

## **CH\_VB 20019989 vom 18. Juni 1991**

Bundesverwaltung, 1991-06-18, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_\\_td\\_class\\_\\_metadataCell\\_\\_20019989\\_\\_td\\_](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb__td_class__metadataCell__20019989__td_)

FR: CH\_VB 20019989 du 18 juin 1991

IT: CH\_VB 20019989 del 18 giugno 1991

### **Erwägungen**

#### **E. 18**

Juni 1991 N 1137 Eisenbahn-Grossprojekte verlagern. Das würde vor allem bedeuten: Plafonierung des Gesamtverkehrsvolumens in unserem kleinen Land mit dem knapp bemessenen Boden. Herr Bundesrat Ogi, der Vergleich mit Frankreich hinkt. Dort ist das Verkehrsnetz längst noch nicht so dicht. Die Landreserven sind dort noch beträchtlich, und das Mitsprache- und Mitbestimmungsrecht der Bevölkerung ist darum nicht so vordringlich. Das alles würde sich auch in Frankreich ändern, wenn es sich diese Verkehrsinfrastruktur auf seinem Territorium leisten würde, wie wir sie haben. Wir stossen allmählich auch bei unseren Bahnprojekten an eine obere Grenze, um so mehr, als dann eben immer noch die Devise der freien Wahl des Verkehrsmittels gilt und darum munter Strassen und Bahn gleichzeitig und oft parallel nebeneinander zu einem maximalen Ausbau forciert werden. Wir geben gerne der Bahn den Vorrang - unter der Bedingung, dass wir den Strassenverkehr nicht weiterwuchern lassen. Aber jetzt einfach auch noch dem Konzept «Bahn 2000» beliebig weitere Strecken zuzuordnen, dem Bundesrat gar zu überlassen, was er im Laufe der Zeit selbst noch anfügen will, und das Ganze dann in einem beschleunigten Verfahren durchzuboxen, das ist zuviel. Auf der Strecke bleiben dabei die Lebensqualität und die Demokratie, dies alles für den Preis von noch mehr Wachstum, was im Grunde auch ein Negativwert ist. Herr Bundesrat Ogi, wir sind für die Begrenzung des Wachstums, nicht für die Begrenzung der Demokratie. Wollen Sie im Ernst die Begrenzung der Demokratie zugunsten des unbegrenzten Wachstums? Ja gewiss, eben immer schneller, immer grösser, immer mehr, heisst die Devise. Nur wird unser Land nicht grösser, und vom Kulturland haben wir auch nicht mehr. Nur eines ist sicher: Die Rechte der Menschen und die Lebensqualität gehen nicht nur langsam, aber sicher, sondern jetzt auch noch in beschleunigtem Verfahren vor die Hunde. Solange nicht endlich in der Verkehrsinfrastruktur einmal eine obere Limite anvisiert wird, müssen wir auch bei der «Bahn 2000» die Notbremse ziehen. Die grüne Fraktion bittet Sie deshalb, das beschleunigte Plan- genehmigungsverfahren auf das Konzept «Bahn 2000» zu begrenzen und den Minderheitsantrag Diener zu unterstützen. Zwygart, Berichterstatter: Der Minderheitsantrag Diener möchte Teile in Absatz 1 und den ganzen Absatz 2 von Artikel 2 streichen. Was ist die Folge davon? Es wurde richtig ausgeführt: Es wird eine absolute Beschränkung in bezug auf die «Bahn 2000» vorgenommen. Nun ist es ja bekanntlich so, dass mit der «Bahn 2000» - ich denke dabei auch noch an den Bus - ein Netzwerk entstehen soll. Es gibt also Schnittstellen und Anschlussstücke, und dementsprechend sollte man handeln können. Artikel 2 und insbesondere auch Absatz 1 sollen die nötige Flexibilität ermöglichen. Der Ständerat hat einen neuen Absatz 2 eingefügt, der die Möglichkeit gibt, weitere Projekte diesem Beschluss zu unterstellen. Die Meinung ist, dass je nach Situationen gehandelt werden soll, damit diese Vernetzung ermöglicht wird. Die Projekte müssen aber - wie es hier heisst - eng mit der «Bahn 2000» zusammenhängen. Für die

Alpentransversale müsste allenfalls der Bundesbeschluss erweitert werden, sofern nicht die entsprechenden und von der Kommission verlangten Änderungen des Eisenbahngesetzes in Kraft sind. Die Kommission hat sich ausgiebig über diesen Artikel 2 unterhalten und am Schluss mit 15 zu 3 Stimmen der Version des Ständerates zugestimmt. Ich bitte Sie, dem Vorschlag der Kommissionsmehrheit zuzustimmen. M. Berger, rapporteur: Je serais bref car la version que votre commission vous propose, par 15 voix contre 3, a été adoptée par le Conseil des Etats. De ce fait, l'article 2 explicite de façon très précise la portée du champ d'application. Il serait vraiment ridicule de limiter ce champ d'application à RAIL 2000, car c'est bien l'ensemble du projet, avec toute ses imbrications, que nous voulons toucher. Je vous recommande donc vivement de repousser la proposition Diener. Bundesrat Ogi: Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag abzulehnen. Frau Nationalrätin Diener will den Geltungsbereich des Bundesbeschlusses auf die von der Bundesversammlung beschlossenen Neubaustrecken beschränken. Diese Einschränkung geht zu weit. Wenn Sie diesem Antrag zustimmen, kann das Ziel, das mit dem Bundesbeschluss angestrebt wird, nicht erreicht werden. Wir wollen «Bahn 2000» fristgerecht verwirklicht werden und damit den vom Volk mit der Abstimmung vom 6. Dezember 1987 erteilten Auftrag realisieren. «Bahn 2000» kann aber allein mit den vier Neubaustrecken nicht verwirklicht werden. Dessen müssen Sie sich bewusst sein. Es müssen hierzu noch andere Projekte realisiert werden. Deshalb muss das neue Verfahren auch auf andere Projekte, die der Verwirklichung von «Bahn 2000» dienen, angewendet werden. Der Beschluss des Ständerates schafft nun Flexibilität beim Geltungsbereich, und er ermöglicht, dass neu auch Ostschweizer Strecken in den Geltungsbereich einbezogen werden können. Noch etwas zu Herrn Nationalrat Schmid. Er hat von «immer schneller, immer grösser, immer mehr» gesprochen. Er hat also hier die schönen olympischen Werte in bezug auf mein Departement negativ dargestellt. Immer grösser in bezug auf das EVED, das stimmt nicht. Immer schneller, zugegeben, den Auftrag haben wir. Wir haben auch Fristen, deshalb sollten wir hier auch in Ihrem Sinne schnell sein dürfen für Projekte, die der Umwelt dienen. Noch einmal: Sagen Sie mir, Herr Nationalrat Schmid, wie der ganze Verkehr abgewickelt werden könnte, ohne dass wir diese notwendigen eisenbahntechnischen Infrastrukturen bauen? Immer höher, das stimmt auch nicht. Da haben Sie etwas übertrieben. In der zweiten Version haben Sie zum Schluss noch einmal gesagt: immer mehr. Auch das stimmt nicht. Wir versuchen, das zu tun, was Sinn macht, das zu tun, was uns auch für die Zukunft Vorteile bringt. In diesem Sinne bitte ich Sie, den Minderheitsantrag (Diener) abzulehnen. Abstimmung - Vote Für den Antrag der Mehrheit 80 Stimmen Für den Antrag der Minderheit

