

ungeachtet des Fahrausweises von jedem Reisenden, der ein Linienteilstück ohne Erschliessungsfunktion für Wohn- und Arbeitsplätze befährt, zu bezahlen. Nachdem auf den fraglichen Linien vorwiegend Fahrten ausgeführt werden, die in den Freizeitbereich fallen, finden die am Generalabonnement beteiligten Transportunternehmungen eine Änderung in der Fahrausweiskonzeption zurzeit schwerlich angezeigt.

Für den Bundesrat besteht deshalb kein Anlass, von den Transportunternehmungen Anpassungen bei den Fahrausweisen zu verlangen.

*Erklärung des Interpellanten: teilweise befriedigt*  
*Déclaration de l'interpellateur: partiellement satisfait*

93.3453

### **Interpellation Rechsteiner** **«Bahn 2000»** **und Rheintallinie der SBB** **«Rail 2000»** **et ligne CFF de la vallée du Rhin**

*Wortlaut der Interpellation vom 4. Oktober 1993*

Im Rahmen des in einer Volksabstimmung bestätigten Projektes «Bahn 2000» sind für die Strecke St. Gallen–Sargans die Einführung des Stundentaktes und als Voraussetzung dafür verschiedene Ausbauten (Doppelspur St. Fiden–Mörschwil, Doppelspurinsel im Rheintal) versprochen worden. Ein per Ende Juni 1993 erstatteter Bericht der Generaldirektion SBB schlägt nun vor, weder das eine (Ausbauvorhaben) noch das andere (Stundentakt) zu realisieren (und dies, obschon beispielsweise Bundesrat Ogi die rasche Verwirklichung dieser der Ostschweiz seit langem versprochenen Vorhaben im August 1990 vor der Arbeitsgemeinschaft Rheintal-Werdenberg in Sevelen noch einmal ausdrücklich bestätigt hatte).

Dies kann nicht hingenommen werden.

Ich frage den Bundesrat:

1. Teilt er die Auffassung, dass die für die Einführung des Stundentaktes im St. Galler Rheintal erforderlichen Ausbauten auf Doppelspur, wie im Rahmen des Konzeptes «Bahn 2000» versprochen, realisiert werden müssen?
2. Anerkennt der Bundesrat die Bedeutung dieser Ausbauvorhaben für die Ostschweiz, aber auch für den überregionalen öffentlichen Verkehr? Inwiefern?
3. Der Vorsteher des EVED formulierte als ausdrückliche Vorgabe für den Bericht der Generaldirektion SBB (richtigerweise), dass die Westschweiz nicht benachteiligt werden dürfe. Teilt der Bundesrat die Auffassung, dass andererseits auch die im Bericht faktisch nun vorgeschlagene Benachteiligung der Ostschweiz nicht zugänglich ist?
4. Was hat der Bau des Nationalstrassenstückes St. Gallen–Sargans bis heute gekostet? Welcher Betrag war dafür bei der Beschlussfassung vorgesehen? Welche Kosten verursacht demgegenüber der versprochene Ausbau auf Doppelspur im St. Galler Rheintal zwischen Mörschwil und St. Gallen? Teilt der Bundesrat die Auffassung, dass der Ausbau der (überregionalen) Verkehrsinfrastruktur im St. Galler Rheintal in den vergangenen Jahrzehnten einseitig zugunsten des privaten Motorfahrzeugverkehrs erfolgt ist – mit den entsprechenden Folgen – und dass eine Korrektur bei den veralteten Anlagen der SBB überfällig ist?
5. Teilt der Bundesrat die Auffassung, dass eine allfällige Redimensionierung des Projektes «Bahn 2000» wieder durch die eidgenössischen Räte beschlossen werden müsste?
6. Im übrigen: Welche Ausbauten und Verbesserungen sind in den nächsten Jahren für den Knoten bzw. den Bahnhof St. Gallen vorgesehen?

