

## 2. Tribunal fédéral. Plainte de la société Kernkraftwerk Graben AG

S'appuyant sur l'article 12 alinéa 4 de l'arrêté fédéral concernant la loi sur l'énergie atomique, la société promotrice de la centrale nucléaire, la Kernkraftwerk Graben AG, a déposé le 20 août 1990 une plainte auprès du Tribunal fédéral en vue d'obtenir une indemnité de 300 millions de francs pour non-délivrance de l'autorisation générale. En contrepartie, elle se rait prête à renoncer à l'obtention de cette autorisation.

Le 4 novembre 1994, le Tribunal fédéral a confirmé le droit de la société Kernkraftwerk Graben AG à une indemnité équitable en vertu de l'article précité.

Au début de 1995, les parties ont donc entamé des négociations afin de fixer le montant de l'indemnité. Ces négociations à l'amiable ayant échoué, il incombera également au Tribunal fédéral de fixer ce montant.

### *Antrag der Kommission*

Nachdem das Anliegen der Initiative durch den Bundesgerichtsentscheid vom 4. November 1994 erfüllt ist, beantragt die Kommission einstimmig, der Initiative keine Folge zu geben.

### *Proposition de la commission*

L'arrêt du Tribunal fédéral du 4 novembre 1994 ayant permis d'atteindre l'objectif visé par l'initiative, la commission propose, à l'unanimité, de ne pas donner suite à cette dernière.

*Angenommen – Adopté*

95.074

## **GPK-SR. «Bahn 2000».**

### **Inspektionsbericht**

## **CdG-CE. «Rail 2000».**

### **Rapport d'inspection**

Bericht der GPK-SR vom 25. September 1995 (wird im BBI veröffentlicht)  
Rapport de la CdG-CE du 25 septembre 1995 (sera publié dans la FF)

### *Antrag der Kommission*

Kenntnisnahme vom Bericht

### *Proposition de la commission*

Prendre acte du rapport

**Bisig** Hans (R, SZ), Berichterstatter: Anlässlich der Herbstsession 1994 behandelte der Ständerat den Bericht des Bundesrates über die erste Etappe von «Bahn 2000». Dabei wurde verschiedentlich Kritik an den massiven Abweichungen von der Vorlage 1985 geübt. Zu reden gab vor allem der Kostensprung von 5,4 Milliarden Franken – Projektierungs- und Preisstand 1985 – auf rund 16 Milliarden Franken – Preisstand 1991. In der Folge beschloss die GPK des Ständerates, eine Inspektion durchzuführen, welche die Vorgänge während der Planung und Ausarbeitung des Konzeptes «Bahn 2000» bis zur Genehmigung durch das Volk am 6. Dezember 1987 überprüfen sollte. Auftrag und Ziel der Inspektion waren:

1. zu ermitteln, wie der Bundesrat, die Bundesverwaltung und die SBB bei der Planung und Ausarbeitung des Konzeptes «Bahn 2000» bis zu dessen Genehmigung in der Volksabstimmung vorgegangen sind;

2. zu beurteilen, inwieweit Fehler oder Unterlassungen vorgekommen sind;

3. die politischen Verantwortlichkeiten für die während der Ausarbeitung des Konzeptes «Bahn 2000» festgestellten Fehler und Unterlassungen abzuklären.

Es ging uns weder um eine Beurteilung der Zweckmässigkeit des Konzeptes noch um eine Beurteilung der Verantwortung

unter administrativen, disziplinarischen oder strafrechtlichen Gesichtspunkten. Was wir anstreben, war, Vertrauen zu schaffen und die Lernfähigkeit der heutigen Verantwortlichen für die Verkehrsgrossprojekte herauszufordern. Im vorliegenden Bericht werden darum die Fakten schonungslos aufgedeckt. Es wird nichts verschwiegen, und es wird auch nichts beschönigt. Wir sind überzeugt, dass die Lehren gezogen werden, und sehen in unserem Bericht auch keinen Anlass zur Verunsicherung.

Im Sinne einer Arbeitsteilung und zur Verhinderung einer unnötigen Doppelbelastung der Beteiligten hat vorerst die GPK des Nationalrates das Geschehen im Zeitraum von 1988 bis 1991 überprüft. Dies im Wissen darum, dass mögliche Fehler und Unterlassungen bereits vorher vorgekommen sein müssen. Sie hat festgestellt, dass bei der Umsetzung des Konzepts «Bahn 2000» die Rollen, Kompetenzen und Verantwortungen zwischen den verschiedenen, mit der Aufsicht über die SBB betrauten Stellen ungenügend umschrieben seien. Dies könnte zu Doppelspurigkeiten führen und gewisse Funktionsmängel verursachen. Sie richtete am 20. Januar 1995 eine Empfehlung an den Bundesrat, in der sie diesen ersuchte, detailliert auszuführen, wie er die Aufsicht versteht, die das EVED über die SBB auszuüben hat. In der Folge wurde im Nationalrat eine Motion (95.3201) eingereicht und vom Bundesrat auch gutgeheissen, welche die Landesregierung beauftragt, im Leitbild der SBB zu umschreiben, wie er in Zukunft seine Rolle bei der Ausübung seiner Aufsicht über die SBB versteht, und die Informations- und Aktionsmittel der Aufsichtsorgane festzulegen. Wir werden im nächsten Traktandum darauf zu sprechen kommen.

Anschliessend ist die GPK des Ständerates mit der Überprüfung der Periode von 1983 bis 1987, also der Zeit vorher, aktiv geworden. Sie hat eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die von unserem Kollegen Cavadini präsidiert wurde und der auch zwei Mitglieder der GPK des Nationalrates angehören.

Gesamtwürdigung und Verantwortung: Unsere Untersuchungen haben ergeben, dass das Konzept «Bahn 2000» in seinen technischen, finanziellen, wirtschaftlichen und ökologischen Aspekten nicht genügend ausgeleuchtet war, als es der Bundesversammlung vorgelegt wurde. Der Zeitplan war zu knapp bemessen, und ein klarer politischer Auftrag fehlte. Ursachen der Unzulänglichkeiten fanden sich auch in einem nur schwer kontrollierbaren Gemisch aus Konzepten, Studien, Vorprojekten und Projekten. Dazu kamen die doppelte respektive sogar dreifache Finanzierung durch den Verpflichtungskredit, das SBB-Budget und die KTU-Rahmenkredite, die Plafonierung des SBB-Budgets, die unterschiedliche Fachkompetenz des Bundesamtes für Verkehr und der SBB-Generaldirektion sowie das Fehlen einer formellen Vernehmlassung der Kantone, Parteien und interessierten Verbände. Die finanziellen und zeitlichen Auswirkungen der Umweltschutzgesetzgebung wurden massiv unterschätzt, die Wirtschaftlichkeit zuwenig geprüft und die Teuerung ungenügend beachtet. Nach Ansicht der Kommission war die Vorlage «Bahn 2000» zuwenig ausgereift, um der Bundesversammlung und erst recht dem Stimmvolk vorgelegt zu werden.