## **E. 20**

Stimmen Art. 3 Antrag der Kommission Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Antrag Herczog Abs. 3 Die betroffenen Kantone und die gemäss Umweltschutzgesetz beziehungsweise gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz berechtigten Organisationen wirken am Vorprüfungsverfahren mit. Art. 3 Proposition de la commission Adhérer à la décision du Conseil des Etats Proposition Herczog Al. 3 Les cantons touchés par le projet de même que les organisations habilitées en vertu de la loi sur la protection de l'environnement ou de la loi sur la protection de la nature et la sauvegarde du patrimoine national participent à la procédure d'examen préliminaire. Abs. 1,2-Al. 1,2 Angenommen - Adopté Abs. 3-Al. 3 Herczog: Ich beantrage Ihnen, ins verwaltungsinterne Vorprüfungsverfahren - auch wenn es verwaltungsintern heisst, handelt es sich um ein Vorprüfungsverfahren - neben den zuständigen und beteiligten Bundesverwaltungen und den betroffenen

Kantone auch die gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz wie auch Umweltschutzgesetz definierten Umweltorganisationen ausfolgendem Grund einzubeziehen:

Grands projets de chemins de fer 1138 N 18juin1991 Dieses Verfahren heisst nach Ständerat neu nicht mehr lediglich «Projektbereinigungsverfahren», sondern «Vorprüfungsverfahren». Es geht darum, bereits Varianten zu bereinigen und vorzudiskutieren, die Interventionen abzuwägen, um nachher mit einem geklärten Projekt beschleunigt in die Interessenabwägung und -abwägung hinauszutreten. Es soll nicht nur die Rechtsgültigkeit von den Bundesverwaltungen geprüft werden und die Interventionsmöglichkeit der Kantone, sondern es sollen auch früh und rechtzeitig die Bedenken der Umweltorganisationen eingebracht werden. Wir müssen klar zwischen den öffentlichen Interessen des Umweltschutzes (die die grossen Umweltverbände und Organisationen effektiv vertreten) und privaten Separatinteressen unterscheiden. Wenn Sie die Statistiken des Bundesgerichtes und die Erfolgsquote der Einsprachen und Beschwerden anschauen, die die Umweltorganisationen gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz beziehungsweise Umweltschutzgesetz gemacht haben, können Sie feststellen, dass sie enorm hoch ist. Politisch interpretiert, heisst das, dass auch das Bundesgericht diese Beschwerden als im öffentlichen Interesse betrachtet und demgemäss entscheidet. Es ist auch so, dass die Behörden nicht automatisch das öffentliche Interesse oder die Umweltanliegen vertreten. Ihre Aufgabe ist es, ein Projekt mit oder ohne Varianten durchzubringen. Die Bundesverwaltungen sollen lediglich abklären, ob diese Vorlagen mit dem geltenden Recht übereinstimmen. Die Kantone werden ihre eigenen Interessen wahren, und die Umweltorganisationen kommen erst am Schluss des Umzuges - man wird dann sagen können, sie verzögerten das Verfahren. Es wäre ein gutes Prinzip des Interessenausgleiches, Umweltorganisationen - neben Bundesämtern und Kantonen - bereits dann zu berücksichtigen, wenn es um Variantenverfahren geht. Sie können auf alle Fälle damit rechnen, dass die Einsprachen am Schluss diminuiert werden und dass die Umweltorganisationen nicht auftreten. Je früher diese Organisationen dabei sind, desto weniger haben wir mit einem Verzug zeitlicher Natur zu rechnen. Ich bitte Sie, meinem Antrag zuzustimmen. Zwygart, Berichterstatter: Wir haben in der Kommission nicht über den Antrag Herzog diskutiert. Ich möchte Sie deshalb in persönlichem Namen bitten, diesen Antrag abzulehnen. Zum zweiten Abschnitt «Vorprüfungsverfahren»: Die Kommission des Ständerates hat aufgrund der Kritik des Bundesgerichtes den Begriff «Projektbereinigungsverfahren» durch den Begriff «Vorprüfungsverfahren» ersetzt. Der Begriff Projektbereinigungsverfahren gilt heute für die generellen Projekte im Nationalstrassenbau und umfasst nicht die gleichen Schritte wie bei den Eisenbahnen. Deshalb musste der Begriff «Vorprüfungsverfahren» eingeführt werden, welcher auch Varianten Diskussionen erlaubt. Herr Herzog will eine Instanzenvermischung. Öffentliche Institutionen - dazu zähle ich Umweltschutzorganisationen - sollen zum vornherein im verwaltungsinternen Verfahren einen Einfluss geltend machen können. Dieser Einfluss über Beziehungen, über die Verwaltung - also das Buwal beispielsweise -, durch die Hintertüre besteht heute schon. Die Situation, dass die Grossprojekte genehmigt werden müssen, wird je länger, desto mehr auch das Anfragen von Umweltschutzorganisationen und das Hören auf diese Umweltschutzanliegen verstärken. Es scheint mir nicht sinnvoll, dass man die Organisationen privilegiert; unter den privaten Einsprechern hätte es unter Umständen auch gewisse, die gute Ideen hätten, aber die kommen später zum Zuge. Mir scheint, dass dieser Vorschlag nicht in der Art und Weise in die Gesetzgebung Eingang finden kann, wie das Herr Herzog vorschlägt. Ich bitte Sie,

den Antrag abzulehnen. M. Berger, rapporteur: La proposition Herczog ne nous est pas parvenue en commission. La commission dans sa majorité vous recommande de soutenir le projet amendé par le Conseil des Etats. La proposition Herczog tend à vider de sa substance la première partie de la procédure accélérée qui permet justement à tous les services de l'administration - y compris ceux concernés par les problèmes de l'environnement, de la protection des sols ou que sais-je encore - de pouvoir s'exprimer et de trouver un consensus. Il est injuste que des organisations à caractère privé puissent intervenir, alors que d'autres ne peuvent le faire. Ce serait en quelque sorte bafouer les droits des citoyens ou mettre ceux-ci sur une position différente. Il faut bien saisir cette première partie de la consultation qui est interne et, comme le dit le Conseil fédéral dans le message, l'ouvrir tout au plus aux cantons. Sans préjuger de la position de la commission, je vous invite à rejeter la proposition Herczog.