*Texte de l'interpellation du 4 octobre 1993*

Dans le cadre du projet «Rail 2000» approuvé lors d'une votation populaire, on avait promis d'instaurer la cadence horaire sur la ligne de Saint-Gall à Sargans et de procéder à divers aménagements (doublement de la voie sur le tronçon St. Fiden–Mörschwil, îlot à double voie dans la vallée du Rhin) sans lesquels cette promesse ne pourrait être tenue. Dans un rapport présenté à la fin de juin 1993 pourtant, la Direction générale des CFF propose de renoncer aussi bien aux aménagements qu'à la cadence horaire, en dépit du fait que, par exemple, le conseiller fédéral Ogi ait expressément renouvelé à Sevelen, en août 1990, devant le groupe de travail de la vallée du Rhin et de Werdenberg (Arbeitsgemeinschaft Rheintal-Werdenberg) que ces mesures promises depuis longtemps à la Suisse orientale seraient réalisées rapidement.

On ne saurait accepter la proposition de la Direction générale des CFF.

Je demande au Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Est-il aussi d'avis que l'aménagement de la double voie nécessaire à l'instauration de la cadence horaire sur la ligne de la vallée saint-galloise du Rhin, doit être réalisé comme on l'avait promis dans le cadre du projet «Rail 2000»?
2. Reconnaît-il l'importance de ces travaux d'aménagement pour la Suisse orientale, ainsi que pour les transports publics sur le plan suprarégional? Jusqu'à quel point?
3. Le chef du DFTCE a déclaré expressément (et à juste titre) en préalable au rapport de la Direction générale des CFF, que la Suisse occidentale ne doit pas être défavorisée. Le Conseil fédéral est-il aussi d'avis qu'il n'est pas admissible non plus de désavantager la Suisse orientale comme cela est pratiquement proposé dans le rapport?
4. Quel a été jusqu'à présent le coût de la construction du tronçon de route nationale Saint-Gall–Sargans? Quel était le montant prévu à ce titre lorsque la décision de construire l'ouvrage a été prise? Quel serait d'autre part le coût du doublement promis de la ligne desservant la vallée saint-galloise du Rhin et du tronçon reliant Mörschwil à Saint-Gall? Le Conseil fédéral est-il aussi d'avis que l'aménagement des communications (suprarégionales) de la vallée saint-galloise du Rhin a favorisé unilatéralement, au cours des décennies passées, le trafic des véhicules motorisés privés – ce qui a eu les conséquences qu'il fallait en attendre – et qu'il est urgent de corriger cet état de choses en rénovant les installations vétustes des CFF?
5. Le Conseil fédéral est-il aussi d'avis qu'un éventuel redimensionnement du projet «Rail 2000» devrait faire l'objet d'une nouvelle décision du Parlement?
6. Au surplus: Quels aménagements et améliorations a-t-on prévu d'apporter ces prochaines années au noeud ferroviaire que constitue la gare de Saint-Gall?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Bundi, Caspar-Hutter, Hammerle, Hollenstein, Jaeger, Maeder (6)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates*

*vom 14. September 1994*

*Rapport écrit du Conseil fédéral*  
*du 14 septembre 1994*

1. Im Botschaftskonzept «Bahn 2000» waren zwischen St. Gallen und Sargans stündlich je ein Schnellzug und ein Regionalzug eingeplant. Die Strecke St. Gallen–Sargans sollte hierzu teilweise auf Doppelspur ausgebaut werden, ohne dass die Lage und Länge der einzelnen Doppelspurabschnitte definiert wurde.

Aktuelle Verkehrsprognosen zeigen, dass dieses Angebot weit über der künftig erzielbaren Nachfrage liegt. 1992 überstieg der Beitrag des Bundes für die Regionalzüge St. Gallen–Chur die zurechenbaren Erlöse um fast das Doppelte. Für jeden Franken, den ein SBB-Fahrgast für einen Regionalzug be-

zahlt, legt der Bund nochmals zwei Franken dazu. Das Defizit stammt zu zwei Dritteln vom Abschnitt St. Margrethen–Sargans. Aus diesen Gründen kann das vorgesehene Bahnangebot nicht aufrechterhalten werden.

