

## CH\_VB 94.3025 vom 16. März 1994

Bundesverwaltung, 1994-03-16, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_94.3025](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_94.3025)

FR: CH\_VB 94.3025 du 16 mars 1994

IT: CH\_VB 94.3025 del 16 marzo 1994

### Erwägungen

#### E. 16

März 1994 N 457 Folgen der Alpen-Initiative kurs, den ich eher Kollisionskurs nennen würde, weiterfahren? Ist der Bundesrat nicht verpflichtet, insbesondere auch im Strassenbau sorgfältiger mit den ihm anvertrauten finanziellen Mitteln umzugehen und über eine Öffnung der generellen Planung (ohne zusätzlichen Zeitverlust!) auch kostengünstigere Lösungen untersuchen zu lassen? Texte de l'interpellation du 28 février 1994

1. Le gouvernement, le Parlement, les auteurs de l'initiative comme ses détracteurs, bref, tous les acteurs de la campagne précédant la votation ayant donné les interprétations les plus diverses, le Conseil fédéral n'est-il pas d'avis qu'il est en fin de compte excessif d'ordonner l'arrêt immédiat et général de la planification de tous les projets de construction de routes nationales et principales de la région des Alpes?
2. Cette décision, dont les conséquences économiques pour des régions et des cantons entiers sont sévères - vu par exemple l'énorme taux de chômage dans le Valais ou la sous-occupation dans l'industrie de la construction -, ne constitue-t-elle pas une opération punitive contre toute la région des Alpes? N'aurait-on pas, au moins, dû différencier entre les trois routes nationales des Alpes en tenant compte de la nécessité de prendre des mesures immédiates, puisque manifestement, l'urgence ne peut être admise que pour la route nationale du Haut-Valais? N'aurait-on pas dû arrêter des dispositions différenciées selon l'interprétation à donner au résultat de la votation dans les régions que ces routes nationales doivent traverser et renoncer à ordonner l'arrêt immédiat, général et complet de la planification de ces projets?
3. Le Conseil fédéral est-il prêt à édicter immédiatement des dispositions d'exécution permettant de poursuivre au moins la planification des routes dont la construction est une urgente nécessité, étant donné que, les projets devant être publiés, toutes les possibilités de recourir, même jusqu'au Tribunal fédéral, sont garanties?
4. Le Conseil fédéral n'est-il pas aussi d'avis que la solution la plus rapide serait qu'il engage de son propre chef une procédure visant à compléter l'arrêté fédéral du 21 juin 1960 sur le réseau des routes nationales? Ne devrait-on pas, dans une disposition finale à ajouter à l'arrêté fédéral du 21 juin 1960, établir que la route nationale reliant Sierre à Brigue n'est pas une route de transit au sens de l'article 36sexies alinéa 3 de la constitution, étant donné que le trafic de transit n'y représente pas plus de 5 pour cent du total? S'il s'avère nécessaire de prendre des mesures immédiates également sur les axes du Saint-Gothard et du San Bernardino, on pourrait procéder de façon analogue dans ces cas.
5. Le Conseil fédéral ne pourrait-il pas de sa propre initiative, soumettre à l'Assemblée fédérale pour la session de juin déjà, un projet d'arrêté fédéral comprenant des dispositions d'exécution pour les routes nationales et principales de la région des Alpes, sans attendre une motion ou une initiative parlementaire qui ouvrirait une procédure inévitablement longue et fastidieuse aux Chambres?
6. Le Conseil fédéral est-il aussi d'avis que le canton devra, lorsqu'il procédera à la planification définitive de la route nationale du Haut-Valais sur les tronçons de Viège et de

Rarogne, examiner également des solutions financièrement plus avancées, étant donné que la ligne du tunnel conduisant à Zermatt et à Saas Fée actuellement en construction peut être utilisée et qu'en outre l'aérodrome militaire de Rarogne a été fermé? Le Conseil fédéral et le conseil d'Etat ne sont-ils pas obligés (vu leur devoir de diligence) ne serait-ce qu'en raison des économies de 70 millions de francs effectivement réalisées sur le tunnel en direction de Saas Fee et de Zermatt, d'examiner à tout le moins de telles solutions susceptibles d'obtenir l'approbation générale? Il est possible de trouver, avec les auteurs de l'initiative pour la protection des Alpes, des solutions prévoyant la construction par étapes d'ouvrages à quatre voies. Ne serait-il pas possible ici de jeter des ponts qui permettraient de construire la route nationale du Haut-Valais rapidement, à moindres frais et de manière à mieux préserver l'environnement? Préfère-t-on continuer indéfiniment la confrontation qui aboutira à une collision? Le Conseil fédéral n'est-il pas tenu de faire un usage ménager des fonds qui lui sont confiés, notamment dans la construction des routes, et de faire examiner des solutions financièrement favorables, en élargissant la planification générale (sans perte de temps supplémentaire)?

