

CH_VB 20025366 vom 28. April 1993

Bundesverwaltung, 1993-04-28, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb__td_class__metadataCell__20025366__td_

FR: CH_VB 20025366 du 28 avril 1993

IT: CH_VB 20025366 del 28 aprile 1993

Erwägungen

E. 7

März 1995 N 385 «Bahn 2000» legt, die das Vorprüfungsverfahren durchlaufen hat Die von den Kantonen Solothurn und Bern vorgeschlagenen Varianten wurden von den SBB nicht übernommen. Die Pläne müssen vom EVED genehmigt werden, und gegen dessen Entscheidung in bezug auf allfällige Einsprachen kann beim Bundesgericht Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben werden. Die Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen ist der Auffassung, dass es völlig verfehlt wäre, wenn sich das Parlament in das Verfahren einmischen würde, das es mit dem Bundesbeschluss über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte selbst angenommen hat. Sie ist der Meinung, dass mit diesem Verfahren die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften über den Umwelt- und Landschaftsschutz gewährleistet werden kann. Im weiteren betont sie, dass ein Bundesbeschluss, wie ihn der Grosse Rat des Kantons Bern vorschlägt, eine Änderung des Bundesbeschlusses vom 19. Dezember 1986 betreffend das Konzept «Bahn 2000» nach sich zöge und diesen somit erneut dem Referendum unterstellen würde. Es wäre problematisch und stünde im Widerspruch zu unseren Grundsätzen der Referendumsdemokratie und der Gewaltentrennung zwischen Exekutive und Legislative, wenn ein vom Volk gutgeheissener Bundesbeschluss präzisiert würde mit dem alleinigen Ziel, darin die Details der Linienführung festzulegen, ohne dabei das Konzept grundlegend zu verändern. Vom pragmatischen Standpunkt aus betrachtet weist die Mehrheit der Kommission darauf hin, dass es auch problematisch wäre, den Kantonen, welche die Initiative eingereicht haben, etwas zuzugestehen, was anderen Kantonen, die ihre Forderungen im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens geltend gemacht haben, unter Umständen verweigert würde. Zudem möchte die Mehrheit der Kommission nicht ein Präjudiz schaffen, das sich mittelfristig auf die geltende Rechtsordnung auswirken und die eidgenössischen Räte zu einer Plangenehmigungsbehörde werden lassen könnte. Schliesslich wies die Mehrheit der Kommission auch auf die finanziellen Auswirkungen hin: Da diese Variante Mehrkosten in der Grössenordnung von 700 Millionen Franken mit sich brächte, wäre es bei der gegenwärtigen Lage der Bundesfinanzen nicht sinnvoll, dieser Initiative Folge zu geben. Eine Kommissionsminderheit (Ruf) beantragt, der Initiative Folge zu geben. Eine Kommissionsminderheit (Ruf, Binder, Hollenstein, Schmied Walter, Seiler Hanspeter, Wanner, Zwygart) beantragt die Überweisung der Motion 94.3479, die mit 11 zu

E. 10

Stimmen bei 1 Enthaltung von der Kommission abgelehnt wurde. Der Bundesrat wird darin beauftragt, dem Parlament u. a. eine Vorlage über eine allfällige Finanzierung der von den Kantonen vorgeschlagenen Varianten zu unterbreiten. Diese Vorlage soll Kostenberechnungen für die Variante SBB, die Varianten der Kantone Bern und Solothurn