Wir kritisieren nicht das Konzept «Bahn 2000», das nach wie vor gut ist, sondern die fehlende Sorgfalt bei dessen Präsentation. Die materielle Verantwortung haben, nach Ansicht der Kommission, der ehemalige Chef EVED und der Direktor des BAV zu tragen – dieser zumindest, was die Botschaft betrifft. Die formelle Verantwortung für die gesamte Vorlage trägt der Bundesrat. Für die ungenügende Information des Parlamentes bezüglich Investitionsbedarf ist die ehemalige Generaldirektion SBB verantwortlich. Die Kommission unterstreicht, dass sie trotz aller festgestellten Fehler und Unterlassungen keinen einzigen Anhaltspunkt fand, der auf eine unredliche oder sogar auf eine auf persönliche Vorteile hinauslaufende Handlungsweise hingedeutet hätte. Wir sind denn auch von der vollen Integrität des ehemaligen EVED-Vorsteigers überzeugt, auch wenn wir ihn von der Verantwortung nicht entlasten können.

Eine persönliche Wertung: Neue, innovative Lösungen sind einem grösseren Fehlerrisiko ausgesetzt. Kreativität wächst aus der Begeisterung, und diese lässt die Details gerne zu

kurz kommen. «Bahn 2000» ist eine Idee mit hohem Innovationsgehalt und viel Kreativität. Sie führte aus dem Dilemma der neuen Haupttransversalen heraus und wusste im damaligen politischen Umfeld der Auseinandersetzungen um das Waldsterben zu begeistern. Diese Begeisterung dürfte aus meiner Sicht auch daran schuld sein, dass seitens der Verantwortlichen die notwendige Unvoreingenommenheit zu kurz kam. Man wollte die Gunst der Stunde nutzen und vergaß dabei die eingespielten Regeln politischer Verfahrensabläufe.

Fazit: Das EVED hat bis 1990 die Probleme einer Realisierung des Konzeptes «Bahn 2000» massiv unterschätzt und die Möglichkeiten der SBB ebenso überschätzt. Der wirtschaftliche Aufschwung in den achtziger Jahren schien den öffentlichen Finanzen fast unbegrenzte Möglichkeiten zu eröffnen, mindestens war die Finanzierungsfrage nicht prioritär, auch für uns Parlamentarierinnen und Parlamentarier nicht. Erstmalig wurde bei «Bahn 2000» ein Verpflichtungskredit aufgrund eines Konzeptes mit relativ groben Kostenschätzungen bewilligt. Das Gemisch von Angebotskonzept und Infrastrukturprojekten liess kaum genaue Angaben zu. Das wurde einerseits zuwenig betont und anderseits auch zuwenig zur Kenntnis genommen. Aus heutiger Sicht sind der unnötige Zeitdruck seitens des Departementsvorstehers und die mindestens zum Teil erfolgte Ausschaltung des Bundesamtes für Verkehr nur schwer verständlich. Wichtige strategische Fragen wurden direkt zwischen der SBB-Führung und dem Vorsteher EVED geregelt.

Eine spezifische Projektorganisation und effiziente Kontrollen fehlten weitgehend. Die verstreuten Informationen führten zwangsläufig zu Verwirrungen bezüglich der tatsächlichen Kosten. Die selbst verordnete Schallgrenze von rund 5 Milliarden Franken konnte in der Konkretisierungsphase nur noch durch eine Auf- und Verteilung der Finanzierung eingehalten werden. Dadurch resultierten Finanzierungsgrundlagen, die kaum mehr unter Kontrolle zu halten waren. Bei diesem Kostenteilungsmodell und den damaligen Bundesfinanzen war es ohne weiteres möglich, die Investitionen nach den jeweiligen Umständen aufzuteilen. Mit dem Verpflichtungskredit, dem SBB-Budget und den KTU-Rahmenkrediten standen grundsätzlich drei Möglichkeiten zur Verfügung. Mit der Plafonierung des SBB-Budgets änderte sich diese komfortable Situation schlagartig, und in der Folge kam es zur Etappierung von «Bahn 2000».

Ich habe es eingangs erwähnt: Der Inspektionsbericht der GPK unseres Rates soll wieder Vertrauen schaffen und die Lernfähigkeit der heutigen Verantwortlichen für die Verkehrsgrossprojekte herausfordern. Wie der Bericht über die erste Etappe von «Bahn 2000» und der Bericht «Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs» auf eindrückliche Art und Weise belegen, wurden und werden die Lehren gezogen. Wir sehen darum in unserem Bericht wirklich keinen Anlass zur Verunsicherung.

Die Geschäftsprüfungskommission hat in ihrer Plenarsitzung vom 25. September 1995 den Schlussbericht der Arbeitsgruppe einstimmig angenommen und ihn zur Veröffentlichung freigegeben. Die Vorstellung erfolgte am 9. Oktober dieses Jahres anlässlich einer Pressekonferenz. Wie Sie selber feststellen konnten, fand unser Bericht ein breites Medienecho. Die Geschäftsprüfungskommission empfiehlt dem Bundesrat, eine Berechnungsart zu entwickeln, mit der sich die Teuerung für grosse Infrastrukturprojekte auf einheitliche Weise bestimmen lässt, und in seinen Botschaften zu grossen Infrastrukturprojekten systematisch den Einfluss der Teuerung auf die definitiven Kosten des Projektes aufzuzeichnen. Der Bundesrat wird eingeladen, eine Statistik zu erstellen, die es erlaubt, bis zum Abschluss des Projekts die Entwicklung der verschiedenen im Rahmen von «Bahn 2000» getätigten Investitionen zu verfolgen. Diese Statistik soll einerseits die Investitionen der SBB und der Konzessionierten Transportunternehmungen enthalten und anderseits die verschiedenen Finanzierungsformen ausweisen. Der Bundesrat wird im weiteren eingeladen, in seinen Botschaften zu grossen Infrastrukturprojekten die Unsicherheitsspanne seiner Kostenangaben systematisch anzugeben so-

wie die Funktion des Verwaltungsrates der SBB als Gesprächspartner des Parlamentes in bezug auf die SBB-Geschäfte im allgemeinen zu präzisieren und seine Rolle gegenüber den parlamentarischen Kommissionen im besonderen zu definieren. Letztlich wird der Bundesrat eingeladen, die Kompetenzen des Parlamentes im Bereich der Infrastrukturinvestitionen der SBB, die über den ordentlichen Voranschlag finanziert sind, zu präzisieren, dies insbesondere für die Investitionsvorhaben, die den Bundeshaushalt in erheblichem Umfang belasten.

Im Auftrag der GPK bitte ich Sie, von unserem Bericht Kenntnis zu nehmen.