Bundesrat Ogi: Herr Herczog verlangt in seinem Antrag den Einbezug der gesamtschweizerischen Organisationen bereits in das Vorprüfungsverfahren. Im Rahmen des Vorprüfungsverfahrens soll verwaltungsintern abgeklärt werden, ob das Projekt nach Ansicht der Verwaltung den Anforderungen des geltenden Rechtes entspricht. Damit soll sichergestellt werden, dass nur ein Projekt öffentlich aufgelegt wird, das aus der Sicht der Verwaltung keine groben Mängel aufweist. Diese Massnahme liegt ganz im Interesse der Beschleunigung, denn es ist wenig sinnvoll, ein Projekt aufzulegen, das noch offensichtliche Mängel aufweist. Dies führt einerseits zu einem grossen Zeitverlust und andererseits zu zusätzlicher berechtigter Opposition und entsprechenden zusätzlichen Einsprachen. Das müssen wir vermeiden. Im Vorprüfungsverfahren kann es aber nicht darum gehen, alle Einwände aller Parteien bereits einzubeziehen. Dafür ist das eigentliche Plangenehmigungsverfahren da. Hier können alle zu Wort kommen. Einen Grenzfall stellen die Kantone dar. Einerseits handelt es sich um eine Behörde, was für den Einbezug in das Vorprüfungsverfahren spricht. Andererseits kommt ihnen im Verfahren ebenfalls Parteistellung zu. Um das verwaltungsinterne Vorprüfungsverfahren möglichst breit abzustützen, haben wir vorgesehen, die Kantone mitwirken zu lassen, Herr Nationalrat Herczog. Durch Mitwirkung der Kantone bleibt das Vorprüfungsverfahren aber immer noch ein Behördenverfahren. Eine weitere Ausdehnung der im Vorprüfungsverfahren Mitwirkenden ist unter allen Umständen zu vermeiden, sonst verlieren wir wieder die angestrebte klare Strukturierung des Verfahrens. Auch eine einigermaßen speditive Abwicklung würde dadurch erschwert. Durch den Nichteinbezug in das Verfahren verlieren die Organisationen - ich habe das bereits gesagt - jedoch keine Rechte. Ihre Rechte können sie im anschliessenden Plangenehmigungsverfahren vollumfänglich wahrnehmen. Ihre Rechtsstellung wird im Vergleich zu heute nicht verschlechtert. Damit der mit dem neuen Recht angestrebte Zweck nicht vereitelt wird, ersuche ich Sie dringend, die Organisationen nicht in das Vorprüfungsverfahren einzubeziehen und den Antrag von Herrn Herczog abzulehnen.

Abstimmung - Vote Für den Antrag der Kommission Für den Antrag Herczog Art. 4,5 Antrag der Kommission Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Proposition de la commission Adhérer à la décision du Conseil des Etats Angenommen - Adopté Art. 6 Antrag der Kommission Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Antrag Herczog Abs. 3 Streichen Art. 6 Proposition de la commission Adhérer à la décision du Conseil des Etats 63 Stimmen 35 Stimmen

18. Juni 1991 N 1139 Eisenbahn-Grossprojekte Proposition Herczog AI. 3 Biffer Abs. 1,2-AI. 1,2 Angenommen - Adopté Abs. 3-AI. 3 Herczog: Der Ständerat hat in Artikel 6 einen neuen Absatz 3 eingefügt, und zwar mit dem Inhalt: «Werden Varianten zur Vorprüfung eingereicht, kann das Bundesamt geringere Anforderungen an die