2. Der Bundesrat anerkennt die Bedeutung eines verbesserten Angebots des öffentlichen Verkehrs in der Ostschweiz. Da das heutige Bahnangebot auch aus Kundensicht nicht befriedigen kann, da mehrere Bahnstationen im St. Galler Rheintal weitab von den Dörfern liegen, wurden durch die SBB für das St. Galler Rheintal *kundenfreundlichere und wirtschaftlichere Angebotskonzepte* ausgearbeitet. Diese zielen darauf ab, die Lokalbedienungen mit Bussen sicherzustellen und die wichtigsten Orte mit einem stündlichen Schnell- oder Eilzug zu verbinden. Dank der Integration des Busdienstes in den Bahnfahrplan bleiben kurze Umsteigezeiten gewährt. Zum Teil werden die Reisezeiten von Haus zu Haus gegenüber heute verkürzt. Dieses Angebotskonzept wird zusammen mit dem Kanton St. Gallen bereinigt. Erste Gespräche haben bereits stattgefunden.

3. Von einer Benachteiligung der Ostschweiz kann nicht gesprochen werden. Wie dem Bericht über die erste Etappe von «Bahn 2000» entnommen werden kann, wird im Rahmen von «Bahn 2000» in der West- und Ostschweiz etwa gleich viel investiert. Hierbei ist die Integration der Ostschweiz in das Konzept der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale mit dem Bau des Hirzel- und Zimmerbergtunnels, dem Ausbau der Strecke St. Gallen–Rapperswil–Pfäffikon und dem Ausbau des Bahnhofs Chur noch nicht berücksichtigt.

Zudem werden in der ersten Etappe von «Bahn 2000» die Angebotsziele teilweise anstatt durch Investitionen in die Infrastruktur durch ausgeklügelte moderne Betriebsleitsysteme und neuartiges Rollmaterial erreicht. Die Ostschweiz wird sowohl durch Züge mit aktiver Wagenkastenheizung als auch durch moderne klimatisierte Doppelstockwagen bedient.

4. Für die N 1 und die N 13 zwischen St. Gallen und Sargans wurden bislang rund 570 Millionen Franken ausgegeben. Hierbei handelt es sich um eine Addition der nominalen, jeweils ausgegebenen Beträge, die somit eine unterschiedliche Preisbasis aufweisen.

Der Doppelspurabschnitt Mörschwil–Goldach mit einer Investitionssumme von 28 Millionen Franken ist Bestandteil der ersten Etappe von «Bahn 2000». Gleichzeitig wird aus Mitteln des ordentlichen Budgets für 37 Millionen Franken der SBB der Bahnhof St. Margrethen bis 1996 den heutigen Bedürfnissen angepasst. Für die Doppelspurinseln im St. Galler Rheintal wären je nach exakter Lage und Ausdehnung Investitionen von 60 bis 70 Millionen Franken notwendig.

Der vom Interpellant angestrebte Vergleich der Ausgaben für das Nationalstrassen- und das Bahnnetz ist nur bedingt zulässig. Investitionen der Bahn sind dann sinnvoll, wenn damit ein Nutzen verbunden ist und Verkehrsteilnehmer von der Strasse auf die Schiene gelockt werden können. Mit Investitionen, die nicht auf ein Nachfragepotential stossen, ist weder dem öffentlichen Verkehr noch der Umwelt gedient. Aus diesem Grund arbeiten die SBB unter Einbezug der regionalen Instanzen ein kundenfreundliches Angebotskonzept des öffentlichen Verkehrs im St. Galler Rheintal aus.

5. Mit der Etappierung des Angebotskonzeptes «Bahn 2000» werden keine wesentlichen Teile abgeändert oder gar fallengelassen. Auf die Errichtung der vorgesehenen Neubaustrecken wird nicht verzichtet. Sie werden allerdings zum Teil zeitlich verschoben.

Die Etappierung ist im Bundesbeschluss betreffend das Konzept «Bahn 2000» (BBl 1987 I 46) ausdrücklich vorgesehen. Artikel 3 Absatz 1 hält fest, dass der Bundesrat die Bauetappen genehmigt und den zeitlichen Ablauf bestimmt. Auch in der Botschaft vom 16. Dezember 1985 wird darauf hingewiesen, dass das Konzept nur schrittweise realisiert werden könne und dass dabei veränderte Bedürfnisse bzw. geänderte Verhältnisse berücksichtigt werden müssen. Die Etappierung von «Bahn 2000» verstösst somit nicht gegen geltendes Recht.