und gegebenenfalls für jene des EVED enthalten. Ausserdem soll sie aufzeigen, wo Einsparungen möglich und wo Mehrkosten zu erwarten sind, und eine Variante für die Finanzierung der von den Kantonen verlangten Linienführung enthalten. Eine weitere Kommissionsminderheit (Vollmer, Hämmerle, Hollenstein, Ruf, Steiger Hans, Zwygart) beantragt die Überweisung der Motion 94.3480, die mit 11 zu 6 Stimmen bei 5 Enthaltungen von der Kommission abgelehnt wurde. Sie beauftragt den Bundesrat, dem Parlament einen Bericht zu den verschiedenen Varianten (SBB, Kantone) vorzulegen, der den Aspekten Umwelt und Landschaft Rechnung trägt und eine gleichwertige Kostenberechnung für die beiden Kantonsvarianten enthält sowie die Zusammenhänge zwischen den verschiedenen Neubauvarianten mit weiteren für die Verwirklichung von «Bahn 2000» wichtigen Aspekten aufzeigt. Béguelin Michel (S, VD) présente au nom de la Commission des transports et des télécommunications (CTT) le rapport écrit suivant: Le 30 mai 1991, le Grand Conseil du canton de Berne a accepté, sur proposition de M. Markus Ruf (DS), contre l'avis du Conseil-Exécutif, une initiative. En outre, sur décision du Grand Conseil du 30 mai 1991, le Conseil-Exécutif a dû intervenir auprès du Conseil fédéral pour que celui-ci soumette aux Chambres fédérales une demande de crédit additionnel en vue du financement de la «variante des cantons». Considérations de la commission La Commission des transports et des télécommunications a traité l'initiative cantonale pour la première fois les 19 et 20 avril 1993. Elle a entendu à cette occasion des délégations du canton de Berne et de Soleure, visité le tracé sur le terrain et s'est fait informer par des représentants des CFF. Elle a poursuivi sa discussion les 10 et 11 mai 1993 et a décidé, à cette occasion, de renvoyer sa décision au moment où elle serait en possession du rapport sur la première étape de «Rail 2000». Elle a donc repris sa discussion à la suite du traitement du rapport sur la première étape de «Rail 2000» (94.048) lors de sa séance des 31 octobre et 1^{er} novembre 1994. Au cours de ses discussions, la commission a constaté que l'initiative exige, avant tout, une décision du Parlement fédéral en faveur du tracé demandé par les cantons de Berne et de Soleure, pour la nouvelle ligne ferroviaire entre Rothrist et Mattstetten. L'initiative ne donne aucune autre indication sur le tracé. La requête la plus importante du canton de Berne en matière de procédure d'examen préliminaire concerne le tunnel du Muniberg, d'une longueur de 8,155 kilomètres au lieu de quatre petits tunnels d'une longueur totale de près de 1,8 kilomètre. Le canton de Soleure demande la construction d'un tunnel de près de 6,3 kilomètres entre Ösch et Önz au lieu de quatre petits tunnels d'une longueur totale de 1,8 kilomètre. L'initiative demande en deuxième lieu un crédit additionnel pour les coûts supplémentaires engendrés par les tracés proposés par les cantons de Berne et de Soleure. L'arrêté fédéral du 19 décembre 1986 concernant le projet «Rail 2000», accepté en votation populaire le 6 décembre 1987, ne désigne que les deux extrémités de la nouvelle ligne Mattstetten-Rothrist. Les Chambres fédérales ont elles-mêmes volontairement renoncé à définir les détails de tracé dans l'arrêté fédéral, car cette question relève de la procédure d'approbation des plans, conformément à l'arrêté fédéral du 21 juin 1991 sur la procédure d'approbation des plans pour les grands projets des chemins de fer. Les plans déposés par les Chemins de fer fédéraux pour le tronçon Mattstetten-Rothrist ont fait l'objet de la procédure d'examen préliminaire conformément à cet arrêté. La procédure d'examen préliminaire selon l'arrêté fédéral mentionné pour les plans concernant le tronçon Mattstetten-Rothrist présentés par les Chemins de fer fédéraux a été close durant l'été 1992. Durant cette phase les cantons concernés de Berne, de Soleure et d'Argovie ont eu la possibilité de s'exprimer sur le projet. Les cantons de Berne et de Soleure ont proposé des modifications essentielles du tracé. Ensuite, les offices fédéraux