Vollständigkeit der Vorlagen stellen.» Sie werden mir sicher beipflichten, dass dies eine sehr verunglückte Fassung ist, die die Funktion der Varianten auf Projektstufe absolut verkennt. Wenn man Varianten und Projektvarianten effektiv gegeneinander abwägen soll, müssen in einem Evaluationsverfahren auch klare Kriterien zur Beurteilung dieser Varianten aufgestellt werden, geht es doch nicht an, dass eine Variante halbvollständig ist, eine andere vielleicht noch weniger und eine dritte ist dann vollständig. Es ist mir absolut unklar, wie die zuständigen Ämter eigentlich die Varianten ausscheiden wollen. Mit anderen Worten: Ich begrüße, dass es Varianten gibt, das unterstreiche ich. Ich muss teilweise in der Praxis auch die unterschiedlichen Umweltverträglichkeitsberichte gegeneinander abwägen und ausprobieren und in der Konsequenz die Relevanzmatrizen einander gegenüberstellen; aber bei unvollständigen Varianten kann ich doch gar nicht aufgrund der Realitäten entscheiden. Es ist dann überhaupt nicht einsichtig, welcher Variante aus welchem Grund der Vorzug gegeben wird. Ich habe das Gefühl, dass im Ständerat eine sehr unglückliche Fassung durchgekommen ist. Ich spreche nicht gegen Varianten. Aber wenn man jetzt dieses Verfahren als ein Vorbild beispielsweise für die Neat nimmt und man bei Grossprojekten als Varianten einfach unvollständige Projekte abgeben kann - also z. B. Fehlen des Umweltverträglichkeitsberichtes oder Fehlen bestimmter Inhalte innerhalb dieses Projektes -, ist es ja gar nicht möglich, richtig und abwägend zu urteilen. Ich bitte Sie, gemäss meinem Antrag diesen Absatz zu streichen. Er ist nicht nötig; Varianten können eingereicht werden.' Sie sollen aber meiner Ansicht nach alle vollständig sein. Zwygart, Berichterstatter: Die Kommission hat stillschweigend der Version des Ständerates zugestimmt. Es ist so: Die Verkehrskommission des Ständerates hat diesen Absatz 3 eingefügt. Er gibt die Möglichkeit, den Aufwand im Vorprüfungsverfahren zu verringern, wenn verschiedene Varianten eingereicht werden. Es ist ja nicht gesagt, dass es nur zwei sind; es können x-beliebige Varianten sein. Damit soll der Anreiz geschaffen werden, möglichst lange planerische Alternativen offenzuhalten. Unter Umständen kann man den heiklen Punkt der Hauptvariante gegenüber einer anderen Variante überprüfen, um darzustellen, was dort positiv respektive negativ wäre. Es scheint mir aber besonders wichtig, dass hier in Artikel 6 Absatz 3 die «Varianten» erwähnt werden; hier ist die Nennung vorhanden, und das ist das Bedeutungsvolle. In den vorherigen Artikeln kommt der Begriff «Variante» nicht vor. Deshalb scheint es mir richtig zu sein, diesen Artikel aufrechtzuerhalten. M. Berger, rapporteur: La commission ne s'est pas arrêtée sur l'amendement du Conseil des Etats. Comme vient de le rappeler le président de notre commission, si nous ne nous sommes pas attardés sur l'alinéa 3, c'est qu'il nous paraissait évident qu'il était normal d'être en mesure de réduire le volume d'activité déployé lors de la procédure d'exams préliminaires et d'éliminer certaines variantes pour permettre justement d'en sélectionner quelques-unes qui puissent être présentées et être acceptées comme plans définitifs. C'est pourquoi nous croyons que cet amendement, cette adjonction de la part du Conseil des Etats, est judicieux pour que la procédure ne soit pas excessivement lourde et qu'en finalité on puisse choisir parmi les quelques variantes qui restent celle qui est le mieux à même de répondre aux besoins de l'ensemble. Je vous prie donc de refuser les propositions Herczog. Bundesrat Ogi: Dieser Artikel steht im Zusammenhang mit dem Vorprüfungsverfahren. Die hier enthaltenen Bestimmungen betreffen daher nur dieses Stadium des Verfahrens. Mit dem vom Ständerat eingefügten Absatz 3 von Artikel 6 soll in diesem Stadium die Prüfung von Varianten erleichtert werden. Dies wird dadurch erreicht, dass von der planenden Unternehmung für Varianten nicht die Vorlage sämtlicher Unterlagen verlangt wird. Insbesondere kann für Varianten in

diesem Teil des Verfahrens auf die Vorlage der Grunderwerbstabelle verzichtet werden. Eine Streichung des Absatzes würde die Diskussion von Varianten erschweren. Das dürfte nicht im Interesse der Sache liegen und auch nicht der Absicht von Herrn Nationalrat Herczog entsprechen. Ich ersuche Sie deshalb, seinen Antrag abzulehnen. Abstimmung - Vote Für den Antrag der Kommission 62 Stimmen Für den Antrag Herczog 34 Stimmen Art. 7 Antrag der Kommission Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Antrag Scheidegger Abs. 4 ....für die Kantone vier Monate;.... Antrag Ruf Abs. 5 .... eine Frist von zwei Monaten. Art. 7 Proposition de la commission Adhérer à la décision du Conseil des Etats Proposition Scheidegger Al. 4 Le délai pour prendre position est de quatre mois pour les cantons. Proposition Ruf Al. 5 .... un délai de deux mois .... Abs. 1-3-Al. 1-3 Angenommen - Adopté Abs. 4,5-Al. 4, 5 Scheidegger: Ich habe für Eintreten und gegen Rückweisung gestimmt. Es bestehen gute Ansätze in der Vorlage, die Philosophie stimmt. Allerdings sollte man Pferde nicht unbedingt im Galopp wechseln, weshalb ich einerseits gegen Dringlichkeit bin; ich bin dafür, dass man diesem zum Galopp angetriebenen Pferd etwas Zügel zeigt. Ich hoffe also auf Detailverbesserungen während der Beratung. Das darf doch wohl noch legitim sein. Oder ist die Zitrone, Herr Bundesrat, so ausgepresst, dass nicht mehr daran gedrückt werden darf? Das wäre aber sehr bedenklich! Sollte man bei Dringlichkeitsfragen am liebsten auch noch das Parlament ausschalten? Ich habe die ursprüngliche Botschaft und die Protokolle von 1986 gelesen. Sie kamen mir vor dem Hintergrund der jetzigen Botschaft, der jetzigen Aussagen des Bundesrates vor wie ein Märchen aus «1001 Nacht» oder wie ein Buch mit dem Titel: «Der Glaube an den Storch». Da wurde nichts gesagt, geschrieben von möglichen Komplikationen und Verspätungen, wenig oder nichts über Finanzprobleme. Einzig Nationalrat Flubacher sprach damals schon nicht von Kosten von 5,4 Milliarden Franken, sondern von 8 oder mehr Milliarden. Auch der damalige Nationalrat Ogi hat sich nicht kritisch zur Botschaft

Grands projets de chemins de fer 1140 N 18juin1991 geäußert und damals kein Dringlichkeitsverfahren verlangt. Also bitte nicht bei den jetzt genannten Mehrkosten die betroffenen Regionen auf die Strafbank schicken! Sollen jetzt Föderalismus und Rechtsstaat auf der Strecke bleiben? Herr Bundesrat Ogi gilt als Vorkämpfer und Winkelried für die Vorlage «Eisenbahn-Grossprojekte. Plangenehmigungsverfahren». Es ist natürlich praktischer, Winkelried in der dritten Reihe zu sein, ich aber stehe - als klarer Befürworter und Kämpfer für die «Bahn 2000» in einer unmittelbar betroffenen Region - in der ersten Reihe, und Sie wollen doch, sehr geehrter Herr Bundesrat, Ihren Mitstreitern in der ersten Reihe nicht in den Rücken fallen? Die Abstimmung hatte kein so deutliches Resultat. Immerhin 43 Prozent Neinstimmen hat es gegeben. Viele Einsprachen waren voraussehbar, insbesondere in Solothurn, wo wir einen Neinstimmenanteil im Gesamtkanton von 64 Prozent hatten, in den betroffenen Gebieten sogar von 80 Prozent. Die bisherigen Verzögerungen und Teuerungen sind nicht auf Obstruktion der Bevölkerung im Kanton Solothurn zurückzuführen. Wir machen nicht, Herr Müller-Meilen, in Betroffenheitsdemokratie! Vielmehr gehen die Verzögerungen auf das Konto der Unausgereiftheit und Mangelhaftigkeit der ursprünglichen Projekte, bei denen man im Hinblick auf die Volksabstimmung bewusst oder unbewusst mit extrem niedrigen Kosten operierte. Ich anerkenne durchaus, dass die Vorlage heute viele positive Punkte enthält. So ist durch das Vorprüfungsverfahren das Mitspracherecht der Kantone, Gemeinden und Bundesämter gewährleistet. Allerdings ist der zeitliche Rahmen für diese Mitsprache zu eng. Ich stelle deshalb den Antrag, die Frist von drei auf vier Monate zu erhöhen. Die Formulierung der Ausnahmen reicht mir nicht. Die Frist von drei Monaten zur Einreichung

