

## CH\_VB 86.332 vom 2. Juni 1987

Bundesverwaltung, 1987-06-02, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_86.332](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_86.332)

FR: CH\_VB 86.332 du 2 juin 1987

IT: CH\_VB 86.332 del 2 giugno 1987

### Erwägungen

#### E. 2

juin 1987 importante du trafic voyageurs, et, par conséquent, une diminution du déficit. Nous espérons très sincèrement qu'il en sera de même pour l'Aigle-Sépey-Diablerets et que les importantes dépenses d'investissement consenties redonneront un nouvel attrait à ce petit train. Il me paraît aujourd'hui difficile de demander au Conseil fédéral de revenir fondamentalement sur sa prise de position bien que, personnellement, l'évolution de la situation me donnerait assez d'arguments pour le faire. Par contre, Monsieur Schlumpf, les Vaudois, par la voix de leur Grand Conseil unanime, toutes les communes concernées, viennent de faire la preuve de leur volonté du maintien de ce chemin de fer. Face à cette fermeté remarquable, face aussi à révolution des sensibilités de la population quant au problème de l'environnement, pourquoi ne pas imaginer, Monsieur le Conseiller fédéral, que la Confédération prenne en charge le déficit annuel d'exploitation? Cette mesure aurait l'avantage de ne pas remettre en cause d'anciennes décisions prises aux trois niveaux de notre Etat confédéral. Elle vous permettrait surtout de rétablir partiellement une équité à laquelle toutes les régions de ce pays ont droit. Elle irait en plus dans le sens de la nouvelle politique fédérale en matière de transports publics. Bundesrat Schlumpf: Ich möchte Nationalrat Martin für seine sachliche Stellungnahme zu seiner Interpellation danken. Ueberhaupt möchte ich hervorheben, dass, obwohl im Kanton Waadt und den betroffenen Gemeinden Enttäuschung herrschte, als im Jahre 1982 der Entscheid erging, in grosser Sachlichkeit diskutiert werden konnte, insbesondere mit der waadtländischen Regierung. Das verdient Anerkennung, weil es für die betroffenen Gemeinwesen um allerhand gegangen ist, wie Nationalrat Martin das soeben in Erinnerung gerufen hat. Vorhin habe ich beim Antrag von Nationalrat Meizoz bereits etwas dazu gesagt: In den siebziger Jahren wurden seitens des Bundesrates die Umstellungsmöglichkeiten sehr intensiv verfolgt, und zwar nicht in politisch luftleerem Raum, sondern im Einvernehmen mit der Haltung im Parlament, dem ich damals noch selber angehörte. Es wurde eine Ueberlegung angestellt, die nicht falsch war, nämlich: Wenn der öffentliche Verkehr auf der Strasse gefördert werden kann und mehr vom Gesamtverkehr aufnimmt als der nicht mehr zeitgemässe Schienenverkehr, ist das insgesamt umwelt- und energiemässig positiv. Heute werten wir das etwas anders. Deshalb will ich über das hinaus, was Nationalrat Andreas Müller zitierte, noch etwas sagen: Es gibt bei mir keine Umstellungsvorhaben in den Schubladen oder auf dem Pult. Das darf aber nicht zu einer Kritik an dem führen, was in den siebziger Jahren aus damals guten Gründen gemacht wurde. So hat man die Kommission Meylan eingesetzt, die diese drei Fälle sehr sorgfältig geprüft hat. Der Bundesrat ist dem Antrag Aigle-Diablerets gefolgt. Die Gründe dafür waren absolut überzeugend. Das war 1982 der Abschluss eines jahrelangen Verfahrens. Die Frequenzen auf dieser Bahn waren damals aus ganz verschiedenen Gründen ausserordentlich tief. Einer davon war, dass diese Bahn aus Sicherheitsgründen auf der bevölkerungsschwachen Seite des Tales angelegt war; und die

Spitzkehre in LeSépey war dem Verkehr auch nicht gerade förderlich. In der Folge hat man die Strasse Leysin-Diablerets sehr grosszügig ausgebaut. Damit wurde der öffentliche Verkehr auf der Strasse viel attraktiver. So kam es aus guten Gründen zu diesem Beschluss des Bundesrates, der endgültig ist. Wir können ihn nicht einfach umstossen. Nachher ging es darum, was der Bund weiterhin leisten könne, nachdem die Behörden des Kantons Waadt (Grosser Rat, Regierung) beschlossen hatten, doch nicht umzustellen, sondern mit eigenen Finanzierungsanstrengungen diese Bahn zu erneuern. Seitens des Bundesrates haben wir uns dann bemüht, eine im Rahmen des Möglichen liegende Beitragsleistung zu gewähren. Das haben wir auch mit dem Staatsrat des Kantons Waadt besprochen. Im letzten Jahr machte das beispielsweise rund 600 000 Franken aus. Mit diesen Beitragsleistungen werden wir selbstverständlich weiterfahren. Die vom Kanton Waadt und den Gemeinden unternommenen Anstrengungen verdienen es auch. Aber ein Zurückkommen auf den Beschluss von 1982, und alles in den Status quo ante zurückzusetzen, ist nicht möglich. Da müssten wir noch manche Beschlüsse immer wieder nach einer da-capo-Partitur überprüfen, wenn neuere Beurteilungen Zweifel aufkommen lassen, ob man nicht damals .... usw. Das geht nicht!

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.