**Büttiker** Rolf (R, SO): Der Bericht der Geschäftsprüfungskommission des Ständerates legt die Mängel bei der Vorbereitung der Botschaft und der Abstimmungsvorlage «Bahn 2000» klar auf den Tisch. Dazu gibt es nichts mehr zu sagen. Auch die Empfehlungen der Kommission sind vernünftig. Für die Vorhaben der ersten Etappe von «Bahn 2000» müssen die SBB die nötigen Führungsmassnahmen treffen. Diese Arbeiten sind im Gang, und es wäre falsch, am fahrenden Zug die Räder zu wechseln.

Hingegen müssen die nötigen Konsequenzen für die zweite Etappe «Bahn 2000» und die Neat gezogen werden. Bei diesen Konsequenzen bin ich nun nicht ganz so sicher, dass sie auch gezogen werden. Ich nenne Ihnen drei Bereiche: Zuerst zur Trägerschaft der Neat. Einer der Gründe der Probleme bei «Bahn 2000» liegt darin, dass die SBB sowohl Bauherr und Betreiber als auch Generalunternehmer sind. In der Privatwirtschaft wird immer eine klare Trennung zwischen Bauherrschaft und Generalunternehmer oder Projektleitung angestrebt. Bei der Neat fehlt diese Trennung. Diesen Mangel sollten wir korrigieren. Das Parlament und das Volk werden sich ohnehin mit diesem Vorhaben noch einmal befassen dürfen, dies im Zusammenhang mit den Vorschlägen für die Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs, über die eine Vernehmlassung durchgeführt worden ist.

Bei der Finanzierung der Neat geht es um zwei Fragen:

1. Soll der Bund die nötigen Mittel durch Darlehen beschaffen oder durch laufende Einnahmen, und allenfalls durch welche? Bei einer Finanzierung über Darlehen stellt sich die Frage, wie die Verzinsung in den ersten zwanzig bis fünfzig Jahren sichergestellt werden kann, solange die Investitionen noch wenig Ertrag abwerfen.

2. Wer soll Bauherr und Betreiber der Anlagen sein? Das ist für mich eine zentrale Frage. Müssen die investierten Mittel ganz oder teilweise zurückbezahlt und verzinst werden?

Zur ersten Frage liegen jetzt verschiedene Vorschläge auf dem Tisch, die wir später diskutieren werden.

Die zweite Frage wurde von der interdepartementalen Arbeitsgruppe «Finanzierung des öffentlichen Verkehrs» nicht behandelt. Nach geltendem Alpentransit-Beschluss vom 4. Oktober 1991 sind die Bahnen – SBB und BLS – Bauherren und Betreiber der Gotthard- beziehungsweise der Lötschbergachse. Der Bund stellt die Mittel für die Investitionen zu 100 Prozent als variabel verzinsliche und innert 60 Jahren rückzahlbare Darlehen zur Verfügung. Der Bund ist bei diesem Konzept die Bank, und die Bahnen sind Bauherren. Sie müssen selbst schauen, dass sie die Erträge hereinbringen. Das ist aber nicht realistisch.

Die Arbeitsgruppe «Finanzierung des öffentlichen Verkehrs» schlägt deshalb in ihrem Bericht vom 23. August 1995 vor, «Bahn 2000», Neat und die Lärmschutzmassnahmen mit einem grossen Anteil von A-fonds-perdu-Beiträgen zu finanzieren, für alle drei Kategorien mit gesamthaft 75 Prozent. Die Vernehmlassung bei den Kantonen, Parteien und Verbänden zu dieser neuen Finanzierung ist Mitte November 1995 abgeschlossen worden.

Der von der Arbeitsgruppe «Finanzierung des öffentlichen Verkehrs» vorgeschlagene grosse Anteil einer A-fonds-perdu-Finanzierung hat zur Folge, dass auch die Frage der Trägerschaft für das Projekt der Neat neu geprüft werden muss. Eine solche Trägerschaft könnte z. B. für die Gotthard- und die Lötschbergachse je eine Aktiengesellschaft sein, die zu 90 bis 100 Prozent dem Bund gehört, die Strecken baut



und dann die Infrastruktur allen Bahnen im In- und Ausland nach dem Prinzip des «free access» gegen Benützungsgebühr zur Verfügung stellt. Der Bund würde die A-fonds-perdu-Beiträge als Aktienkapital einbringen. Bei gutem Geschäftsgang kann die Aktiengesellschaft möglicherweise nach etwa dreissig Jahren eine Dividende ausrichten. Damit ist das von den Automobilisten aufgebrachte Geld nicht einfach weg. Der Rest der Investitionssumme, z. B. 50 Prozent, wird vom Bund als variabel verzinsliches Darlehen zur Verfügung gestellt.

Bei der Inbetriebnahme der Tunnels würde mit diesem Modell die Bilanz der Bahnen nicht mit der Investitionssumme für die Neat-Neubaustrecken belastet.

Die neue Trägerschaft kann die SBB bzw. BLS oder eine andere Unternehmung beauftragen, das Bauwerk als Generalunternehmer zu bauen oder gegen Entschädigung bestimmte Dienstleistungen, z. B. Projektmanagement, zu erbringen. Nur so haben wir einen unabhängigen Bauherrn. Heute sind starke personelle Verflechtungen festzustellen. Diese könnten sich ungünstig auswirken. Es darf dabei erwähnt werden, dass ehemalige Generaldirektoren der SBB im Verwaltungsrat von wichtigen Ingenieurfirmen und Bauunternehmungen sitzen, die daran interessiert sind, Aufträge bei «Bahn 2000» und Neat zu erhalten und solche Aufträge zum Teil auch erhalten haben. Eine Lösung mit einer separaten Trägerschaft hätte den Vorteil, dass bei der vorgesehenen Volksabstimmung über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs nicht argumentiert werden kann, die Bahnen seien aufgrund der Erfahrungen bei «Bahn 2000» nicht in der Lage, solche Grossprojekte zu beherrschen. Im Gegensatz zu anderen Infrastrukturausbauten der SBB sind die grossen Tunnels von Alptransit von der bisherigen Linie völlig getrennt, so dass sie problemlos unabhängig vom laufenden Bahnbetrieb gebaut werden könnten.

Die Tunnels sind topographisch bedingt und können nicht durch andere Investitionen, z. B. beim Rollmaterial, ersetzt werden. Das Argument der SBB gegen eine Trennung von Infrastruktur und Betrieb sticht hier nicht. Zudem werden ohnehin die meisten der Züge, die den Tunnel benützen, internationale Kombiverkehrszüge, internationale Reisezüge oder internationale Güterzüge sein. Sie fallen deshalb unter den von der EU vorgesehenen «free access», den auch die Schweiz gewähren muss. Eine von den Bahnen unabhängige Trägerschaft wird schon jetzt bei der Planung der Tunnels die Nachfrage im zukünftigen «free access» und nicht nur die von den SBB vorgegebenen Anforderungen berücksichtigen. Das heute vorliegende Konzept geht zum Beispiel davon aus, dass während der Nacht die Anzahl der Züge reduziert wird, damit der Unterhalt gemacht werden kann. Eine unternehmerische Trägerschaft muss aber den durch diese Unterhaltsarbeiten bedingten Einnahmenausfall den Mehrkosten eines Konzepts gegenüberstellen, das weniger Betriebseinschränkungen bringt.

