

CH_VB 90.592 vom 3. März 1992

Bundesverwaltung, 1992-03-03, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_90.592

FR: CH_VB 90.592 du 3 mars 1992

IT: CH_VB 90.592 del 3 marzo 1992

Erwägungen

E. 3

Sur la partie proposée relative au transit ferroviaire a Les réserves du réseau ferroviaire existant doivent être ex- ploitées systématiquement; l'offre de transports ferroviaires doit être développée qualitativement Des mesures de ce type sont déjà en cours de réalisation. Leur efficacité dépend dans une mesure appréciable du personnel disponible. S'ajoutant à la réalisation progressive de RAIL et BUS2000,

l'important d'ici à 1994 de la capacité de ferroutage apparaît comme la mesure la plus importante, susceptible en plus d'exercer des effets à court terme. Au St-Gothard, on prévoit 44 trains longs d'une capacité totale de 1500 envois par jour ou de 360 000 par an en trafic non-accompagné ou au moyen de la chaussée roulante. Au Loetschberg, la capacité doit atteindre 420 envois par jour ou 105 000 par an. Toutefois, la réalisation de la solution transitoire au Loetschberg dépend de l'issue des négociations avec la CE. Les bases légales en vigueur (entre autres: loi sur les chemins de fer et lois sur les CFF) suffisent en principe à mettre en application les mesures demandées. b. Rejet de toute mesure visant à atteindre une vitesse de plus de 200 km/h par chemin de fer dans l'espace alpin La planification du transit alpin est d'ores et déjà orientée vers une vitesse maximale de 200 km/h (voir message sur le transit alpin ch. 211.21). Toutefois, le fait de fixer dans la loi une telle vitesse limite pourrait s'avérer trop contraignant. La Suisse n'est pas une île, mais s'inscrit bien au contraire dans le réseau ferré européen. Il ne serait pas prudent de bannir à jamais le progrès technique des chemins de fer et d'empêcher par là un accroissement de leur attractivité. c. Réglementation de la construction de la NLFA, le cas échéant fondation d'une organisation chargée de cette construction Un arrêté relatif à la construction du projet de transit alpin est d'ores et déjà proposé dans le message sous la forme du projet d'Arrêté fédéral A (FF 1990 II 1144ss.). Celui-ci définit dans son principe le mode d'organisation. Par conséquent, il n'apparaît pas nécessaire de régler ces questions dans une loi ad hoc sur le trafic de transit.

E. 4

Sur la partie relative au trafic de transit routier a Maintien de la limite de poids et de l'interdiction de rouler la nuit et le dimanche pour les poids lourds Le Conseil fédéral a déclaré maintes fois qu'il entendait maintenir ces limitations (dernièrement dans le message sur le transit alpin ch. 141, dernier paragraphe). La limite de 28 tonnes est d'ores et déjà contenue dans une loi, à l'article 9, 6e alinéa, de la LCR. De même, l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche a une base légale (art. 2, 2e al., LCR en liaison avec l'art 91 OCR). D'autres démarches législatives ne s'imposent donc pas. b. Rejet de toute mesure visant à développer les artères de transit ou à en construire de nouvelles Le 1er avril de cette année, le peuple et les cantons ont clairement approuvé l'achèvement du réseau des routes nationales tel qu'il a été décidé. Par contre, il n'est par principe pas prévu d'extension

ultérieure de ce réseau. « Cette renonciation vise notamment les cinquième et sixième voies des N 1/N 2 ainsi que la seconde galerie du tunnel du Saint-Gothard. » (Message sur les initiatives dites « Trèfle », FF 19891622). On ne peut toutefois pas exclure d'emblée qu'il faille ajouter, sur de courts tronçons, des voies supplémentaires en vue de garantir le bon fonctionnement et, en particulier, la sécurité de notre réseau routier, mais aussi pour des raisons relevant de l'environnement ou de la politique énergétique. Il n'est donc pas judicieux de formuler sur le plan légal une déclaration tendant à renoncer à tout développement des axes routiers de transit. La Suisse se priverait ainsi d'une marge de manoeuvre minimale qu'il convient de maintenir également pour l'avenir.

