

## CH\_VB 94.3024 vom 14. März 1994

Bundesverwaltung, 1994-03-14, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_94.3024](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_94.3024)

FR: CH\_VB 94.3024 du 14 mars 1994

IT: CH\_VB 94.3024 del 14 marzo 1994

### Erwägungen

#### E. 16

mars 1994 moyen mis à la disposition de l'Etat par le peuple. Par conséquent, il importe d'engager ces deniers publics avec prudence et modération. Il convient d'écartier tout investissement dans la planification de projets qui, selon toute probabilité, ne pourront pas être réalisés en raison de l'article 36sexies alinéa 3 de la constitution. Pour ces raisons, il a fallu décréter immédiatement un arrêt des travaux relatifs à la planification et aux projets de construction routière dans la région des Alpes. Ces mesures ont un caractère prévisionnel aussi longtemps que les dispositions d'exécution font défaut. Il faut éviter de créer un fait accompli qui empêcherait une saine analyse de la situation. Le débat politique peut donc commencer, mais il doit bien entendu s'inspirer du nouvel article constitutionnel, sans pour autant négliger toute l'importance que revêt dans certaines régions des Alpes un réseau routier aménagé judicieusement. En matière de politique étrangère, nous savions d'emblée que l'Union européenne allait inclure le résultat du vote suisse dans ses réflexions sur la politique européenne des transports. Certaines réactions ont effectivement été assez dures. Toutefois, il existe de multiples intérêts communs qui justifient l'ouverture rapide de négociations bilatérales prévues dans l'Accord sur le transit. L'acceptation de l'initiative des Alpes n'a pas pour conséquence d'immobiliser en Suisse le trafic marchandises d'importance européenne appelé à franchir les Alpes. Nous avons cependant reçu pour mandat de mettre à disposition au cours des dix prochaines années les capacités ferroviaires requises. A la faveur de l'évaluation de l'avant-projet de la NLFA, nous fixerons les étapes de la construction et leur calendrier de façon qu'il soit possible de garantir un transfert des marchandises de la route au rail. Ainsi, l'Europe disposera à terme d'une infrastructure ferroviaire moderne pour assurer le transit des marchandises. Lorsqu'il s'agira de traduire dans les faits la récente décision du souverain, nous veillerons à respecter nos engagements internationaux et à éviter toute discrimination. Il existe en outre un besoin de renseigner nos partenaires européens, qui désirent connaître nos intentions, et nous allons en tenir compte. Réponses aux différentes questions 1. Nous connaissons l'avis des auteurs de l'initiative. Comme nous l'avons vu, ce n'est pas le seul critère d'interprétation du texte constitutionnel. De plus, ce point de vue a déjà été réfuté lors du débat au Parlement 2. Les questions 2 à 5 font l'objet des mises au point actuelles; il est dès lors trop tôt pour y répondre. Etant donné que l'alinéa 3 de l'article 36sexies de la constitution concerne aussi le transit des voyageurs, il en résulte des problèmes d'interprétation et une application étendue des mesures prises à titre provisoire. Nous sommes donc prêts à coopérer en vue de disposer rapidement d'une législation d'application, grâce à laquelle on pourra définir où il est possible de lever le blocage des travaux de planification et d'études. A ce propos, le DFTCE a mandaté un groupe de travail interdépartemental chargé de définir le cadre d'interprétation de l'alinéa 3 de l'article 36sexies de la constitution. Actuellement, rien n'est encore fixé quant à la forme et au contenu de la future législation, ne serait-ce qu'en raison

des interventions présentées par les différentes parties (initiatives parlementaires ou motions traitant ou non de la N 9 entre Sierre et Brigue). Dès lors, il n'est guère aisé de répondre concrètement aux questions posées. Seul l'achèvement des études en cours nous permettra de donner des précisions quant à l'interprétation des notions floues du texte constitutionnel ainsi qu'au devenir des tronçons en question. #ST# 94.3025 Dringliche Interpellation Schmidhalter Planungs- und Projektierungsstopp für National- und Hauptstrassen Interpellation urgente Schmidhalter Routes nationales et routes principales. Arrêt de la planification Wortlaut der Interpellation vom 28. Februar 1994