2. Eine weitere Konsequenz aus den Erfahrungen bei «Bahn 2000» betrifft die Berechnungsgrundlagen für die Verpflichtungskredite des Bundesrates. Die GPK empfiehlt, sehr zu Recht, dass der Bundesrat in seinen Botschaften bei grossen Infrastrukturprojekten die Unsicherheitsspanne der Kostenangaben aufzeigen soll. Ich möchte noch etwas weiter gehen, Herr Bundesrat: In den Botschaften oder mindestens in den Unterlagen für die vorberatenden Kommissionen soll dargelegt werden, auf welchen Annahmen die Kostenschätzungen beruhen, damit später diese Zahlen mit den effektiven Kosten verglichen werden können. So soll zum Beispiel bei den Tunnelbauten dargelegt werden, wie viele Kilometer der Ausbruchsklassen I, II usw. zu welchem Preis angenommen wurden, damit dies später auch nachvollzogen werden kann, wenn die Geologie nicht den Annahmen entspricht. Wir können nicht in den Berg hineinschauen, und deshalb bleibt die Geologie immer unsicher, bis man wirklich im Berg ist. Das müssen wir akzeptieren. Die Geologie soll aber nicht Deckmantel für andere Fehler bei der Kostenrechnung sein. Dasselbe gilt für die Umweltschutzmassnahmen. Die Unterlagen für das Parlament sollen klar zeigen, welche Umweltschutzmassnahmen vorgesehen sind, z. B. x Kilometer über-

deckte Tieflage, x Kilometer Lärmschutzwälle. Nur so können wir vermeiden, dass jede Kostenüberschreitung einfach mit zusätzlichen Umweltschutzauflagen begründet wird, wie das jetzt bei der ersten Etappe von «Bahn 2000» geschieht. Für die Strecken von «Bahn 2000», die zur ersten Etappe gehören, hat dies keinen Sinn mehr, aber für die Neat und die geplante neue Juradurchquerung sollten diese Informationen zu gegebener Zeit erarbeitet werden.

3. Diese Bemerkung betrifft die Anwendung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen. Gemäss Artikel 2 dieses Gesetzes könnte der Bau neuer Linien nur gestützt auf einen dem fakultativen Referendum unterstellten Bundesbeschluss erfolgen. Für den Ausbau bestehender Linien ist dies nicht nötig. Nach der seit rund 15 Jahren gelassenen Praxis ist ein Vorhaben als neue Linie zu betrachten, wenn die Strecke von der bisherigen getrennt ist, zusätzliche Kapazität geschaffen wird und erhebliche Kosten entstehen. Nach dieser Praxis müsste zum Beispiel der geplante Tunnel Zürich-Thalwil als neue Linie betrachtet werden. Ursprünglich war nur ein drittes Geleise vorgesehen, und dieses musste nicht im Bundesbeschluss festgelegt werden.

Im Zusammenhang mit der Vorlage des Bundesrates über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs könnte dieser Mangel leicht behoben werden. Es geht aber vor allem darum, dass für den dritten Juradurchstich die erwähnte Gesetzesbestimmung eingehalten wird. Im Bundesbeschluss von 1986 betreffend das Konzept «Bahn 2000» ist die Strecke Muttenz–Olten als Neubaustrecke festgelegt. Es wäre deshalb nicht richtig, ohne Änderung des Bundesbeschlusses einen Tunnel mit Endpunkt zum Beispiel am Bözberg statt bei Olten zu bauen.

Ich möchte Herrn Bundesrat Leuenberger auffordern, zu diesen drei Konsequenzen, die ich aus dem Debakel «Bahn 2000» ziehe, Stellung zu nehmen. Ich möchte aber auch der GPK für die Arbeit danken, die sie bei der Aufklärung des «Bahn 2000»-Debakels geleistet hat.

**Danioth Hans (C, UR):** Die heutige, ziemlich laue Aufnahme unseres Berichts steht in krassem Gegensatz zu den teils heftigen und nach meinem Dafürhalten auch unsachlichen Vorwürfen, die nach dessen Präsentation erhoben worden sind. Die Würdigung dieses Berichts ruft nach einigen Richtigstellungen, wozu ich mich als Mitglied der Arbeitsgruppe verpflichtet und berufen fühle.

Ich möchte zu Beginn einen Satz erwähnen, der vielsagend war. Die Gleichung, wonach 5,4 Milliarden Franken von 1986 und 16 Milliarden Franken von 1993 Mehrkosten von 10 Milliarden Franken ergeben, ist falsch. Der Bundesrat hat diese Gegenüberstellung bei der Behandlung des Berichts über die erste Etappe von «Bahn 2000» im letzten Jahr aber verwendet. Heute steht fest, dass Äpfel mit Birnen verglichen wurden sind, denn in den 16 Milliarden Franken sind nebst den Neubaustrecken und den Ausbauten auch die übrigen Grundinvestitionen der SBB (inklusive Rollmaterial) sowie die Bundesaufwendungen für die Konzessionierten Transportunternehmungen und die Teuerung eingerechnet. Diese fehlerhafte bundesrätliche Gleichung war aber unbestreitbar Ursache und Auslöser für die Anordnung der Untersuchung durch die Arbeitsgruppe der Geschäftsprüfungskommission, dies im Gefolge eines veritablen Gewitters in der ständeräätlichen Debatte.

Die Abklärungen haben sich allerdings nicht etwa als überflüssig erwiesen, im Gegenteil. Die Untersuchung hat – wie in der Gesamtwürdigung zusammengefasst und heute von unserem Berichterstatter dargelegt worden ist – ergeben, dass das Konzept «Bahn 2000» im Zeitpunkt der parlamentarischen Beratung und erst recht der Referendumsabstimmung noch zuwenig ausgereift war. Die Unzulänglichkeiten auf diversen Stufen der Erarbeitung und der politischen Umsetzung sind dargelegt worden. Das Konzept befand sich 1985/86 in seinen technischen, verkehrsstrukturellen und vor allem finanziellen Dimensionen in einer sehr unterschiedlichen Planungsstufe. Es war weitgehend noch Konzept und nicht Projekt. Es bestand aus Schätzungen mit Unsicherheitsfaktoren von teils über 30 Prozent.