von Stellungnahmen durch die Kantone ist sehr kurz bemessen. Der Kanton vertritt auch die Gemeinden. Viele dieser Gemeinden - vor allem die kleineren - haben keine hauptamtlichen Verwaltungen und Behörden, es sind Milizionäre. Ich kann Ihnen aus Fronterfahrung sagen, dass diverse dieser Gemeinden nun wegen der «Bahn 2000» Spezialisten und Juristen beiziehen müssen, um diese Probleme überhaupt angehen zu können. Dies hat zur Folge, dass diese Gemeinden etwas mehr Zeit brauchen, um ihre Stellungnahme zu erarbeiten und dem Kanton einzureichen. Im Kanton Solothurn kommt dazu, dass der Kantonsrat das Recht hat, Stellungnahmen an die Bundesbehörden zu behandeln. Jetzt stellen Sie sich diese Frist vor, die Sie uns vorgeben! Das ist schlicht und einfach nicht realistisch. Mit der massvollen Verlängerung der Frist um einen Monat, also auf vier Monate, geben Sie vor allem den kleinen Gemeinden und damit den Kantonen etwas mehr Luft zur Erarbeitung ihrer Stellungnahme. Was nicht so stark unter Zeitdruck geschehen muss, das wird meistens auch besser. Ich bitte um Zustimmung zu diesem Antrag. Zwygart, Berichterstatter: Ein gleicher Antrag wurde im Ständerat diskutiert und dort klar abgelehnt. Weshalb? Es ist so, dass die Kantone nicht vor ein neues Problem gestellt werden, sondern die Problematik einer Eisenbahnlinie und all die Folgeprobleme sind den Kantonen bekannt. Wie Sie sehen, hat der Ständerat gegenüber der ursprünglichen Version des Bundesrates eine Besserstellung der Kantone verankert und die Stellen im Bund zeitlich zurückgeschraubt. Anders gesagt: Die Modifikation des Ständerates hat die beteiligten Bundesämter etwas zurückgestellt und hat vor allem durch den neuen Absatz 5 eine Entflechtung bewirkt, so dass keine Doppelspurigkeiten entstehen. Die Kommission hat dieser Version, wie sie vom Ständerat beschlossen wurde, stillschweigend zugestimmt. Ich bitte Sie, den Antrag von Herrn Scheidegger abzulehnen. Ruf: Nach Artikel 7 Absatz 5 setzt im behördeninternen Prüfungsverfahren das Bundesamt für Verkehr nach Eingang der Stellungnahmen der Kantone den beteiligten Bundesbehörden eine Frist von längstens zwei Monaten zur Einreichung ihrer Vernehmlassung. Diese Formulierung birgt ohne Zweifel die Gefahr in sich, dass das Bundesamt für Verkehr eine missliebige andere Bundesbehörde durch Setzung einer allzu kurzen Frist von weniger als zwei Monaten weitgehend ausschalten kann. Ich beantrage Ihnen deshalb, das Wort «längstens» zu streichen, damit in jedem Falle die zwei Monate eingehalten werden müssen. Gerade im Falle der Strecke Muttenz-Olten hat sich gezeigt, wie entscheidend eine Stellungnahme des Bundesamtes, in diesem Falle des Buwal, sein kann. Die vorgebrachten Rügen des Buwal betreffend Mängel und Lücken in den Projektunterlagen haben Ende Mai dazu geführt, dass das Plangenehmigungsverfahren für einen Teil der Strecke eingestellt werden musste. Die Ausarbeitung einer fundierten Vernehmlassung braucht aber genügend Zeit. Die zwei Monate sind ohnehin schon sehr knapp bemessen. Deshalb sollte diese Frist nicht - in vielleicht oft auch willkürlicher Weise - durch das Bundesamt für Verkehr noch eingeschränkt werden können. Ich bitte Sie deshalb um Zustimmung zu diesem Antrag. Da er verglichen mit übrigen Anträgen - von eher geringfügiger Bedeutung ist, lässt sich vielleicht auch Herr Bundesrat Ogi für einmal erweichen. Zwygart, Berichterstatter: Den Antrag könnte man unter das Motto «Flexibilität in beiden Richtungen» stellen. Aufgrund von Absatz 4 kann die Frist vom Bundesamt aus wichtigen Gründen verlängert werden. Und jetzt kommt Absatz 5. Es gibt daneben Fristen, die verkürzt werden sollen. Zweckmässig dürfte sein, dass - z.B. wenn unwesentliche Sachen, Modifikationen usw. vorliegen - Fristen nicht in allen Fällen nutzlos verstreichen. M. Berger, rapporteur: Les deux propositions qui nous sont faites me paraissent devoir être écartées, même si nous n'en avons pas longuement discuté en commission, pour les raisons évidentes suivantes: en ce

