

CH_VB 92.3544 vom 17. Dezember 1992

Bundesverwaltung, 1992-12-17, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_92.3544

FR: CH_VB 92.3544 du 17 décembre 1992

IT: CH_VB 92.3544 del 17 dicembre 1992

Erwägungen

E. 19

März 1993 N 635 Interpellation Narbel höfen, welche sich in unmittelbarer Nähe der beiden Portale des Vereinatunnels befinden, ist vorweg durch das Bauprogramm bedingt. Es sind frühzeitig die Voraussetzungen zu schaffen, damit ein bedeutender Teil des Ausbruchmaterials daselbst deponiert werden kann und nicht über grössere Distanzen ausserhalb der Baustellen zu transportieren ist. Diese Deponien bilden gemäss Projekt den Unterbau der Verladebahnhöfe. Am augenfälligsten tritt dieser Umstand auf der Südseite zu Tage. Dort sind zur Schaffung der genannten Voraussetzungen vorweg namhafte Kunstbauten im Zusammenhang mit der neuen Führung der Kantonsstrasse erforderlich. Die hier in Frage stehenden Arbeiten stellen somit keine Sachzwänge für künftige Investitionen dar, wie dies vom Interpellanten vermutet wird. Das BAV würde ein solches Vorgehen seitens der Bahn unter keinen Umständen akzeptieren. 3. Da die Vorschläge des Interpellanten, wie erwähnt, dem in der Botschaft über die Vereinabahn angegebenen Zweck dieser Verbindung zuwiderlaufen, steht es dem Bundesrat nicht zu, bei der Direktion der RhB zu intervenieren und diese Projektänderungen durchzusetzen, noch hat die Bahn selbst die Möglichkeit, dies in eigener Regie zu tun. Bundesrat und RhB sind verpflichtet, das Projekt soweit finanziell möglich im Sinn der Botschaft über die Vereinabahn zu realisieren. Zudem erübrigt sich eine solche Intervention, da wie erwähnt aus heutiger Sicht die Krediteinhaltung durch die Ergreifung des Massnahmenpakets gemäss der rollenden Blockierungsplanung gewährleistet werden kann. 4. Die Botschaft über die Vereinabahn erachtet das Treibstoffzollgesetz aus juristischen und finanztechnischen Gründen als keine taugliche Grundlage für die Finanzierung. Der Bundesanteil wird gestützt auf Artikel 23 der Bundesverfassung in seinem vollen Umfang zu Lasten des ordentlichen Bundesbudgets geleistet. Die Frage der Finanzierung bildet daher einen integrierenden Bestandteil des Bundesbeschlusses über die Vereinabahn, und der Bundesrat ist daher der Meinung, dass darauf nicht zurückzukommen sei. Mit einer Finanzierung über das Treibstoffzollgesetz lassen sich die Probleme im Zusammenhang mit den Mehrkosten weder lösen noch mildern. Eine Änderung der Finanzierung gemäss Vorstellung des Interpellanten würde lediglich eine Verschiebung von finanziellen Verpflichtungen innerhalb des Bundes bedeuten, auf welche der Uebersichtlichkeit wegen zu verzichten ist. Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt und verlangt Diskussion. Abstimmung - Vote Für den Antrag auf Diskussion Dagegen Verschoben - Renvoyé offensichtliche Mehrheit Minderheit #ST# 92.3579 Interpellation Narbel Elektrizitätsleitungen. Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens Accélération de l'approbation des plans de lignes électriques Wortlaut der Interpellation vom 18. Dezember 1992 Angesichts der Verzögerungen bei der Genehmigung von Elektrizitätsleitungen, wie ich sie in der Begründung beschreibe, stelle ich dem Bundesrat folgende Fragen: 1. Wirken sich die Verzögerungen bei der Genehmigung der Pläne für