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang allerdings die heute erhärtete Tatsache, dass ausgerechnet die Strecke Mattstetten–Rothrist, welche damals den höchsten Planungsstand aufwies, heute wohl die grösste Kostenüberschreitung aufweist – wir haben das bei der Behandlung der Standesinitiative gesehen –; dies vor allem wegen der inzwischen gestiegenen Umweltanforderungen.

Über die Auswirkungen im Bereich der KTU lagen noch nicht einmal aussagekräftige Angaben vor. Alle diese Unterschiede wurden zuwenig transparent gemacht. Die Verwendung der Begriffe «Konzept» und «Projekt» sowie die Verwechslung dieser Begriffe in der deutschen und in der französischen Sprache sind bezeichnend hierfür.

Der Bundesrat hat die in den Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen diskutierte klare zeitliche Trennung von Konzeptgenehmigung und Kreditbewilligung für einzelne Projekte abgelehnt, womit sich dann das Parlament offenbar abgefunden hat. Damit wurden die Grenzen zusätzlich verwischt. Zwar hat der Bundesrat in der Botschaft (Ziff. 221) ausdrücklich auf den partiellen Charakter der beantragten Kredite hingewiesen. Die Angaben in den Anhängen 6 und 12 zur Botschaft liessen jedoch eine trügerische Scheingenauigkeit entstehen.

Auch wird heute allgemein als Fehler eingeräumt, dass im «Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für die Verwirklichung des Konzepts 'Bahn 2000', Teil SBB» nicht ausdrücklich festgehalten wurde, dass es sich um einen Zusatzkredit zu den ordentlichen, auch sonst anfallenden, aber für «Bahn 2000» unerlässlichen Investitionen handelte.

Man kann heute somit folgendes sagen: Je weiter das Konzept «Bahn 2000» in die politische Entscheidosphäre vordringt, desto mehr hat die Transparenz abgenommen. Dass man auf allen Stufen den finanziellen Konsequenzen eines derartigen Werkes nicht die gleiche, damals schon nötige Aufmerksamkeit zuwendete, dürfte heute niemand bestreiten. Der Präsident unserer Arbeitsgruppe hat bei der Präsentation des Berichtes vor den Medien die aus heutiger Sicht auffallende Nonchalance des Parlamentes betreffend Kosten und Finanzen damit zu erklären versucht, dass das Parlament sich noch unter dem Einfluss einer «Betäubung nach der Waldsterbendebatte» befunden habe; ein «betäubtes Parlament» also. Alle waren aber doch nicht betäubt und unansprechbar für finanzielle Fragen.

Dass zum Preis von 5,4 Milliarden Franken nicht alles zu haben war, ist in den Beratungen – wenn auch nicht vorrangig – doch zum Ausdruck gekommen. Ich möchte hier einige Beispiele zitieren: Der damalige Berichterstatter im Nationalrat, Herr Kühne, hat bereits in der Eintretensdebatte im Nationalrat darauf hingewiesen, dass es sich um Kosten- und Planungsstand 1985 handle: «Allfällige Veränderungen gegenüber der jetzigen Planung werden ebenfalls entsprechende Konsequenzen nach sich ziehen.» Siehe Amtliches Bulletin des Nationalrates vom 7. Oktober 1986, Seite 1387. Herr Kühne machte ausdrücklich darauf aufmerksam, dass die Kommission die Fassung des Bundesbeschlusses geändert und ausdrücklich den Projektionsstand 1985 aufgenommen habe. Das besagte, «dass Projektänderungen dem Kostenstand jeweils anzupassen sind und die Teuerung bis zum Jahr 2000, also bis zur Realisierung, aufgerechnet werden muss». (AB 1986 N 1441) Auch Kommissionspräsident Otto Piller hat im Ständerat auf den heutigen Planungsstand hingewiesen und ausdrücklich erklärt: «Die Bahn 2000 wird zusätzliche Investitionen bei den KTU bewirken. Das Parlament wird jeweils bei der Behandlung der kommenden Rahmenkredite darüber zu befinden haben.» (AB 1986 S 811f.) Wohl am deutlichsten hat der inzwischen verstorbene Aargauer CVP-Nationalrat Leo Weber diese Zahlenangaben relativiert, indem er erklärte: «Was das Ganze am Schluss kostet, weiss heute noch niemand.» Seine prophetischen Aussagen fanden ihren Niederschlag auf Seite 16 im Bericht der Geschäftsprüfungskommission unseres Rates.

Ich meine, dass sich das Parlament heute nicht als selbstgerechter Richter aufspielen darf. Es hat jedoch die sich aus dem Untersuchungsbericht ergebenden Lehren zu beherzigen und in den politischen Alltag umzusetzen.

Noch ein letztes Wort zu einem Vorwurf an die Adresse des ehemaligen Vorstehers des EVED: Ihm ist in einigen Medienkommentaren der persönliche Vorwurf der Irreführung des Stimmbürgers gemacht worden – ein schwerwiegender Vorwurf. Ich habe mich nochmals mit dem Bericht der Arbeitsgruppe und den Grundlagen hierzu auseinandergesetzt. An zwei Stellen, nämlich auf Seite 39, unter dem Kapitel «Abstimmungserläuterungen des Bundesrates», und auf Seite 40, im Rahmen der Gesamtwürdigung, ist die Bemerkung «irreführend» tatsächlich enthalten. Die Arbeitsgruppe, welche sich in minuziöser Kleinarbeit bemüht hat, tatsächenkonforme Formulierungen zu wählen und sachgerechte Würdigungen abzugeben, hat diese Qualifizierung auf das sogenannte «Bundesbüchlein» bezogen bzw. beschränkt. Darin stand in der Stellungnahme des Bundesrates der lapidare Satz: «Die 5,4 Milliarden Franken für SBB-Bauvorhaben sind, verglichen mit den rund 25 Milliarden Franken, die der Bau der Nationalstrassen bisher gekostet hat, angemessen und verkraftbar.»

Heute ist unbestreitbar – es wurde von allen Beteiligten einschliesslich alt Bundesrat Schlumpf zugegeben –, dass diese Zahl lediglich die Zusatzzinvestitionen und den SBB-Anteil bestraf. Somit war die Aussage für das ganze Werk unvollständig und insofern objektiv – ich betone: objektiv – irreführend. Die Arbeitsgruppe hat aber auch die Verantwortung klar festgestellt, indem sie erklärte: «Die Verantwortung hierfür liegt in erster Linie bei den Verfassern des Entwurfes zu den Erläuterungen» – des Bundesbüchleins – «(Bundeskanzlei und EVED), in zweiter Linie beim Gesamtbundesrat.»