Ein neuer Bundesbeschluss wäre dann notwendig, wenn wesentliche Teile des Konzeptes «Bahn 2000» abgeändert würden.

6. Im Bereich des Bahnhofs St. Gallen sind grössere Ausbauten im Gang oder in Planung. Die Realisierung des neuen Zentralstellwerkes für 27 Millionen Franken wurde Mitte 1994 abgeschlossen. Seit 1993 wird der Rosenbergtunnel für einen Betrag von 62 Millionen Franken vollständig saniert. Geplant sind der Umbau des Aufnahmegebäudes (33 Mio. Fr.), die Erhöhung der Perronkanten auf 55 Zentimeter im zentralen Bereich (5 Mio. Fr.) und ein Beitrag der SBB an den Neubau der St. Leonhardsbrücke (5 Mio. Fr.).

*Erklärung des Interpellanten: teilweise befriedigt*  
*Déclaration de l'interpellateur: partiellement satisfait*

94.3259

### **Interpellation Ruf**

#### **AHV-Beitragspflicht. Präzisierung**

#### **Obligation de payer**

#### **des cotisations AVS. Précisions**

*Wortlaut der Interpellation vom 16. Juni 1994*

Bekanntlich sind sowohl erwerbstätige als auch nichterwerbstätige Personen der AHV/IV/EO-Beitragspflicht unterstellt. Da es Fälle gibt, in denen die Abgrenzung zwischen diesen beiden Gruppen Beitragspflichtiger nicht einfach ist, besteht eine Regelung zur zweckmässigen Abgrenzung in Grenzfällen (Vergleichsrechnung, wonach jemand als erwerbstätig gilt, wenn der gesamte Beitrag als Erwerbstätiger mindestens die Hälfte des Nichterwerbstätigenbeitrags erreicht).

In diesem Zusammenhang frage ich den Bundesrat an:

1. Trifft es zu, dass die AHV-Durchführungsstellen diese Bestimmung sehr unterschiedlich anwenden, insbesondere bei der Abgrenzung zwischen Unselbständigerwerbenden und Nichterwerbstätigen?
2. Ist die Vermutung zutreffend, dass diese unterschiedliche Praxis mit dem stark dezentralisierten System der Gemeindeausgleichsstellen (mit nebenamtlichen Leitern) zusammenhängt?
3. Ist der Bundesrat bereit, mittels eines Kreisschreibens des Bundesamtes für Sozialversicherung den zuständigen Organen präzise Vorgaben zu machen, wann sie die besagte Vergleichsrechnung vorzunehmen haben, und damit für eine einheitlichere Rechtsanwendung in der Praxis zu sorgen?

*Texte de l'interpellation du 16 juin 1994*

L'obligation de payer des cotisations AVS/AI/APG frappe, comme tout le monde sait, tant les personnes exerçant une activité lucrative que celles qui n'en exercent pas. Pour les cas limites, lorsque le classement dans l'une ou l'autre catégorie est difficile, il existe une réglementation permettant de faire la distinction (le calcul comparatif, en vertu duquel une personne est considérée comme exerçant une activité lucrative si le total de ses cotisations atteint au moins la moitié du montant de la cotisation versée par une personne n'exerçant aucune activité lucrative).

En conséquence, je pose au Conseil fédéral les questions suivantes:

1. Est-il exact que les organes exécutifs de l'AVS n'appliquent pas tous cette disposition de la même façon, notamment en ce qui concerne la distinction entre personnes exerçant une activité dépendante et personnes n'exerçant aucune activité lucrative?
2. Est-il juste de supposer que ces différences dans l'application de la loi sont liées à la forte décentralisation du système de l'AVS, avec les nombreuses caisses de compensation communales (dont la direction est assurée à titre accessoire)?

## **Interpellation Rechsteiner "Bahn 2000" und Rheintallinie der SBB**

## **Interpellation Rechsteiner "Rail 2000" et ligne CFF de la vallée du Rhin**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	17
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3453
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.10.1994 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1932-1933
Page	
Pagina	
Ref. No	20 024 603

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.