

Ingress, Ziff. I Einleitung*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Préambule, ch. I Introduction*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Art. 36quater***Antrag der Kommission**Abs. 1*

... eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Abgabe

Abs. 2, 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 36quater*Proposition de la commission**Al. 1*

... redevance liée, soit aux prestations, soit à la consommation. La redevance

Al. 2, 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Ziff. II***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

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

Für Annahme des Entwurfes

79 Stimmen

Dagegen

29 Stimmen

Herczog: Es sind jetzt verschiedene Abstimmungen relativ rasch durchgeführt worden. Ich möchte Sie bitten, eine Abstimmung zu wiederholen bzw. auf eine Abstimmung zurückzukommen, nämlich zum Bundesbeschluss A. Dort haben wir bezüglich Referendumpflicht ein kleines Tohuwabohu produziert. Ich glaube, im Bundesbeschluss B war die Abstimmung korrekt und kam auch richtig heraus.

Es ist materiell falsch, wie es jetzt beim Bundesbeschluss A herausgekommen ist. Ich bitte Sie, meinem Rückkommensantrag zuzustimmen, damit wir über Artikel 20 Absatz 3 nochmals abstimmen können.

Präsident: Leider muss ich Ihnen mitteilen, dass Rückkommen nach der GesamtAbstimmung laut Reglement nicht mehr möglich ist. Aber weil wir ja als Parlament über unser Reglement selber entscheiden, bin ich einverstanden, den Ordnungsantrag anzunehmen. (*Heiterkeit*)

Stucky: Ich bitte Sie nun wirklich, das Reglement anzuwenden; denn ein Reglement ist für alle Fälle geschaffen worden und kann nicht aus der augenblicklichen Stimmung des Rates heraus einfach ad hoc geändert werden; sonst hat es gar keinen Sinn, ein Reglement zu machen.

Es ist etwas Pech, Herr Herczog: Ich hätte Ihnen auch noch zugestimmt, wenn es um die Sache gegangen wäre. Aber da müssen wir uns schon an das Reglement halten, das wir einmal akzeptiert haben; wir können das nicht einfach ad hoc aufheben.

Präsident: Dura lex est lex! Wir gehen somit zum nächsten Geschäft über.

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

93.3050

**Dringliche Interpellation Wyss William
Kostenüberschreitung
Konzept «Bahn 2000»****Interpellation urgente Wyss William
«Rail 2000».****Dépassement des coûts***Wortlaut der Interpellation vom 1. März 1993*

Am 6. Dezember 1987 hat das Schweizer Volk in einer Referendumsabstimmung den Bundesbeschluss zum Konzept «Bahn 2000» inklusive der vier Neubaustrecken gutgeheissen. Vorgängig genehmigten die eidgenössischen Räte einen Rahmenkredit von 5,4 Milliarden Franken (Preisbasis 1985).

In den letzten Wochen erklärten die SBB, dass heute nunmehr von 10,7 Milliarden Franken für das gleiche Konzept ausgegangen werden müsse. Angesichts der heutigen Bundesfinanzlage gefährdet die massive Kostensteigerung die Realisierung des Konzepts «Bahn 2000».

Der Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes sah sich deshalb gezwungen, die Kosten für das Konzept «Bahn 2000» auf 8 Milliarden Franken zu plafonieren. Er wies die SBB an, das ganze Konzept (Angebot, Betrieb, Rollmaterial, Bauten) zu überprüfen und ein Kernprojekt vorzulegen, das den Betrag von 8 Milliarden Franken nicht übersteigt (8 Milliarden Franken = Kredit 1986 auf Preisbasis 1985 von 5,4 Milliarden Franken plus aufgelaufene Teuerung bis Ende 1992).

Ist der Bundesrat bereit, das Parlament über die Ursachen der Kostensteigerungen und die Konzeptüberarbeitung umfassend zu informieren?

Ist der Bundesrat nicht auch der Auffassung, dass der Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1986 betreffend das Konzept «Bahn 2000» (SR 742.100) nicht mehr vollständig eingehalten werden kann und deshalb revidiert und dem Parlament zur erneuten Beratung vorgelegt werden muss?

Texte de l'interpellation du 1er mars 1993

Le 6 décembre 1987, lors d'un scrutin référendaire, le peuple suisse a approuvé l'arrêté fédéral concernant le projet «Rail 2000», y compris la construction de quatre nouveaux tronçons. Préalablement, les Chambres fédérales avaient voté un crédit-cadre de 5,4 milliards de francs (prix de 1985).

Il y a peu, les CFF ont déclaré qu'il fallait désormais prévoir la somme de 10,7 milliards de francs pour ce même projet. Etant donné la situation actuelle des finances fédérales, cette augmentation massive des coûts compromet sérieusement la réalisation de «Rail 2000».