Nachgewiesenermassen und verständlicherweise ist diese Abstimmungsbotschaft nicht vom Vorsteher des EVED verfasst worden, so dass ihm daraus auch keine entsprechende subjektive Absicht zur Irreführung unterstellt werden kann. Er trägt aber hierfür als Departementsvorsteher die entsprechende politische Verantwortung. Diese Klarstellung, so scheint mir, sind wir dem damaligen Bundesrat schuldig, und wir sind sie auch allen schuldig, die sich für das Werk eingesetzt haben, damit diese positiven Leistungen anerkannt werden – für ein Werk, das mit grossem Engagement und lauter Absichten verfolgt wurde und das umzusetzen wir nach wie vor den Auftrag haben.

Ich glaube, wenn wir diese Lehren beherzigen, waren der Bericht und die Arbeit der Arbeitsgruppe wirklich nicht umsonst.

**Leuenberger** Moritz, Bundesrat: Die GPK stellte in ihrem Bericht eine Reihe von Fehlern und Mängeln fest, insbesondere und schwergewichtig bei der Vorbereitung, bei der Organisation, bei der Begleitung des ganzen Projektes sowie bei der Aufsicht über das Projekt, sodann beim Detaillierungs- und beim Genauigkeitsgrad der damals, 1985, vorgelegten Botschaft. Auch die Transparenz der Darstellung der vorgesehnen Kosten und Investitionen wurde bemängelt. Gestützt darauf sind einige Anträge gestellt und Empfehlungen abgegeben worden, auf die ich noch im einzelnen eintreten möchte.

Ich möchte darauf verzichten, auf die Manöverkritik der GPK für diese Frühphase von «Bahn 2000» im einzelnen einzugehen, und zwar deswegen, weil die Einzelheiten im Bericht ja wirklich sehr deutlich und ausführlich dargestellt sind. Ich möchte um so weniger nochmals darauf eingehen, als der Bundesrat anerkennt, dass Mängel und Lücken festzustellen sind und dass diese Arbeiten sicher nicht immer vollkommen waren.

Das Wichtigste für den Bundesrat ist es – wenn ein solcher Bericht vorliegt und wenn eine solche Debatte geführt wird –, dass aus diesen Erkenntnissen gelernt werden muss. In diesem Sinne möchte ich der GPK danken. Ich möchte ebenfalls Herrn Büttiker für die gemachten Anregungen und Vorschläge danken, die er hier unterbreitet hat. Es ist ja der Zweck einer solch umfassenden Arbeit und Kritik, dass sie uns für unsere künftigen Projekte weiterführt; gerade deswegen wollen wir uns dieser Kritik nicht verschliessen.

Nun haben Bundesrat und Verwaltung von sich aus bereits folgende Schlussfolgerungen gezogen und auch umgesetzt. Die Projektorganisation und die Projektaufsicht sowie die Zu-



ständigkeiten zwischen SBB und Bundesamt für Verkehr sind heute klar geregelt:

1. Zunächst einmal besteht heute auf der Ebene der SBB ein Stab «Bahn 2000» unter der Leitung des Delegierten «Bahn 2000», welcher der Generaldirektion – d. h. Herrn Generaldirektor Fagagnini – unterstellt ist. Dieser Delegierte verwaltet ein eigenes Budget, erteilt Bauaufträge an die Kreise und ist für die frist- und kostengerechte Realisierung und Weiterentwicklung des Projektes «Bahn 2000» verantwortlich. Er erstattet zweimal jährlich einen detaillierten Bericht über den Stand der Arbeiten. Zwei solche Berichte, nämlich für das zweite Halbjahr 1994 und für das erste Halbjahr 1995, sind bereits erschienen; sie sind Ihnen bekannt.

2. Es besteht auf Stufe SBB ein Leitorgan, das in erster Linie Koordinationsaufgaben wahrt und in welchem Vertreter des Bundesamtes für Verkehr, der PTT und – via den VöV – der Konzessionierten Transportunternehmungen Einsatz haben.

3. Auch auf Ebene EVED/BAV sind die Hebel angesetzt worden. Zunächst einmal wurde auf Verfahrensseite im Jahr 1991 der Bundesbeschluss über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte erlassen. Sodann wurde, was Projektführung, Projektorganisation und Aufsicht angeht, eine Neuorganisation vorgenommen. Sie besteht darin, dass erstmals innerhalb des BAV die Abteilung Grossprojekte – heute heißt sie Abteilung Infrastruktur – geschaffen worden ist und damit die Verantwortung für die erste Etappe der «Bahn 2000» innerhalb des BAV klar zugeordnet wurde.

Drittens wurde unter der Leitung des BAV ein Vollzugsausschuss «Bahn 2000» aufgebaut, in dem wiederum Vertreter von SBB, Postauto Schweiz, VöV und KöV präsent sind. Dieser projektbegleitende Ausschuss arbeitet aufgrund eines klaren Pflichtenheftes; er kontrolliert und genehmigt unter anderem die erwähnten Standberichte des Delegierten und bereitet zuhanden des Bundesrates Massnahmen für den Fall vor, dass sich Abweichungen zwischen den prognostizierten Endkosten und dem Kreditrahmen ergeben. Er nimmt also, falls das nötig ist, frühzeitig eine rollende Verzichtplanung innerhalb des Angebotskonzeptes «Bahn 2000» vor.

Viertens hat dieser Vollzugsausschuss «Bahn 2000» wiederum eine Reihe von Untergruppen eingesetzt, nämlich je eine Fachgruppe für Umwelt und Raumplanung, Regionen, Finanzen und Controlling sowie Information.

4. Heute befindet sich beim BAV ein umfassendes Controlling für «Bahn 2000» im Aufbau. Zu seinen Schwerpunkten gehören gemäss Grobkonzept unter anderem ein Controlling der grossen Bauprojekte, eine laufende Beurteilung der Wirtschaftlichkeit, ein Angebotscontrolling für die laufende Beurteilung der Angebotsgrössen des Konzeptes und die Abgrenzung des «Bahn 2000»-Budgets vom ordentlichen Budget.

Ich nehme gerne zu den einzelnen Anträgen und Empfehlungen der GPK des Ständerates Stellung. Die GPK stellt den Antrag, die Motion des Nationalrates «Schweizerische Bundesbahnen. Aufsicht durch Bundesrat und Verwaltung» zu überweisen; Sie behandeln das nachher als separates Geschäft. Der Bundesrat ist bereit, die Motion entgegenzunehmen.

Zu den Empfehlungen der GPK: Ich nehme die erste Empfehlung betreffend die Berechnung der Teuerung bei grossen Infrastrukturprojekten vorweg. Die GPK fordert zum einen eine einheitliche Berechnungsart der Teuerung bei grossen Infrastrukturprojekten und zum anderen, dass diese Teuerung in den Botschaften des Bundesrates systematisch aufzuzeigen sei. Aus unserer Sicht ist dies die heikelste Empfehlung, zu der ich mir erlaube, etwas kritisch Stellung zu nehmen.