E. 5

En résumé, il apparaît qu'une loi sur le trafic de transit, telle que le motionnaire la propose, n'est pas nécessaire. De surcroît, un transfert, prescrit par la loi, de l'ensemble du trafic de transit sur le rail ne serait pas admissible en l'absence d'une base constitutionnelle y relative. Dans la mesure où des aspects partiels de la motion concernent directement le processus de décision relatif au transit alpin, ceux-ci seront opportunément repris lors des délibérations portant sur ce projet. Schriftliche Erklärung des Bundesrates Déclaration écrite du Conseil fédéral Le Conseil fédéral propose de rejeter la motion.

Motion Béguelin 294 N 3 mars 1992 M. Béguelin: La motion sur le trafic de transit a été déposée en juin 1990. Son objectif était à l'époque de soutenir le projet des nouvelles transversales alpines par des mesures d'accompagnement de façon à mieux convaincre le peuple de leur nécessité. Entre-temps, le message sur les nouvelles transversales alpines a été accepté avec les amendements que l'on sait et l'accord de transit a été négocié. Les hasards de la démocratie référendaire et de l'ordre du jour de notre conseil font que cette motion sur le trafic de transit se discute le lendemain du jour où le Conseil fédéral avait affirmé qu'il se prononcerait sur l'aboutissement du référendum sur les nouvelles transversales ferroviaires alpines. Au fait, où en sommes-nous avec ce référendum, Monsieur le Conseiller fédéral? Dans la réponse à la motion, le Conseil fédéral déclare « qu'il partage le point de vue du motionnaire selon lequel des mesures d'appoint sont indispensables pour le projet de transit alpin ». Mais, le Conseil fédéral rejette la motion. Evidemment, il y a maintenant l'accord de transit. Son grand mérite est d'avoir été et d'être l'instrument de promotion du trafic combiné en Europe. Actuellement, le trafic combiné est reconnu comme étant la solution d'avenir pour le transport des marchandises à l'échelle du continent. Les Européens investissent dans ce trafic, et sur ce plan-là, le résultat est brillant. Mais si les Européens sont convaincus, il reste à convaincre les Suisses, en particulier les habitants des régions alpines, les Urnais. L'accord de transit permet le passage d'un nombre illimité de camions de moins de 28 tonnes, alors que notre voisin autrichien a limité quantitativement le nombre des camions en transit. Ainsi, le Conseil fédéral sera de toute façon obligé, dans le cadre de l'accord de transit, d'introduire des moyens de contrôle pour éviter que le nombre des camions soit par exemple très supérieur à celui subi actuellement par les populations. L'enjeu est là. Les Urnais et les Tessinois, entre autres, veulent bien supporter les inconvénients des nouvelles transversales ferroviaires mais ils ne veulent pas en plus subir le passage de plus de camions qu'aujourd'hui. On les comprend. C'est d'ailleurs pour cette raison que le canton d'Uri a déposé une initiative intitulée « Protection contre le trafic de transit ». Je rappelle qu'il existe aussi une initiative dite « des Alpes » qui a abouti et qui reprend la même revendication. Toutes ces démarches - l'initiative du canton d'Uri, celle des Alpes, la mo-

tion dont nous parlons - vont dans le même sens. Elles répondent donc à un souci profond et justifié. Pour aider à faire admettre le trafic de transit marchandises, pour vous aider dans cette tâche, Monsieur le Conseiller fédéral, pour contribuer à l'acceptation sociale de ce trafic, des mesures d'accompagnement légales, solides sont plus que jamais indispensables. C'est le but des principes développés dans la motion et j'invite le conseil à l'accepter. Bien sûr, si M. Ogi, conseiller fédéral, estimait que la forme du postulat serait plus appropriée, je serais prêt à m'y rallier. Je veux vous laisser la possibilité de donner un signe, Monsieur le Conseiller fédéral.

