

Zweite Sitzung – Deuxième séance

Dienstag, 7. März 1995, Vormittag
Mardi 7 mars 1995, matin

08.00 h

Vorsitz – Présidence: Frey Claude (R, NE)

Sammeltitel – Titre collectif

«Bahn 2000»
«Rail 2000»

91.306

**Standesinitiative Bern
SBB-Neubaustrecke
Mattstetten–Rothrist
(Kantonsvariante)
Initiative du canton de Berne
Nouveau tronçon
Mattstetten–Rothrist des CFF
(variante proposée par le canton)**

Beschluss des Ständerates vom 28. April 1993
Décision du Conseil des Etats du 28 avril 1993
Kategorie II, Art. 68 GRN – Catégorie II, art. 68 RCN

Wortlaut der Initiative vom 8. Juli 1991

Die Linienführung für die SBB-Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist ist bekanntlich umstritten. Das von den SBB kürzlich beim Bundesamt für Verkehr eingereichte Projekt wird von den betroffenen Regionen und Gemeinden abgelehnt. Die Kantone Bern und Solothurn, die Planungsverbände und Gemeinden setzen sich deshalb für die umweltfreundlichere Variante «Kantone» ein. Diese Variante hätte allerdings, vor allem wegen zusätzlicher Tunnelbauten, Mehrkosten von einigen hundert Millionen Franken zur Folge, welche nach Auffassung der SBB in dem von den eidgenössischen Räten festgelegten Kreditrahmen nicht Platz hätten.

Es ist somit ein politischer Entscheid über einen Zusatzkredit für die Verwirklichung des Konzeptes «Bahn 2000» notwendig. Aus diesem Grunde hat der Grosse Rat des Kantons Bern an seiner Sitzung vom 30. Mai 1991 beschlossen, gestützt auf Artikel 93 der Bundesverfassung «eine Standesinitiative für einen Bundesbeschluss einzureichen, welcher für den Bau dieser Bahnlinie die Kantonsvariante (unter Einschluss des entsprechenden Zusatzkredits) vorsieht».

Texte de l'initiative du 8 juillet 1991

Comme on le sait, le tracé du nouveau tronçon de la ligne CFF Mattstetten–Rothrist est contesté. Les régions et les communes concernées rejettent le projet présenté récemment à l'Office fédéral des transports par les CFF. Les cantons de Berne et de Soleure, les associations d'aménagement et les communes se prononcent donc pour la variante proposée par le canton, plus respectueuse de l'environnement. Cette variante occasionnerait cependant des frais supplémentaires de quel-

ques centaines de millions de francs, principalement en raison du plus grand nombre de tunnels, ce qui excède de l'avis des CFF, le crédit fixé par les Chambres fédérales.

Il faut donc prendre une décision politique sur la nécessité d'octroyer un crédit additionnel pour la réalisation du projet «Rail 2000». Pour cette raison, le Grand Conseil du canton de Berne a décidé, le 30 mai 1991, de présenter, conformément à l'article 93 de la Constitution fédérale, «une initiative en faveur d'un arrêté fédéral prévoyant la construction de ce tronçon selon les propositions du canton ainsi que le crédit additionnel nécessaire».

Béguelin Michel (S, VD) unterbreitet im Namen der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) den folgenden schriftlichen Bericht:

Am 30. Mai 1991 beschloss der Grosse Rat des Kantons Bern auf Antrag von Markus Ruf (SD) und gegen den Antrag des Regierungsrates, eine Standesinitiative einzureichen. Der Beschluss des Grossen Rates vom 30. Mai 1991 verpflichtete zudem den Regierungsrat des Kantons Bern, beim Bundesrat zu intervenieren, damit dieser den eidgenössischen Räten ein Zusatzkreditbegehren für die Finanzierung der Kantonsvariante unterbreite.

Erwägungen der Kommission

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen befasste sich mit der Standesinitiative erstmals an ihrer Sitzung vom 19./20. April 1993. Sie hörte dabei die Vertreter der Kantone Bern und Solothurn an, nahm eine Geländebesichtigung vor und liess sich von den Vertretern der SBB orientieren. Bei ihren Beratungen vom 10. und 11. Mai 1993 kam sie überein, erst einen Beschluss zu fassen, wenn der Bericht über die erste Etappe von «Bahn 2000» (94.048) vorliegt. Sie hat die Beratung wiederaufgenommen, nachdem sie diesen Bericht an ihrer Sitzung vom 31. Oktober/1. November 1994 behandelt hat. Wie die Kommission feststellte, verlangt die Standesinitiative in erster Linie vom eidgenössischen Parlament einen Bundesbeschluss, der die von den Kantonen Bern und Solothurn verlangte Linienführung der Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Rothrist festlegt. Die Initiative gibt keine weiteren Angaben über die Linienführung. Die wichtigste Forderung des Kantons Bern im Vorprüfungsverfahren ist der 8,155 Kilometer lange Munibergtunnel anstelle von vier kürzeren Tunnels mit insgesamt rund 1,8 Kilometern Länge. Der Kanton Solothurn verlangt einen rund 6,3 Kilometer langen Ösch-Önz-Tunnel anstelle von vier kürzeren Tunnels von etwa 1,8 Kilometern Gesamtlänge.

Die Standesinitiative verlangt als zweites einen Zusatzkredit für die Mehrkosten dieser von den Kantonen Bern und Solothurn vorgeschlagenen Linienführungen.

Im Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1986 betreffend das Konzept «Bahn 2000», der in der Volksabstimmung vom 6. Dezember 1987 angenommen wurde, sind nur die beiden Endpunkte der neuen Linie Mattstetten–Rothrist festgelegt. Die eidgenössischen Räte haben willentlich darauf verzichtet, die Details der Linienführung im Bundesbeschluss selbst festzulegen. Dies ist Sache des Plangenehmigungsverfahrens. Dieses richtet sich nach dem Bundesbeschluss vom 21. Juni 1991 über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahngrossprojekte.

Das Vorprüfungsverfahren gemäss dem erwähnten Bundesbeschluss für die von den Schweizerischen Bundesbahnen eingereichten Pläne betreffend die Strecke Mattstetten–Rothrist wurde im Sommer 1992 abgeschlossen. In dieser Phase hatten die betroffenen Kantone, Bern, Solothurn und Aargau, die Möglichkeit, sich zum Projekt zu äussern. Die Kantone Bern und Solothurn verlangten, wie schon erwähnt, wesentliche Änderungen der Linienführung. Anschliessend wurden die interessierten Bundesämter konsultiert. Die Unterlagen gingen dann zusammen mit den Stellungnahmen und einem Bericht wieder an den Bauherrn (SBB), der über die definitiv aufzulegenden Pläne entscheiden muss.

Die öffentliche Planaufgabe mit Einsprachemöglichkeit wurde im Januar 1993 eröffnet. Die SBB haben die Variante aufge-

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 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 Neubauplängen 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 1er 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'immisce 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

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 l'encontre 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, Schmied Walter, Seiler Hanspeter, Wanner, Zwygart) 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, Zwygart) propose de transmettre la motion 94.3480, qui a été rejetée par la commission par 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

94.3479

Motion KVF-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.

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 primaverile
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.