Man muss sehen, dass jede Vorhersage der Teuerung eine Prognose darstellt und dass sie immer mit erheblichen Unsicherheiten verbunden ist. Jedes Prognoseinstitut sieht verschiedene Teuerungsentwicklungen voraus; wie häufig die Prognosen an der Wirklichkeit vorbeiziehen oder umgekehrt die Wirklichkeit an der Prognose vorbeizieht, das lässt sich gerade anhand des Berichtes der GPK selbst zeigen. Die im Bericht dargestellten Teuerungsprognosen aus dem Jahre 1985 rechneten mit einer Teuerungsrate von 4 Prozent in

den Jahren 1992 bis 2000. Heute wissen wir, dass diese Prognose zu hoch war.

Ein zweiter Hinweis: In der Regel werden die Kosten der Infrastrukturprojekte mit der aktuellen Preisbasis angegeben. Im Falle von «Bahn 2000» war dies die Preisbasis 1985, entsprechend dem damaligen Planungsstand. Sofern die aktuelle Preisbasis angegeben wird – das war bei «Bahn 2000» der Fall –, herrscht tatsächlich Transparenz, denn diese Art der Kostenangabe hat den entscheidenden Vorteil, dass sie keine fraglichen Teuerungsprognosen enthält und dass man sich im Moment der Entscheidungsfindung darunter etwas vorstellen kann, weil wir in realen, aktuellen und nicht in nominalen Preiskategorien denken.

Die Teuerung, das müssen wir auch sehen, stellt nur dann ein Problem dar, wenn die Finanzierungsquellen mit der Teuerung nicht Schritt halten. Wenn zum Beispiel die Steuereinnahmen mit der Teuerung nicht Schritt halten können, dann wird die Teuerung des Projektes selber zum Problem. Aber wenn wir in realen Zahlen prognostizieren, kann sich jeder Mann, jede Frau vorstellen, wie es weitergeht, wenn sowohl Einnahmen als auch Ausgaben derselben Teuerung folgen. Deswegen bezweifeln wir, dass die diesbezügliche Empfehlung der GPK in einer Botschaft zu einem Grossprojekt tatsächlich zu mehr Transparenz führen würde. Darum hat der Bundesrat im Sinn, auch künftig bei grossen Infrastrukturprojekten aufgrund einer aktuellen und realen Preisbasis zu arbeiten und das auch so darzulegen.

Ein anderes Problem in diesem Zusammenhang, das die GPK antönt, ist die Frage des zugrunde liegenden Teuerungsindexes, also die Frage, welchen Index man bei einem Grossprojekt nimmt. Sie wissen auch: Jeder Index ist als solcher wieder ein politischer Kompromiss, je nachdem, welche Elemente zur Berechnung tatsächlich herangezogen werden. Die SBB arbeiten heute bei «Bahn 2000» mit einem Mix aus dem Zürcher Wohnbaukostenindex und dem VSM-Lohnkostenindex, also einem Index aus der Maschinenindustrie. Dieser Mix erfolgt in einer Gewichtung von 75 zu 25 Prozent, also drei Viertel zu einem Viertel, und hat zum Ziel, die bei «Bahn 2000» wichtigen Komponenten der Bahntechnologie und der Planungskosten angemessen zu gewichten.

Die zweite Empfehlung der GPK fordert eine Statistik über die getätigten Investitionen im Rahmen des Projektes «Bahn 2000». Es geht dabei in erster Linie um die transparente Abgrenzung zwischen Ausgaben aufgrund des Verpflichtungskredites «Bahn 2000», des ordentlichen Voranschlags der SBB sowie der Rahmenkredite für die KTU. Wie bereits vorher erwähnt, soll diese Ausgabenzuteilung im Rahmen des sich im Aufbau befindenden Controllings auf Stufe Bundesamt für Verkehr erfolgen. Wir sind mit dieser Empfehlung einverstanden.

Eine dritte Empfehlung fordert die Angabe von Unsicherheitsspannen. Herr Büttiker hat dieses Problem aufgenommen. Es bestehen hierzu Normen des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins (SIA). Es wird nämlich eine Unsicherheitsspanne von plus/minus 25 Prozent für eine Planungsstudie, von plus/minus 20 Prozent für ein Vorprojekt und von plus/minus 10 Prozent für ein Bauprojekt angenommen. Es sind dies die Normen, die auch für Eisenbahninvestitionen gelten, und es ist richtig – da hat Herr Büttiker recht, und ich nehme das gerne auf –, dass diese Angaben in Zukunft systematisch darzulegen und vorzunehmen sind.

Eine vierte Empfehlung regt an, die Funktion des SBB-Verwaltungsrates insbesondere als Gesprächspartner des Parlamentes zu definieren. Auch dieser Empfehlung steht nichts im Wege. Sie ist ebenfalls im Rahmen der Bahnreform unter dem Stichwort «Verhältnis Bund/SBB und Unternehmensreform SBB» anzugehen.

Eine fünfte Empfehlung verlangt eine Präzisierung der Kompetenzen des Parlamentes bei grösseren Investitionsvorhaben im ordentlichen Voranschlag.

Auch diese Empfehlung bildet Gegenstand der Bahnreform und wird vom Bundesrat entsprechend aufgenommen. Das gilt auch für die von Herrn Büttiker geforderte Transparenz bezüglich Darlehen oder A-fonds-perdu-Beiträge. Wie ich schon anlässlich des SBB-Budgets ausgeführt habe, stellt

das Vorgehen mit Darlehen letztlich eine Verschleierung der wirklichen Tatsachen dar. Wir müssen aber ehrlich handeln und Transparenz sowie Wahrheit walten lassen. Diesbezüglich bin ich mit Herrn Büttiker voll einverstanden.

Soweit zu den Anträgen und Empfehlungen der Geschäftsprüfungskommission. Zum Schluss möchte ich noch einige allgemeine Feststellungen zur Angelegenheit machen:

Der Bericht der Geschäftsprüfungskommission ist ein Beitrag zur Vergangenheitsbewältigung, der sich auf die Periode 1983 bis 1987 bezieht. Vergangenheitsbewältigung hat dann ihren Sinn – wie ich schon zu Beginn gesagt habe –, wenn wir daraus für die zukünftigen Arbeiten lernen. Wir meinen, das sei im Zusammenhang mit dem Projekt «Bahn 2000» zu einem Teil bereits der Fall gewesen.

Eine zweite Feststellung ist die, dass es unzulässig wäre, tel quel eine Übertragung der festgestellten Mängel auf andere Grossprojekte – ich meine natürlich die Neat – vorzunehmen. Ohne mich diesbezüglich in Einzelheiten zu verlieren, möchte ich doch darauf hinweisen, dass die Planungen für die Neat von Anfang an auf ein Vernehmlassungsverfahren und im Vergleich zu «Bahn 2000» auf umfassendere Studien abgestützt werden konnten. Das Projekt stand auch von Beginn an unter einer klareren Führung, dies sowohl von seiten der SBB als auch von seiten des Bundesamtes für Verkehr. Entsprechende Konsequenzen sind, soweit solche zu ziehen waren, gezogen worden und werden weiterhin gezogen.

