertes de transport ainsi que des frais supplémentaires, dont le total atteint 100 millions de francs, total qui dépassera certainement le coût de la ligne lors de sa mise en service.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 3. Februar 1993

Rapport écrit du Conseil fédéral

du 3 février 1993

La motion 92.3086 Berger («Procédure accélérée pour les installations énergétiques») a été présentée au Parlement le 12 mars 1992. Convaincu qu'il faut accélérer les procédures d'approbation des plans d'installations à courant fort en dépit d'exigences nouvelles (par exemple, la protection de l'environnement, l'aménagement du territoire), le Conseil fédéral a déclaré, le 13 mai, vouloir accepter la motion. Celle-ci a alors été transmise par le Conseil national le 19 juin et par celui des Etats le 1er décembre dernier. L'accélération souhaitée de la

Interpellation Schmid Peter Drohender Kostenengpass und Baufortgang am Vereinatunnel

Interpellation Schmid Peter Tunnel de la Vereina. Risque d'impasse financière

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	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.3544
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.03.1993 - 08:00
Date	
Data	
Seite	634-635
Page	
Pagina	
Ref. No	20 022 498

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.