intéressés ont été consultés. Les différents documents, accompagnés d'un rapport et d'une prise de position ont été retournés au maître d'oeuvre (CFF), qui doit se prononcer de manière définitive. La publication des plans assortie de la possibilité de recours s'est faite début janvier 1993. Les CFF ont présenté la variante soumise à la procédure d'examen préliminaire. Ils n'ont pas retenu les variantes proposées par les cantons de Berne et de Soleure. Ces plans devront être approuvés par le DFTCE. Il est alors possible à ce moment de s'opposer à cette décision en déposant un recours de droit administratif devant le Tribunal fédéral. La majorité de la Commission des transports et des télécommunications est d'avis qu'il serait particulièrement inopportun que le Parlement s'imisce dans la procédure qu'il a lui-même adoptée dans l'arrêté fédéral sur la procédure d'approbation des plans pour les grands projets pour les chemins de fer. Elle estime que cette procédure est à même de garantir le respect des règles légales concernant la protection de l'environnement et du paysage. En outre, elle souligne qu'un arrêté fédéral, tel que le propose le Grand Conseil du canton de Berne, modifierait l'arrêté fédéral du 19 décembre 1986

«Rail 2000» 386 7 mars 1995 concernant le projet «Rail 2000» et soumettrait ainsi ce dernier à nouveau à référendum. Et préciser un arrêté fédéral adopté par le peuple, dans le seul but d'y ajouter la description des tracés par le détail qui ne modifie pas fondamentalement le concept, serait problématique et irait à rencontre du principe de la démocratie référendaire et de celui de la séparation des pouvoirs entre l'exécutif et le législatif. Sur un plan plus pragmatique, la majorité de la commission relève qu'il serait également problématique d'accorder aux cantons qui ont déposé l'initiative parlementaire ce qui sera peut-être refusé à d'autres cantons qui ont fait valoir leurs revendications dans le cadre de la procédure d'approbation. De plus, elle ne souhaite pas créer un précédent qui risquerait à moyen terme de modifier l'ordre juridique établi et de transformer ainsi les Chambres fédérales en autorité d'approbation des plans. Et finalement, la majorité de la commission a mentionné les conséquences financières, environ 700 millions de francs supplémentaires par rapport aux coûts prévus actuellement, qui sont telles qu'il ne serait pas judicieux d'y donner suite dans la situation actuelle des finances fédérales. Une minorité de la commission (Ruf) propose de donner suite à l'initiative. Une minorité de la commission (Ruf, Binder, Hollenstein, Schmiéd Walter, Seiler Hanspeter, Wanner, Zwyygart) propose de transmettre la motion 94.3479, qui a été rejetée par la commission par 11 voix contre 10 et avec 1 abstention. Cette motion de la minorité charge le Conseil fédéral de soumettre au Parlement entre autres un projet de financement éventuel des variantes proposées par les cantons, projet qui doit contenir une évaluation chiffrée de la variante des CFF, de celle des cantons de Berne et de Soleure et, s'il y a lieu, de celle du DFTCE. Le projet doit contenir en outre des données sur les économies qu'il serait possible de réaliser et des indications sur les coûts supplémentaires là où il y a lieu de les attendre, ainsi qu'une variante de financement du tracé proposé par les cantons. Une autre minorité de la commission (Vollmer, Hämmerle, Hollenstein, Ruf, Steiger Hans, Zwyygart) propose de transmettre la motion 94.3480, qui a été rejetée par la commission par

E. 11

voix contre 6 et avec 5 abstentions. Cette motion de la minorité demande au Conseil fédéral de soumettre au Parlement un rapport contenant des indications sur les différentes variantes (CFF, cantons) qui prennent particulièrement en compte les aspects de l'environnement et du paysage, un calcul des coûts équivalents pour les deux variantes cantonales et des liens existant entre les diverses variantes des nouveaux tronçons y