qui concerne le dernier point relevé par M. Ruf, il faut admettre que si le délai est relativement court, c'est-à-dire au plus de deux mois, toute l'administration a quand même eu le temps, lors de l'examen préliminaire, de l'analyser à fond. Il est donc tout à fait logique de lui donner un temps limité. En ce qui concerne les cantons et les communes, le Conseil des Etats, dans son amendement que la commission a accepté, propose des délais plus importants si les circonstances l'exigent. Ces délais sont pourtant d'une grande importance. On nous reproche souvent le fait que toutes nos procédures sont longues. Donc, pour une fois que l'on essaie d'introduire des procédures normales qui ne bafouent en rien les droits des uns et des autres, il faut les saluer à satisfaction et, en comparaison avec l'étranger, il n'y a absolument rien d'extraordinaire à ce qui nous est proposé. Bundesrat Ogi: Herr Nationalrat Scheidegger möchte die Anhörungsfrist für die Kantone auf mindestens vier Monate - anstatt mindestens drei Monate, wie vom Ständerat festgelegt - ausdehnen. Zur Frage der Angemessenheit, Herr Nationalrat Scheidegger: Eine Anhörungsfrist kann man je nach Blickwinkel immer unterschiedlich beurteilen. Im vorliegenden Fall gilt es zu berücksichtigen, dass das Ziel des ganzen Bundesbeschlusses darin liegt, das Verfahren besser zu ordnen und zu straffen. Mit dem Antrag von Herrn Nationalrat Scheidegger wird gerade das Gegenteil erreicht. Heute beträgt die Anhörungsfrist für die Kantone im ordentlichen Verfahren drei Monate. Innerhalb dieser Frist muss man die Gemeinden und die Privaten konsultieren. Nach dem Bundesbeschluss in der Fassung des Ständerates werden den Kantonen ebenfalls drei Monate zur Verfügung stehen. Gegenüber heute wird sich also die Situation für die Kantone nicht verschlechtern, auch für den Kanton Solothurn nicht. Zudem hat der Ständerat noch eine Verlängerungsmöglichkeit «aus wichtigen Gründen» vorgesehen. Mit der Schaffung der Möglichkeit zur Erstreckung der Frist durch den Ständerat wurde sichergestellt, dass berechtigten Anliegen der Kantone Rechnung getragen werden kann. Zu diesen berechtigten Anliegen gehört sicher auch, dass es der gemäss kantonalem Recht zuständigen Behörde überhaupt möglich sein muss, eine Stellungnahme abzugeben. Wenn also im Kanton Solothurn der Kantonsrat für die Abgabe der Stellungnahme zuständig ist und er während der Anhörungs-

18. Juni 1991 N 1141 Eisenbahn-Grossprojekte frist nicht tagt, so ist dies ein wichtiger Grund, um die Frist zu erstrecken. Damit haben wir Ihrem Anliegen weitgehend Rechnung getragen. Ich bitte Sie, den Antrag von Herrn Nationalrat Scheidegger abzulehnen. Zu Herrn Nationalrat Ruf: Ich lasse mich nicht erweichen. Sie waren zwar bei Ihrer Formulierung und Begründung Ihres Antrages sehr weich, aber das war die Ausnahme, die die Regel bestätigt. Nach Bundesrat und Ständerat kann das Bundesamt eine Frist bis längstens zwei Monate einräumen. Ihr Antrag will in allen Fällen zwei Monate. Weniger würde es nicht geben. Ich bitte Sie deshalb, den Antrag Ruf, der das Verfahren verlängert, abzulehnen. Er brächte eine massive Verschlechterung dieser Vorlage mit sich. Ich bitte Sie, beide Einzelanträge abzulehnen. Abs. 4-AI. 4 Abstimmung - Vote Für den Antrag der Kommission Für den Antrag Scheidegger Abs. 5-AI. 5 Abstimmung - Vote Für den Antrag der Kommission Für den Antrag Ruf 64 Stimmen 43 Stimmen offensichtliche Mehrheit Minderheit Art. 8,9 Antrag der Kommission Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Proposition de la commission Adhérer à la décision du Conseil des Etats Angenommen -Adopté Art. 10 Antrag der Kommission Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Antrag Scheidegger Abs. 1 .... zuhanden der betroffenen Kantone und der Bahnunternehmung einen Bericht.... Art. 10 Proposition de la commission Adhérer à la décision du Conseil des Etats Proposition Scheidegger AI.1 .... l'office fédéral rédige à l'intention de celle-ci et des cantons touchés un rapport.... Abs. 1-AI.1 Scheidegger: Ich kann mich kurz

fassen. Eigentlich könnte man dieser Ergänzung wirklich zustimmen. Sie kostet gar nichts. Aber sie könnte sehr viel Goodwill einbringen. Sie wissen, dass nach Artikel 10 nur die Bahnunternehmung diesen Bericht erhält. Ich möchte, dass die Kantone diesen Bericht gleichzeitig zur Information erhalten. Aus Erfahrung wird man klug. In Gemeinden und Kantonen waren die Erfahrungen mit den SBB jedenfalls zu Beginn der ganzen Diskussion «Bahn 2000» nicht die besten. Der Bundesrat und das Bundesamt können nichts dafür. Das beste Mittel gegen Misstrauen ist die Information. Ich schlage deshalb vor, der Bundesrat möge einwilligen, diesen Bericht den Kantonen zuzustellen. Daraus erwächst keine Rechtspflicht - höchstens Kosten; Sie könnten das per B-Post erledigen, Herr Bundesrat, falls Sie die Kosten scheuen. Ich bitte Sie, diesem Ergänzungsantrag zuzustimmen. Er könnte sich ganz im Sinne der Gesamtbotschaft beschleunigend auf die Verfahren zu «Bahn 2000» auswirken. Bundesrat Ogi: Dieser Antrag hat mit A- oder B-Post überhaupt nichts zu tun. Es kostet, wenn Sie dem Antrag von Herrn Nationalrat Scheidegger zustimmen, Zeit und damit auch Geld und bringt mehr Ärger. Den sollten wir im Zusammenhang mit Artikel 10 Absatz 1 vermeiden. Wir sind daher gegen diese Ergänzung, die übrigens bereits im Ständerat verlangt, jedoch von der Mehrheit klar verworfen wurde. Ich möchte Sie dringend bitten, hier keine Differenz zum Ständerat zu schaffen. Es geht nicht darum, dem Kanton irgendwelche Information vorenthalten zu wollen. Wir müssen aber vermeiden, dass aus diesem Bericht irgendwelche falsche Schlüsse gezogen werden können. Das Ziel des Berichtes liegt ganz klar darin, der Bahnunternehmung darüber Auskunft zu geben, wie die Kantone und Fachstellen ihr Projekt beurteilen. Es ist dann Sache der Bahnunternehmung zu entscheiden, ob sie mit diesem oder mit einem geänderten Projekt in das eigentliche Verfahren einsteigen will. Der Bericht ist deshalb für die möglichen Einsprecher lediglich dann uneingeschränkt massgebend, wenn die Bahnunternehmung das gleiche Projekt zur Publikation freigibt; das ist das Entscheidende. Ändert aber die Bahnunternehmung in der Folge das Projekt oder ergänzt sie beispielsweise die den Projekten beigelegten Unterlagen, so ist der Bericht von den Einsprechern im Zusammenhang mit diesen Änderungen und Ergänzungen zu betrachten und zu begutachten. Deshalb muss man diesen vielleicht gut gemeinten Antrag ablehnen. Abstimmung - Vote Für den Antrag der Kommission 63 Stimmen Für den Antrag Scheidegger 32 Stimmen Abs. 2 -Al. 2 Angenommen -Adopté Art. 10bis, 11,11 bis, 11ter, 12 Antrag der Kommission Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Proposition de la commission Adhérer à la décision du Conseil des Etats Angenommen -Adopté Art. 13 Antrag der Kommission Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Antrag Luder Abs. 2 .... Umweltverträglichkeit des Projektes und allfälliger Varianten .... Abs. 3 .... Pläne für das ganze Projekt und allfälliger Varianten .... Art. 13 Proposition de la commission Adhérer à la décision du Conseil des Etats Proposition Luder Al. 2 .... et le rapport d'impact du projet et de ses variantes éventuelles.... Al. 3 .... les plans de l'ensemble du projet et de ses variantes éventuelles. Abs. 1 -Al. 1 Angenommen -Adopté Abs. 2, 3-Al. 2, 3 Luder: Bei der Strecke Mattstetten-Rothrist haben die SBB auf Begehren der Kantone Bern und Solothurn neben ihrem Projekt auch die Varianten dieser zwei Kantone planerisch gleichwertig aufarbeiten müssen. Diese Varianten sind mit