Schmid Peter: Der weitere Ausbau unserer Verkehrsinfrastruktur in der Schweiz erfordert verkehrspolitische Grundsätze, die sich an der langfristigen Erhaltung der Lebensgrundlagen und der Lebensqualität in unserem Lande, insbesondere des empfindlichen Alpenraumes, orientieren. Die Grünen haben schon vor Jahren drei Stufen der Planung gefordert: 1. Begrenzung des gesamten Transitverkehrsvolumens - Strasse und Schiene - auf das, was notwendig, sinnvoll und zuträglich ist. 2. Die zwingende Verlagerung des Transitverkehrs auf die Schiene. 3. Ausbau der Eisenbahnachsen, sofern die bestehende Infrastruktur zur Aufnahme des limitierten Verkehrs nicht in der Lage ist. Dass eine solche Ermittlung des Gesamtverkehrsvolumens auch im Zusammenhang mit dem Bundesbeschluss zum Bau einer neuen Alpentransversale nicht geschehen ist, war wohl der Hauptgrund für unsere Ablehnung des gigantischen Neat-Projektes. Dieser vorgesehene Doppelstrang mit all seinen regionalen Zubringern basiert ja auf der überholten Vorstellung, wir seien verpflichtet, jegliches Verkehrsaufkommen zu übernehmen und dafür endlos mehr Schienen und Strassen zu bauen. Wir können die Verkehrslawine nicht in den Griff bekommen, wenn wir allem, was sich von Norden nach Süden bewegt und sich noch zu bewegen beabsichtigt, neue Rollbahnen zur Verfügung stellen. Das Neat-Konzept, so perfektionistisch und technisch es sich auch ausgibt, kann nicht über seine grundsätzliche Konzeptlosigkeit hinwegtäuschen. Die Motion Béguelin zu einem Bundesgesetz über den Transitverkehr enthält ein solches Grobkonzept mit Grundsätzen, die wir bei der Neat-Vorlage vergeblich suchen. Sie möchte festlegen, welche Faktoren das Gesamtverkehrsvolumen zu bestimmen haben, nämlich nicht die ins Endlose wachsende Nachfrage, sondern der Schutz des Alpenraumes. Sie gibt auch Richtlinien dafür, wo und wann sich der zusätzlich anfallende Transitverkehr zwingend abzuwickeln hat. Ebenso würde ein für allemal festgelegt, welcher Verkehrsträger in der Zukunft Priorität haben soll und welcher entsprechend zurückgebunden werden muss. Herr Bundesrat Ogi, die Motion Béguelin würde Ihnen brauchbare Grundsätze für einen zeitgemässen und umweltverträglichen Transitverkehr ins Bundeshaus liefern. Nähme der Bundesrat diesen Vorstoss entgegen, so wären auch wir Grüne Ihrem Projekt eher gewogen. Damit würde nämlich automatisch das Neat-Vorhaben redimensioniert, an dessen Vollausbau in der vorgesehenen Zeit wohl niemand in diesem Saal noch ernsthaft glaubt. Sollte es dazu kommen, dass wider alle Vernunft dieses technokratische Bauvorhaben an allen Ecken und Enden begonnen wird - und nicht stufenweise -, dann ist das technische und finanzielle Fiasko vorgeplant. Nur die rechtzeitige Wahrnehmung von Grundsätzen einer zeitgemässen Verkehrspolitik könnte dieses Debakel noch abwenden. Ich bitte Sie daher, auch im Namen der grünen Fraktion, die Motion Béguelin zu überweisen.

M. Cavedini Adriano: La discussion suscitée par la motion de M. Béguelin a, en grande partie, déjà eu lieu lors de notre débat sur «l'Alpentransit». A ce propos, les Chambres avaient pris des décisions sages sur plusieurs des points que nous retrouvons dans la motion Béguelin. Je vous invite donc à ne pas l'accepter. En tant que Tessinois, je veux en particulier attirer l'attention sur un point contenu dans cette motion: le

rejet de toute mesure visant à développer les artères de transit ou à en construire de nouvelles. Cela reviendrait pratiquement à éliminer la possibilité de doubler le tunnel autoroutier du Gothard. A ce propos également, le Conseil national avait discuté assez longuement sur une proposition Ulrich qui souhaitait interdire la réalisation ultérieure de ce travail. Nous ne pouvons pas accepter une telle contrainte pour des travaux que nous devons encore discuter et approfondir, pour une réalisation qui, tôt ou tard, s'imposera. J'avais déjà précisé, à l'occasion du débat sur «l'Alpentransit», que l'existence d'une seule voie dans le tunnel du Gothard est une erreur de construction qui devra être corrigée pour des raisons de sécurité, afin de pouvoir effectuer des travaux de réparation et pour éviter la formation de colonnes et de bouchons durant certaines périodes de l'année, soit sur le territoire tessinois, soit sur celui du canton d'Uri. Nous ne pouvons donc pas, aujourd'hui, accepter une motion qui empêche même la discussion sur une éventuelle réalisation de ce type. Ce sont les motifs pour lesquels je vous invite à rejeter la proposition de M. Béguelin.