Wegen des Berichtes und der Diskussion darüber hat sich da und dort der Eindruck festgesetzt, im Rahmen von «Bahn 2000» sei viel zu viel Geld ausgegeben oder es seien Steuergelder verschleudert worden. Das trifft insofern nicht zu, als sich die Kostenüberschreitung auf geplante Kosten und nicht auf effektiv anfallende Kosten bezogen hat. Mit der Etappierung der «Bahn 2000» wurde das Konzept neu ausgerichtet, und es unterliegt, wie gesagt, der strikten Aufsicht, auch was die Finanzen betrifft.

Noch eine dritte Feststellung: Grossprojekte jeder Art – auch im Verkehr – haben eine sehr lange Realisierungszeit. Zwischen Planung und Abschluss oder Inbetriebnahme eines Projektes können zwanzig und mehr Jahre verstreichen. Bei der Planung einer Vorlage müssen Annahmen über Rahmenbedingungen und Variablen getroffen werden, was jedoch oft nicht präzis, seriös und zuverlässig getan werden kann. Das betrifft die Kostenentwicklung über die zu erwartenden Teuerungssätze – diesbezüglich habe ich schon vorhin im Zusammenhang mit der Forderung betreffend Teuerungsklausel etwas gesagt –, aber auch die Siedlungsentwicklung, das Wirtschaftswachstum, die Preisverhältnisse zwischen Schiene und Strasse, das zu bewältigende Verkehrsaufkommen, die Verkehrsströme und die Technologie. Dabei handelt es sich um Entwicklungen, die man nicht im Detail über zehn, zwanzig oder dreissig Jahre voraussehen kann. Die erwähnten Komponenten werden somit immer Schätzungen und Prognosen mit einem entsprechenden Unsicherheitsfaktor bleiben. Denken Sie an die Preisentwicklung beispielsweise bei der Energie, die vom Weltgeschehen abhängen kann, das seinerseits auch nicht prognostiziert werden kann.

Auch ein solches Projekt, so detailliert und seriös es auch vorausgeplant werden muss, unterliegt letztlich einem Risiko, das der Mensch gar nicht planen kann. Ein Risiko ist immer da. Das bedeutet, dass während der Umsetzung eines solchen Projektes tatsächlich die notwendige Flexibilität und Freiheit angewendet werden müssen. Es ist immer viel einfacher, eine historische Entwicklung rückblickend zu analysieren und zu kritisieren, als sie vorauszuplanen. Ich möchte Ihnen anheimstellen, Milde gegenüber denjenigen, die damals an der Planung dieses Projektes beteiligt waren, walten zu lassen.

In diesem Sinne nimmt der Bundesrat sehr gerne von Ihrem Bericht und Ihren Empfehlungen Kenntnis.

*Angenommen – Adopté*

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

## 95.3201

### **Motion Nationalrat (GPK-NR)**

### **Schweizerische Bundesbahnen. Aufsicht durch Bundesrat und Verwaltung**

### **Motion Conseil national (CdG-CN)**

### **Surveillance des Chemins de fer fédéraux par le Conseil fédéral et son administration**

*Wortlaut der Motion vom 22. Juni 1995*

1. Der Bundesrat wird beauftragt:

a. im Leitbild der SBB zu umschreiben, wie er in Zukunft seine Rolle bei der Ausübung seiner Aufsicht über die SBB versteht, insbesondere in bezug auf:  
– die Aufsichtsorgane: Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED), Bundesamt für Verkehr (BAV) usw.;

– die beaufsichtigten Organe: Verwaltungsrat der SBB und/oder Generaldirektion der SBB;

– das Ziel und den Umfang dieser Aufsicht (Aufsicht oder Oberaufsicht, politische Aufsicht oder Aufsicht über die Geschäftsführung, strategisches oder operatives Controlling; Kontrolle über die Realisierung des Leistungsauftrags usw.);  
b. die Informations- und Aktionsmittel der Aufsichtsorgane festzulegen.

2. Der Bundesrat wird beauftragt, in den Gesetzesbestimmungen, welche das SBB-Leitbild nach sich ziehen wird, die Rollen, Kompetenzen und Verantwortungen festzulegen, welche dem Bundesrat, dem EVED, dem BAV, dem SBB-Verwaltungsrat und der SBB-Generaldirektion bei der Aufsicht über die SBB zukommen.

*Texte de la motion du 22 juin 1995*

1. Le Conseil fédéral est chargé:

a. de définir, dans la conception directrice des CFF, le rôle de surveillance qu'il entend exercer à l'avenir sur les CFF notamment par rapport:

– aux organes chargés de la surveillance: Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie (DFTCE), Office fédéral des transports (OFT), etc.;

– aux destinataires de cette surveillance: conseil d'administration des CFF et/ou Direction générale des CFF;

– au but et à l'importance de la surveillance (surveillance ou haute surveillance, surveillance politique ou surveillance de la gestion d'entreprise, controlling stratégique ou opérationnel, contrôle de la réalisation des objectifs du mandat d'entreprise, etc.);

b. de fixer les moyens d'information et d'action des organes de surveillance.

2. Le Conseil fédéral est chargé de préciser, dans les textes législatifs qui découlent de la conception directrice des CFF, les rôles, compétences et responsabilités respectives du Conseil fédéral, du DFTCE, de l'OFT, du conseil d'administration des CFF et de la Direction générale des CFF dans l'exercice de la surveillance des CFF.

**Bisig Hans (R, SZ), Berichterstatter:** Nach der Antwort von Herrn Bundesrat Leuenberger zum Bericht Konzept «Bahn 2000» kann ich mich im Zusammenhang mit der Motion sehr kurz fassen. Sie beabsichtigt nichts anderes, als die Lernfähigkeit des Bundesrates und der Verwaltung herauszufordern, ob dies nun die Zeit vor oder die Zeit nach der Volksabstimmung betrifft. Dass die Lernfähigkeit bewiesen ist, hat schon der Vorgänger von Herrn Bundesrat Leuenberger, Herr Bundesrat Ogi, gezeigt. Er hat unserer Kommission ein Massnahmenpaket vorgestellt und aufgezeigt, wie vorgegangen werden soll, bei «Bahn 2000», im Fall der Vereinalinie und der Neat. Dieses Massnahmendossier hat uns überzeugt, und wir stellen fest, dass der Bundesrat bereit ist, die



## GPK-SR. «Bahn 2000». Inspektionsbericht

## CdG-CE. «Rail 2000». Rapport d'inspection

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1995
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	07
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	95.074
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.12.1995 - 11:20
Date	
Data	
Seite	1210-1215
Page	
Pagina	
Ref. No	20 039 789