compris des autres aspects importants pour la réalisation de «Rail 2000». Antrag der Kommission Die Kommission beantragt mit 14 zu 5 Stimmen bei 3 Enthaltungen: Mehrheit Der Initiative keine Folge geben Minderheit (Ruf) Der Initiative Folge geben Antrag Wyss William Der Initiative Folge geben Proposition de la commission La commission propose, par 14 voix contre 5 et avec 3 abstentions: Majorité Ne pas donner suite à l'initiative Minorité (Ruf) Donner suite à l'initiative Proposition Wyss William Donner suite à l'initiative #ST# 94.3479 MotionKVF-NR(91.306) (Minderheit Ruf) SBB-Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist. Allfällige Finanzierung Motion CTT-CN (91.306) (minorité Ruf) Nouvelle ligne CFF Mattstetten-Rothrist. Financement éventuel Wortlaut der Motion vom 1. November 1994 Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament eine Vorlage über eine allfällige Finanzierung der von den Kantonen Bern und Solothurn für die Neubaustrecken von «Bahn 2000» vorgeschlagenen Varianten zu unterbreiten. Es sind die Kostenberechnungen für den Abschnitt Mattstetten-Rothrist sowohl für die Variante SBB, die Varianten der Kantone Bern und Solothurn sowie für die vom EVED im Plan-genehmigungsverfahren gewählte Linienführung, sofern diese von der Variante SBB abweicht, auf den gleichen Stand zu bringen und dem Parlament darzulegen. Die Linienführung und die Anteile Tunnelstrecken gemäss Projekt, wie es dem Parlament 1986 vorgelegen hatte, sowie der oben erwähnten Varianten sind synoptisch darzustellen. In der Vorlage sind das nach jetzigem Planungsstand für«Bahn 2000» vorgesehene vollständige Angebots- und Betriebskonzept sowie die dafür notwendigen Investitionen aufzuzeigen. Die Vorlage soll zudem Aufschluss geben, bei welchen der zahlreichen Investitionen, die dem Bundesbeschluss vom 17. Dezember 1986 über einen Verpflichtungskredit für die Verwirklichung des Konzeptes «Bahn 2000», Teil SBB, zugrunde gelegt waren, Einsparungen möglich sind und wo Mehrkosten entstehen. Für die Finanzierung der von den Kantonen Bern und Solothurn verlangten Linienführung ist eine Variante vorzuschlagen, die finanzielle Beteiligungen der interessierten Kantone und Gemeinden gemäss Artikel 3 Absatz 3 des SBB-Gesetzes vorsieht Texte de la motion du 1er novembre 1994 Le Conseil fédéral est chargé de soumettre au Parlement un projet de financement éventuel des variantes proposées par les cantons de Berne et de Soleure pour les nouveaux tronçons de «Rail 2000». S'agissant du tronçon Mattstetten-Rothrist, il y a lieu de porter à un état identique de développement et de présenter au Parlement une évaluation des coûts, aussi bien pour la variante des CFF, celle des cantons de Berne et de Soleure que pour le tracé choisi par le DFTCE en procédure d'approbation des plans, dans la mesure où cette dernière variante s'écarte de celle des CFF. Il y a lieu de présenter de manière synoptique les projets de tracés ainsi que de tronçons de tunnels, tels qu'ils figurent dans le projet soumis au Parlement en 1986, de même que les variantes mentionnées ci-dessus. Le projet doit également montrer les concepts d'offre et d'exploitation prévus pour «Rail 2000» ainsi que les investissements y relatifs, et ce en l'état actuel de la planification. Le projet doit en outre fournir les indications sur les économies qu'il est possible de réaliser sur les nombreux investissements à l'origine de l'arrêté fédéral du 17 décembre 1986 relatif au crédit d'engagement pour la réalisation du projet «Rail 2000», partie CFF; ce projet doit également fournir des indications sur les postes susceptibles d'engendrer des coûts supplémentaires. Il y a lieu de proposer une variante de financement du tracé proposé par les cantons de Berne et de Soleure, qui prévoit la participation des cantons et des communes concernés au sens de l'article 3 alinéa 3 de la loi sur les CFF.

digitali Standesinitiative Bern SBB-Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist (Kantonsvariante)
Initiative du canton de Berne Nouveau tronçon Mattstetten-Rothrist des CFF (variante
proposée par le canton) In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin
officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1995
Année Anno Band II Volume Volume Session Frühjahrssession Session Session de
printemps Sessione Sessione primaveraile Rat Nationalrat Conseil Conseil national
Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 02 Séance Seduta Geschäftsnummer 91.306 Numéro
d'objet Numero dell'oggetto Datum 07.03.1995 - 08:00 Date Data Seite 384-386 Page
Pagina Ref. No 20 025 366 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.