Bundesrat Ogi: Es ist schade, dass wir dieses Thema in aller Kürze abhandeln müssen, weil jetzt bereits Neat-Abstimmungspropaganda gemacht wird. Zu dem, was Herr Schmid Peter sagte, wäre allerhand zu sagen. Zunächst möchte ich mich mit der Motion Béguelin beschäftigen und Sie bitten, diese Motion abzulehnen. Der Vorstoss wurde ebenfalls im Juni 1990 eingereicht und vom Bundesrat bereits am 5. September 1990 beantwortet. Seither - das hat Herr Béguelin, fair wie er ist, zugegeben - haben wir nicht ge-

3. März 1992 N 295 Motion Béguelin wartet, sondern gearbeitet, und wir haben in dieser Richtung gekämpft. Deshalb ist es wichtig - das weiss auch Herr Béguelin, der sehr oft in Brüssel weilt und das Klima dort kennt -, dass wir in dieser Situation nicht einfach weitere Bedingungen stellen. Wenn Sie diese Motion annehmen, wird das gegen aussen als eine weitere Bedingung wirken. Ich halte zuhanden des Protokolls fest, dass wir seit der Einreichung dieser Motion die Alpentransit-Beschlüsse Neat verabschiedet haben. Lesen Sie nach, was in Artikel 2 des Alpentransit-Beschlusses festgeschrieben ist: Durch geeignete Massnahmen ist anzustreben, dass sich der alpenquerende Güterverkehr grundsätzlich auf der Schiene abwickelt. Sie haben gekämpft. Wir haben einen Kompromiss gefunden. Sie waren in der Kommission, Herr Béguelin. Man hat Ihren Vorstellungen weitgehend Rechnung getragen. Dann sind da der Transitvertrag mit der EG, die Beibehaltung der 28-Tonnen-Limite. Glauben Sie, dass es selbstverständlich ist, dass wir die 28 Tonnen halten konnten, während unser Transportgewerbe auch weiterhin mit 40 Tonnen im Ausland zirkulieren kann? Glauben Sie, es sei ein einfaches Ding, das der EG bekanntzugeben und durchzusetzen? Wenn Sie sagen, Herr Béguelin, die Oesterreicher hätten ein besseres Transitabkommen, haben Sie verschwiegen, dass Oesterreich am 22. Oktober 1991, bei der letzten Verhandlungsrunde, noch einmal 60 000 stinkende griechische Lastwagen übernehmen musste. Wir haben keinen zusätzlichen Lastwagen übernommen. Sie müssen diesen Transitvertrag einmal lesen, und zwar richtig lesen, dann sehen Sie, dass dieser Vertrag gut ist. Vergleichen Sie ihn auch mit dem österreichischen. Hier ist ein grosser Unterschied. Weiter haben wir das europäische Abkommen über den kombinierten Verkehr unterzeichnet. Sie waren auch in Prag; Sie kennen es, das AGTC. Dazu haben wir die paneuropäische Erklärung der Verkehrsminister zum kombinierten Verkehr Schiene/Strasse und schliesslich seit Juni 1990 das trilaterale Abkommen mit der Bundesrepublik und mit Italien unterzeichnet, damit die Anlagen für den kombinierten Verkehr - die sogenannten Anschlussinfrastrukturen - gebaut werden. Wir können nicht mehr verlangen! Wir haben ein Maximum erreicht; ich glaube, dass Sie auch zur Kenntnis nehmen müssen, dass wir bei der EG wohl das erträgliche Mass erreicht