Grands projets de chemins de fer 1142 N 18juin1991 dem Projekt und den dazu gehörenden Umweltverträglichkeitsberichten beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. Ich bitte Sie nun, in Absatz 2 nach der gleichwertigen Planung von Varianten diese im Bericht über das Vorprüfungsverfahren gleichwertig miteinzubeziehen. Und in Absatz 3 sollen bei der Amtsstelle, bei welcher während der Auflagefrist die Pläne für das ganze Projekt

eingesehen werden können, auch die Varianten eingesehen werden können. Es besteht kein ersichtlicher Grund, warum im Bericht über die Vorprüfung und in der Plandarstellung nach der gleichwertigen Planung von Varianten diese in diesen zwei Belangen nicht auch gleichwertig behandelt werden sollen. Wir dürfen mit dieser Vorlage nicht Wegbereiter der Weiterführung einer 20jährigen Praxis der SBB werden, die sehr Mühe zeigen, neben ihren Projekten auch Varianten bestehenzulassen. Dazu zwei Beispiele: Seit 20 Jahren steht die Bahn-Neubau-strecke durch das Mittelland zur Diskussion; zuerst war es die Schnellbahn, dann die Neue Haupttransversale, nun die «Bahn 2000», und im April dieses Jahres sind nun nach 20 Jahren die Pläne und die dazu gehörenden Umweltverträglichkeitsberichte beim Bundesamt für Verkehr eingereicht worden. Aber wer nun glaubt, in diesen 20 Jahren hätte je ein direktes Gespräch mit einem Grundeigentümer, einem Bauern oder irgendwem stattgefunden, ob man durch sein Land fahren könne oder dürfe, ob er das wolle, der täuscht sich. 20 Jahre haben nicht ausgereicht, um nur ein solches Gespräch zu führen. Es verzögert aber die Planung, wenn nur noch der Einspruchsweg beschritten werden kann, um Recht geltend zu machen. Ein zweites Beispiel: Zur Ausarbeitung der Pläne für die Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist wurden planbegleitende Arbeitsgruppen von den betroffenen Regionen eingesetzt. Eine dieser Arbeitsgruppen, diejenige der Region Burgdorf, zieht stellvertretend für andere nach vier Jahren folgende Bilanz: «Die Mitglieder der Arbeitsgruppe waren von den kläglichen Ergebnissen ihrer loyalen Mitarbeit zutiefst enttäuscht. Wer sich über Jahre hinweg um einvernehmliche Lösungen bemüht, erwartet mindestens die Aufnahme einiger Gedanken in das Projekt.» Helfen Sie mit der Zustimmung zu meinen Anträgen zu Artikel 13 Absätze 2 und 3 mit, dass die erarbeiteten Vorschläge der direkt betroffenen Kantone, Regionen und Gemeinden nicht kalt ausgeschaltet werden. Zwygart, Berichterstatter: Es geht jetzt um den Abschnitt «Plangenehmigungsverfahren». Es ist richtig: Im Vorprüfungsverfahren können Varianten vorgesehen werden. Bei der Plangenehmigung aber geht es darum, dass man eine Linie festlegt. Es gilt, zur Entscheidungsfindung zu kommen, da kann es nicht um Varianten gehen, denn das würde ja aller Entscheidungsfindung entgegenlaufen. Das ganze Verfahren ist angepasst ans Enteignungsgesetz. Dementsprechend brauchen wir eine Rechtssicherheit. Herr Luder hat vorhin gesagt, seit 20 Jahren sei ein Projekt im Gespräch und Grundeigentümer seien bis jetzt nicht angefragt worden. Ja, wenn man nicht weiss, wo die Linie durchkommt, oder wenn es Varianten gibt, sind noch mehr Grundeigentümer betroffen; dann ist die Betroffenheit eine andere, und dementsprechend ist eine Findung des Resultats praktisch nicht möglich. Die Kommission hat stillschweigend dem Ständerat zugestimmt. Ich bitte Sie, die Anträge Luder zu Artikel 13 abzulehnen. M. Berger, rapporteur: Nous sommes en présence d'une question de compétence. Il est clair qu'il appartient au Conseil fédéral de nous présenter un projet et non de nous soumettre des variantes. C'était bien lors de la consultation, dans la procédure préliminaire qu'il lui appartenait de nous présenter plusieurs variantes. Devant le Parlement, devant l'enquête publique, devant la procédure d'approbation, il ne doit y avoir qu'une seule variante, sinon ce serait une sorte de démagogie ou de conflit de compétences qui ne manquerait pas de se présenter. Il n'y a eu en commission aucune opposition à la proposition présentée par le Conseil des Etats. Je vous engage donc à faire de même. Bundesrat Ogi: Artikel 13 Absatz 2 regelt, was im Zusammenhang mit der Publikation eines Projektes aufgelegt werden muss. Herr Nationalrat Luder verlangt mit seinem Antrag, dass zu diesen Unterlagen auch noch die Umweltverträglichkeitsberichte allfälliger - ich betone: allfälliger - Varianten gehören müssen. Dieses Begehren ist abzulehnen, denn es passt überhaupt nicht in das