1. Ist der Bundesrat nicht der Meinung, dass es zu weit geht und über das Ziel hinausschießt, einen sofortigen und vollständigen Planungs- und Projektierungsstopp auf allen National- und Hauptstrassen im Alpengebiet zu erlassen - nachdem alle Beteiligten (Bundesrat, Parlament, Initianten und Gegner der Initiative) im Abstimmungskampf fast alle möglichen Interpretationen bekanntgegeben haben?
2. Ist dieser für ganze Regionen und Kantone wirtschaftlich einschneidende Beschluss, z. B. höchste Arbeitslosenquote im Kanton Wallis oder Unterbeschäftigung im Baugewerbe, nicht eine «flächendeckende Strafaktion» gegen das Alpengebiet; hätte man nicht wenigstens differenziert den sofortigen Handlungsbedarf an den drei das Alpengebiet querenden Nationalstrassen berücksichtigen müssen, da nachweisbar sofortiger Handlungsbedarf nur bei der Nationalstrasse im Oberwallis vorhanden ist? Hätte man nicht gleichzeitig differenziert das Abstimmungsergebnis der Regionen längs dieser Nationalstrassen interpretieren müssen und nicht einen integralen, sofortigen, vollständigen Planungs- und Projektierungsstopp dekretieren sollen?
3. Ist der Bundesrat bereit, unverzüglich Ausführungsbestimmungen zu erlassen, wonach bei zeitlich dringend benötigten Strassen wenigstens die Planungs- und Projektierungsarbeiten weitergeführt werden können, da die Planungsergebnisse ja öffentlich aufgelegt werden und alle Einspruchsmöglichkeiten bis zum Bundesgericht garantiert sind?
4. Ist der Bundesrat nicht auch der Meinung, dass der schnellste Weg in einer vorweggenommenen Ergänzung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz vom 21. Juni 1960 erfolgen könnte? Sollte man nicht mit einer zusätzlichen Schlussbestimmung im Bundesbeschluss vom 21. Juni 1960 festhalten, dass die Nationalstrasse Siders-Brig keine Transitstrasse im Sinne von Art. 36sexies Absatz 3 ist, da das Transitverkehrsaufkommen nur 5 Prozent beträgt? Sollte bei der Gotthard- oder San-Bernardino-Route auch sofortiger Handlungsbedarf gegeben sein, könnte man für diese Strecken analog vorgehen?
5. Könnte der Bundesrat nicht aus eigener Initiative bereits für die Junisession dem Parlament einen Bundesbeschluss mit Ausführungsbestimmungen zum Absatz 3 von Artikel 36quater BV, Bau von Strassen im Alpengebiet, unterbreiten und nicht den unweigerlich langen und beschwerlichen parlamentarischen Marathon einer Motion oder einer parlamentarischen Initiative abwarten?
6. Ist der Bundesrat auch der Meinung, dass der Kanton bei der definitiven Projektierung der Nationalstrasse im Oberwallis auf den Teilstücken Visp und Raron auch Lösungen untersuchen muss, die vor allem kostengünstiger sind, da die in Arbeit stehende Tunnelstrecke nach Zermatt und Saas Fee mitbenutzt werden kann und zudem der Militärflugplatz Raron geschlossen wurde? Sind Bundesrat und Staatsrat nicht bereits durch die effektive Einsparung von 70 Millionen Franken im Seitentunnel Richtung Saas Fee und Zermatt gezwungen (Sorgfaltspflicht), auch solche Konsens-Varianten wenigstens zu untersuchen? Es besteht die Möglichkeit, gemeinsam mit den Initianten der Alpenschutz-Initiative etappierbare vierspurige Lösungen zu finden. Könnten hier nicht Brücken geschlagen werden, mit denen es möglich wäre, die Nationalstrasse im Oberwallis schneller, billiger und umweltverträglicher zu realisieren? Oder wollen wir mit dem ewigen Konfrontations-

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Dringliche Interpellation Epiney Annahme der Alpen-Initiative. Folgen Interpellation urgente Epiney Conséquences de l'adoption de l'initiative des Alpes In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1994 Année Anno Band I Volume Volume Session Frühjahrssession Session Session de printemps Sessione Sessione primaverile Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 15 Séance Seduta Geschäftsnummer 94.3024 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 16.03.1994 - 21:00 Date Data Seite 454-456 Page Pagina Ref. No

**E. 20**

023 807 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.