En conséquence, le chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie s'est vu contraint de plafonner les coûts globaux à 8 milliards de francs. Il a également demandé aux CFF de réexaminer l'ensemble du projet (offre, exploitation, matériel roulant, constructions) et de présenter un projet de base qui ne dépasse pas ce montant (8 milliards de francs – crédit de 1986 sur la base du prix de 1985, soit 5,4 milliards de francs, plus le renchérissement accumulé jusqu'à la fin de 1992).

Le Conseil fédéral est-il disposé à informer en détail le Parlement sur les causes de cette augmentation des coûts et sur la révision du projet?

Le Conseil fédéral n'est-il pas lui aussi d'avis que l'arrêté fédéral du 19 décembre 1986 concernant le projet «Rail 2000» (RS 742.100) ne peut plus être complètement respecté, et qu'il faut donc le réviser, puis le soumettre à nouveau au Parlement?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Binder, Bortoluzzi, Daepf, Fischer-Hägglingsen, Hari, Jäggi Paul, Maurer, Müller, Neuenchwander, Schwab, Vetterli, Wanner, Zölch (13)

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

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 15. März 1993
Rapport écrit du Conseil fédéral du 15 mars 1993

Tatsächlich rechnen die SBB in ihrem Standbericht vom August 1992 mit Infrastrukturkosten zur Verwirklichung des Konzepts «Bahn 2000» in der Grössenordnung von 10,7 Milliarden Franken, während der bewilligte Kredit, umgerechnet in heutige Kaufkraft, rund 8 Milliarden Franken beträgt. Hinzu kommen weitere, nicht im Kredit enthaltene Kosten aus den ordentlichen Investitionen sowie das Rollmaterial. Effektive Kostenüberschreitungen sind indessen noch nicht eingetreten. Bis heute ist nämlich lediglich 1 Prozent der Bauten erstellt worden, 4 Prozent befinden sich im Bau, und weitere 4 Prozent können nächstens in Angriff genommen werden. Der grosse Rest von 91 Prozent der Bauten befindet sich im Plan-genehmigungsverfahren, in der Planung oder erst im Studium. Man muss somit im vorliegenden Zusammenhang von «geplanten» Kostenüberschreitungen sprechen.

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.

Anhand des Beispiels der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist sollen diese Schwierigkeiten illustriert werden: Im Jahr 1986 rechneten die SBB mit Projektkosten von 773 Millionen Franken. Ende 1992 bezifferten die SBB im Auflageprojekt die Gesamtkosten auf fast 1,5 Milliarden Franken, einschliesslich 222 Millionen Franken für Umweltschutzmassnahmen. Die SBB glauben, damit ein Projekt zu haben, das den geltenden Umweltschutzbestimmungen gerecht wird. Demgegenüber würde die Realisierung der von den Kantonen und Regionen, vom Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) und von anderen Bundesstellen sowie von vielen Einsprechern zusätzlich verlangten Umweltauflagen weitere rund 700 Millionen Franken kosten.

Darin enthalten sind Mehrkosten von rund 220 Millionen Franken für den Munibergtunnel, für dessen Notwendigkeit Gewässer- und Landschaftsschutzgründe angeführt werden, und 175 Millionen Franken für den Oesch-Oenz-Tunnel, der in erster Linie aus Gründen des Landschaftsschutzes gefordert wird. Während im Auflageprojekt für die rund 45 Kilometer lange Neubaustrecke 10,7 Kilometer Tunnel vorgesehen sind, würde sich der Tunnelanteil durch den Bau dieser zusätzlichen Tunnel auf 21,5 Kilometer, auf fast 50 Prozent der Streckenlänge, erhöhen.

Aus Gründen des Gewässerschutzes wird ein Verzicht auf Herbizideinsatz gefordert, was Mehrkosten von 95 Millionen Franken für die notwendigen Ersatzmassnahmen bedeuten würde. Für die ebenfalls geforderte Revitalisierung der Oberflächengewässer rechnet man mit zusätzlichen Aufwendungen von 3,5 Millionen Franken und für den Transport von Aus-hubmaterial zu weiter entfernten Deponien infolge eines verlangten Verzichts auf eine neue Deponie mit solchen von über 30 Millionen Franken.

Die SBB sehen den Bau von Wildquerungen vor, welche auf insgesamt 15 Millionen Franken veranschlagt sind. Die zuständigen Stellen erachten auf dem betreffenden Abschnitt allerdings mindestens zwei zusätzliche solche Bauwerke als unumgänglich und verlangen zudem Aenderungen bei den bereits geplanten Wildquerungen, so dass mit 40 Millionen Franken Mehrkosten gerechnet werden muss.