haben. Wir sollten jetzt nicht weiter gehen, sonst werden wir alles Erreichte in Frage stellen und uns dann selbst im Wege stehen. Zu Herrn Schmid Peter: Sie sprachen von einem Debakel, falls die Neat gebaut werde. Ich muss Ihnen sagen: Das Debakel steht bevor, wenn wir nicht bauen! Ich frage Herrn Schmid, wie wir diesen zusätzlichen Verkehr übernehmen wollen. Wie wollen wir diese Verdoppelung des Verkehrs im Jahre 2010, 2020, der auf uns zukommt, wie wollen wir diesen Transitverkehr umweltgerecht übernehmen? Wie wollen wir diesen Transitverkehr umweltfreundlich transitieren? Sagen Sie mir das, Herr Schmid! Bis jetzt habe ich keine Antwort bekommen, und die Schranken können wir nicht in Ihrem schönen Thurgau, auch nicht in Schaffhausen oder Basel herunterlassen, und auch in Chiasso können wir das Eingangstor zur Schweiz nicht zumauern. Entschuldigen Sie, aber ich kann Sie einfach nicht begreifen. Sie sind in der Regel für den öffentlichen Verkehr, und wenn wir etwas machen wollen, ein System aufbauen wollen, das drei bis vier Millionen Lastwagen von der Strasse auf die Schiene verlegt, sind Sie dagegen! Ich kann Ihrer Logik nicht folgen! Zum Schluss möchte ich zur Frage von Herrn Béguelin zum Neat-Referendum Stellung nehmen. Ich kann Ihnen die Frage nicht beantworten. Sie werden begreifen, dass für das Auszählen nicht mein Departement zuständig ist. Es sind zwei Equipen unter der Leitung der Bundeskanzlei am Auszählen. Es ist eine intensive Überprüfung im Gange. Man hofft, noch diese Woche Klarheit zu erhalten, ob das Referendum zustande gekommen ist oder nicht. Auf alle Fälle sind wir bereit, zum Abstimmungskampf anzutreten. Ich bin überzeugt, das Schweizervolk wird uns folgen, denn die Lösung, die ich von Herrn Schmid noch erhoffe, ist bis heute nicht bekannt. Ich bitte Sie, die Motion Béguelin abzulehnen. Persönliche Erklärung - Déclaration personnelle Schmid Peter: Herr Bundesrat Ogi, wir sind ja nicht gegen den öffentlichen Verkehr. Wir sind sogar dafür, dass man zwingend diese Lastwagen auf die Schiene bringt und nicht einfach an den guten Willen appelliert. Ich muss jetzt etwas betonen: Unsere Sichtweise ist einfach eine grundsätzlich andere. Sie betrachten den Transitverkehr als Naturereignis, das man einfach übernehmen muss. Wir meinen, der Verkehr sei von Menschen verursacht, und diese Menschen müssten auch dafür sorgen, dass dieser Verkehr nicht ins Uferlose ansteigt. Da müssen wir eben agieren in der Politik und nicht nur reagieren. Das ist der springende Punkt. Wenn man von dem ausgeht, ist das, was wir verlangen, alles ziemlich logisch, und es ist absolut nicht weltfremd! Bundesrat Ogi: Die Nationalräte haben in der Regel das letzte Wort. Herr Schmid: Wir versuchen auch zu agieren, weil wir im Jahre 2010 nicht vor ein *Fait accompli* gestellt werden möchten. Die Lösung, wie Sie sie vorschlagen, betrifft die Menschen - bitte geben Sie mir noch das Rezept, wie wir die Menschen um uns herum ändern können. Ich bin überzeugt - ich sage es klar und deutlich -: Wenn der Transitvertrag in zwölf Jahren ausläuft, wird man in Europa in Sachen Verkehrspolitik so denken, wie heute der Bundesrat und Österreich denken. Helfen Sie mit, das zu erreichen. Dafür brauchen wir aber die Neat. Ohne Neat geht das nicht. Wir würden international unsere Glaubwürdigkeit total verlieren. Abstimmung - Vote Für Ueberweisung der Motion 55 Stimmen Dagegen 73 Stimmen Schluss der Sitzung um 12.40 Uhr La séance est levée à 12 h 40

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Motion Béguelin Bundesgesetz über den Transitverkehr Motion Béguelin Loi sur le trafic de transit In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1992 Année Anno Band II Volume Volume Session Frühjahrssession Session Session de printemps Sessione

Sessione primaverile Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 02 Séance Seduta Geschäftsnummer 90.592 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 03.03.1992 - 08:00 Date Data Seite 292-295 Page Pagina Ref. No 20 020 984 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.

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