Mitunterzeichner - Cosignataires: Keine - Aucun Schriftliche Begründung - Développement par écrit Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort. Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates zu den dringlichen Interpellationen vom 14. März 1994 Rapport écrit du Conseil fédéral concernant les interpellations urgentes du 14 mars 1994 Allgemeines Siehe Stellungnahme zu Vorstoss 94.3023 hiervoor Zu den einzelnen Fragen 1. Der Bundesrat erachtet den Planungs- und Projektierungsstopp als richtig und auch verhältnismässig. Diverse im Vorfeld der Abstimmung geäußerte Auffassungen sind ohne präzisierende Ausführungsgesetzgebung wohl nur schwer als verfassungskonform auslegbar, zudem zeigen die seitherigen Reaktionen der verschiedenen Interessengruppen sehr klar die noch ungelöste Kontroverse über den effektiven materiellen Gehalt von Initiative und nachfolgender Ausführungsgesetzgebung. 2. Der Bundesrat erachtet eine regionale Differenzierung der Verfassungsinterpretation je nach Abstimmungsergebnis als grundsätzlich undenkbar. Es handelt sich beim Planungs- und Projektierungsstopp nicht um eine Strafaktion irgendwelcher Art. Nachdem von Anfang an die Verhinderung des Ausbaus der N 9 als Teil der Initiative deklariert worden war, ist es nicht denkbar, trotz wirtschaftlicher Probleme gerade für diesen Bereich weitere Investitionen zu tätigen, bis deutlicher ist, ob und wie im Wallis allenfalls noch eine N 9 zu realisieren wäre. 3. Der Bundesrat ist nicht bereit, unsichere Planungen mit öffentlichen Geldern zu finanzieren. Solange das Risiko konkret besteht, dass ein (auch dringendes) Projekt als Folge von Artikel 36sexies Absatz 3 scheitern kann, ist für den Bundesrat eine Zustimmung zu weiteren Arbeiten mit Kostenfolge nicht angezeigt 4. Die Form der Ausführungsgesetzgebung ist noch nicht entschieden. Nachdem sich abzeichnet, dass in den Definitionsfragen nach wie vor sehr unterschiedliche Auffassungen bestehen, erachtet es der Bundesrat als nicht gegeben, die Ausführungsgesetzgebung in einen nicht referendumspflichtigen Erlass zu kleiden. Abgesehen von der Referendumsfrage resultiert aus dem vom Interpellanten vorgeschlagenen Weg auch kein Zeitgewinn. 5. Der Bundesrat ist gewillt, seinen Beitrag an eine rasche Lösung zu leisten. Das EVED hat in diesem Sinn bereits eine interdepartementale Arbeitsgruppe eingesetzt. Das konkrete Vorgehen hängt indessen weitgehend von den Vorgaben des Parlamentes ab. Es ist aber anzunehmen, dass die Arbeitsgruppe insbesondere auch Grundlagen liefern wird, welche die Diskussion über die N 9 ermöglichen. Materielle Aussagen zu diesem Thema sind aber derzeit verfrüht. 6. Der Bundesrat hat in seiner Antwort auf die Motion Bodenmann zur Linienführung im Raum

Visp erklärt, weshalb er gegen einen neuen Planungsbeginn mit neuer Linienführung ist. An dieser Haltung ändert die Annahme der Alpen-Initiative nichts. Sollte die Ausführungsgesetzgebung den Bau der N 9 ermöglichen, gibt es keinen Grund, eine Neuplanung auszulösen; sollte das nicht der Fall sein, erst recht nicht. Gerade die Verpflichtung des sorgfältigen Umgangs mit anvertrauten Mitteln führt den Bundesrat zur Ablehnung des Vorschlages des Interpellanten.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Dringliche Interpellation Schmidhalter Planungs- und Projektierungsstopp für National- und Hauptstrassen Interpellation urgente Schmidhalter Routes nationales et routes principales. Arrêt de la planification 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 94.3025 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 16.03.1994 - 21:00 Date Data Seite 456-457 Page Pagina Ref. No

## **E. 20**

023 808 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.