Diese Beispiele könnten vermehrt werden. Sie veranschaulichen die zurzeit bestehenden Schwierigkeiten insbesondere bei der Umsetzung der Umweltschutzgesetzgebung. Anlässlich der Beratung der Vorlage «Bahn 2000» waren zwar das Natur- und Heimatschutzgesetz, das Forstpolizeigesetz, das

Jagd- und Vogelschutzgesetz sowie das Gewässerschutzgesetz bekannt. Bekannt war auch das Umweltschutzgesetz, nicht aber dessen Verordnungen (Lärmschutz, Bodenschutz, Störfall). Dadurch wurden die Kosten für Umweltauflagen massiv unterschätzt. Erst rechtskräftige Entscheide werden definitiv festlegen, welche Umweltschutzmassnahmen zwingend verwirklicht werden müssen.

Würden sämtliche geforderten Massnahmen realisiert, dann erhöhten sich die Baukosten der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist auf 2,2 Milliarden Franken. Zurückgerechnet auf die Basispreise ergäbe dies annähernd eine reale Verdoppelung der Kosten. Ein grosser Teil dieser Massnahmen ist aber nicht nur durch den Umweltschutz bedingt, sondern auch auf zunehmende Begehrlichkeiten der vom Bau der Linie betroffenen Kantone und anderer Interessenskreise zurückzuführen. Wie hoch die Anteile an den Mehrkosten sind, kann nicht exakt rekonstruiert werden. Schliesslich ist es erwiesen, dass auch verfahrensmässige Verzögerungen zu geplanten Mehrkosten geführt haben.

Das Beispiel des Zusammenwirkens und der Ueberschneidung von verschiedenen Ursachen der Mehrkosten bei der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist kann stellvertretend für einen grossen Teil der Vorhaben im Konzept «Bahn 2000» verallgemeinert werden. Es zeigt, dass die verschiedenen Ursachen der Erhöhung der geplanten Baukosten nicht restlos isoliert werden können. Das ist aber gar nicht nötig. Wesentlich ist, dass Massnahmen zur Verhinderung dieser drohenden Kostenüberschreitungen ergriffen werden.

Nachdem die SBB im Herbst 1990 erstmals über mögliche Kostenüberschreitungen orientiert haben, hat das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED) umgehend gehandelt. Die SBB wurden bereits am 8. November 1990 beauftragt, sämtliche Möglichkeiten zur Kostenreduktion aufzuzeigen. Die Resultate dieser Arbeiten waren er-nüchternd: Die von den SBB vorgesehenen Massnahmen hätten mit einer Einsparung von rund 1,5 Milliarden Franken keine substantielle Verbesserung gebracht, und die Rentabilität, seinerzeit eine Basis der parlamentarischen Beschlüsse, wäre nicht mehr gesichert gewesen.

Deshalb hat das EVED erneut rasch und 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 Kredites 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 hat das EVED den SBB ferner folgende Wünsche übermittelt:

– Die Suisse romande darf nicht benachteiligt werden.

So ist die Jurasüdfuss-Linie der Mittelland-Linie fahrzeitmässig gleichzustellen.

– Den Kapazitätsanforderungen für den Alpenstransit-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 Konzepts ist mit entsprechenden Rechnungen 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. In jedem Fall wird der Bundesrat jedoch die eidgenössischen Räte auf dem laufenden halten.

93.3104

**Dringliche Interpellation
der grünen Fraktion
Krise und Zukunft
des öffentlichen Verkehrs
Interpellation urgente
du groupe écologiste
Crisse 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 Regionalverkehr betrifft. Zweifellos hat das Planungs- und Finanzfiasko bei der «Bahn 2000» auch Auswirkungen auf die Neat. Ein zusätzlicher Grund zur Beunruhigung ist, dass gemäss Finanzplanung bei einem Ausgabenwachstum des Gesamtbundeshaushaltes bis 1995 um 6,3 Prozent die Ausgaben für den öffentlichen Verkehr mit 5,9 Prozent unterdurchschnittlich zunehmen, 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 übrig bleibt, eine neue Volksabstimmung nötig ist?
- Wer trägt die Verantwortung für das «Bahn 2000»-Debakel, und ist der Bundesrat bereit, die Verantwortlichkeiten abzuklären?
- 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 transports par le rail suscitent une inquiétude qui a été renforcée par la récente publication de livre vert du groupe dit «de réflexion» sur l'avenir des CFF. Des considérations d'ordre financier 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 augmenteront de 5,9 pour cent seulement jusqu'en 1995, ce qui est inférieur à l'augmentation moyenne de 6,3 pour cent des dépenses inscrites au budget de la Confédération, alors que les dépenses 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 suivantes:

- 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.

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	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.