Elektrizitätsleitungen wirtschaftlich für unser Land nicht äusserst schädlich aus? 2. Könnte der Bundesrat nicht im USG verbindliche Fristen festlegen, damit sich derartige Verzögerungen nicht wiederholen? 3. Könnte man sich nicht für die Lösung entscheiden, wie sie bei der Leitung Cleuson-Dixence getroffen worden ist, indem man eine Frist festlegt, innerhalb welcher die Bewilligung erteilt werden muss? Die Frist wäre vom Bundesrat festzulegen. 4. Könnte der Bundesrat nicht, um aufwendige Verfahren zu vermeiden, einen Vermittler bezeichnen, der, so wie das Bundesgericht im Falle des Projektes Cleuson-Dixence, die Blockierung aufhebt? Texte de l'interpellation du 18 décembre 1992

Devant les retards tels que décrits dans le développement pour l'approbation des lignes électriques, je pose les questions suivantes au Conseil fédéral: 1. Les retards dans l'approbation des plans de lignes électriques ne sont-ils pas hautement préjudiciables pour l'économie du pays? 2. Le gouvernement pourrait-il envisager de fixer des délais impératifs dans la LPE, qui empêchent le renouvellement de tels retards? 3. La solution de déblocage de Cleuson-Dixence ne pourrait-elle pas être adoptée, en fixant un délai dans lequel l'approbation devrait intervenir? Ce délai serait fixé par le Conseil fédéral. 4. Pour éviter des procédures fastidieuses, le Conseil fédéral pourrait-il désigner un médiateur qui, à l'instar du Tribunal fédéral dans le projet Cleuson-Dixence, débloquerait la situation?

Mitunterzeichner - Cosignataires: Aubry, Chevallaz, Comby, Couchepin, Darbellay, Ducret, Duvoisin, Eggly, Epiney, Etique, Frey Claude, Friderici Charles, Gobet, Gros Jean-Michel, Guinand, Leuba, Maître, Mamie, Perey, Philipona, Pidoux, Pini, Poncet, Sandoz, Savary, Scheurer Rémy, Schmied Walter, Zwahlen (28)

Schriftliche Begründung - Développement par écrit Selon une ancienne procédure, il a fallu dix ans pour obtenir l'approbation de principe pour la ligne Vaux-sur-Morges-Eysins et sept ans pour la ligne Eysins-Verbois. Depuis fin 1989, le dossier relatif aux plans de détail pour ces deux lignes a été déposé à l'Inspection fédérale des installations à courant fort A ce jour, aucune approbation n'est intervenue et un grand nombre d'études complémentaires ont été demandées et effectuées. Récemment, dans le projet Cleuson-Dixence, le Tribunal fédéral a donné un délai de deux mois aux promoteurs du projet et aux opposants pour trouver un accord. Cette intervention de notre haute autorité judiciaire a permis de débloquent rapidement la situation. En matière de transport d'énergie, les retards pris dans la réalisation des lignes électriques coûtent fort cher aux consommateurs: 50 millions de kWh/an pour les pertes de transport ainsi que des frais supplémentaires, dont le total atteint 100 millions de francs, total qui dépassera certainement le coût de la ligne lors de sa mise en service.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 3. Februar 1993 Rapport écrit du Conseil fédéral du 3 février 1993 La motion 92.3086 Berger («Procédure accélérée pour les installations énergétiques») a été présentée au Parlement le 12 mars 1992. Convaincu qu'il faut accélérer les procédures d'approbation des plans d'installations à courant fort en dépit d'exigences nouvelles (par exemple, la protection de l'environnement, l'aménagement du territoire), le Conseil fédéral a déclaré, le 13 mai, vouloir accepter la motion. Celle-ci a alors été transmise par le Conseil national le 19 juin et par celui des Etats le 1er décembre dernier. L'accélération souhaitée de la

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Interpellation Schmid Peter Drohender Kostenengpass und Baufortgang am Vereinatunnel Interpellation Schmid Peter Tunnel de la Vereina. Risque d'impasse financière 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 16 Séance Seduta Geschäftsnummer 92.3544 Numéro d'objet Numero
dell'oggetto Datum 19.03.1993 - 08:00 Date Data Seite 634-635 Page Pagina Ref. No

E. 20

022 498 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.