ganze Verfahrenskonzept. Nach dem Vorprüfungsverfahren hat sich die Bahnunternehmung unter Berücksichtigung der Resultate des Vorprüfungsverfahrens für ein Projekt zu entscheiden, welches sie dann auch auflegen will. Im Zusammenhang mit der Publikation dieses Projektes muss die Bahn demzufolge alle Unterlagen auflegen, die sich auf dieses Projekt beziehen. Dies ist mit Artikel 13 Absatz 2 sichergestellt. Die Bahn ist Bauherrin. Es ist letztlich Sache der Bauherrin, zu entscheiden, für welches Projekt sie um eine Baubewilligung nachsuchen will. Für das Projekt, das sie bewilligt haben will, muss sie alle nötigen Grundlagen beibringen. Die Forderung, auch noch Unterlagen zu allfälligen Varianten beizulegen, geht viel zu weit. Ich bitte Sie deshalb dringend, diese Anträge abzulehnen. Abstimmung - Vote Für den Antrag der Kommission 61 Stimmen Für den Antrag Luder 26 Stimmen Art. 13bis, 14 Antrag der Kommission Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Proposition de la commission Adhérer à la décision du Conseil des Etats Angenommen - Adopté Art. 15 Antrag der Kommission Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Antrag Luder Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates Art. 15 Proposition de la commission Adhérer à la décision du Conseil des Etats Proposition Luder Adhérer au projet du Conseil fédéral Luder: Ich bitte Sie dringend, dem Ständerat nicht zu folgen und Artikel 15, der die Einsprachebefugnis regelt, stehenzulassen, so wie dies der Bundesrat vorschlägt. Es ist dringend, zumindest hier klare, verständliche und auffindbare Aussagen zu machen. Es besteht kein Grund, die Einsprachebefugnis zu verschleiern; in dieser Vorlage ist schon genug verschleiert, ohne Enteignungsgesetz und ohne Umweltgesetzgebung ist sie gar nicht lesbar. Sprechen Sie bei der Einsprachebefugnis eine klare Sprache, stimmen Sie für Artikel 15 gemäss Bundesrat. Zwygart, Berichterstatter: Es ist im Grunde genommen verständlich, dass Herr Luder diesen Antrag stellt. Aber die Vorlage, wie sie uns der Bundesrat unterbreitet hat, muss man jetzt nicht mit der Vorlage vermischen, wie sie der Ständerat - auf der Grundlage des Enteignungsgesetzes - vorgelegt hat. Herr Luder hätte konsequent sein und nicht nur diesen Artikel, sondern auch die anderen nennen müssen, also von 14 bis und mit 17, die alle erhalten bleiben sollten, und nicht ausschliesslich die Einsprachebefugnis. Mit dem Verfahren der Unterstellung unter das Enteignungsgesetz sind automatisch Umweltschutzgesetzgebung sowie Natur- und Heimatschutzgesetzgebung eingeschlossen. Deshalb kann man auf diesen Artikel verzichten.

18. Juni 1991 1143 Eisenbahn-Grossprojekte Ich bitte Sie, den Antrag Luder abzulehnen und dem Streichungsantrag der Kommission zuzustimmen. M. Berger, rapporteur: Celui qui ne lit pas l'ensemble du projet amendé par le Conseil des Etats pourrait peut-être se fourvoyer, ce qui, me semble-t-il est le cas pour M. Luder. L'article 15 est superflu parce que la procédure d'expropriation se déroule selon la loi fédérale sur l'expropriation et parce que le Conseil des Etats a introduit des dispositions, notamment l'article 13bis. Je vous prie donc de repousser la proposition Luder. Bundesrat Ogi: Im Entwurf des Bundesrates war in Artikel 15 die Einsprachebefugnis detailliert umschrieben worden - das stimmt. Nachdem im Rahmen der ständerätlichen Debatte beschlossen wurde, dass der Beginn des Verfahrens gleich ablaufen soll wie heute im kombinierten Verfahren, konnte im Bundesbeschluss auf dieses verwiesen und auf eine Reihe von Verfahrensvorschriften verzichtet werden. Zu diesen Bestimmungen, die durch diese Aenderung überflüssig geworden sind, gehört u. a. Artikel 15, den Herr Luder jetzt wieder einfügen möchte. Diese Einfügung würde aber an der rechtlichen Situation überhaupt nichts ändern. Die Einsprachebefugnis, wie sie in Artikel 15 umschrieben war, ist auch ohne diese Bestimmung absolut gewährleistet. In Artikel 10bis wird unter dem Titel «... massgebendes Verfah-

ren ....» auf das kombinierte Verfahren im Sinne der Planvorlageverordnung für Eisenbahnbauten verwiesen. Die in diesem kombinierten Verfahren geltenden Bestimmungen sind somit auch für Grossprojekte anwendbar, soweit der Bundesbeschluss nichts Abweichendes vorsieht. Bezüglich der Einsprachebefugnis gilt nichts Abweichendes. Massgebend ist daher Artikel 25 der Planvorlageverordnung, welcher vorsieht, dass Einsprache erheben kann, wer nach dem Enteignungsgesetz dazu berechtigt oder nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz Partei ist. Diese Umschreibung ist also absolut identisch mit jener, die ursprünglich in Artikel 15 enthalten war. Auf die Wiedereinführung des Artikels 15 kann daher ohne Not verzichtet werden, und ich bitte Sie, auch hier keine Differenz zum Ständerat zu scharfen und den Antrag von Herrn Nationalrat Luder abzulehnen. Luder: Mit Interesse habe ich die Ausführungen von Herrn Bundesrat Ogi gehört. Herr Bundesrat Ogi hat gesagt, die Einsprachebefugnis nach Artikel 15 sei absolut gewährleistet. Einspracheberechtigt ist also, wer aufgrund des öffentlich aufgelegten Projekts ein schutzwürdiges Interesse geltend machen kann. Zweitens seien auch Personen, Organisationen und Behörden einspracheberechtigt, die sich betroffen fühlen - also Natur- und Heimatschutzorganisationen usw. Das habe ich hier mit Befriedigung zur Kenntnis genommen. Aber ich bin nach wie vor der Meinung, dass dieser Artikel im Gesetz stehengelassen werden muss, damit man klar und deutlich nachlesen kann, wer einspracheberechtigt ist, und damit man nicht - kein Mensch weiss wo - suchen muss. Ich ziehe den Antrag auf Abstimmung unter Namensaufruf zurück, weil materiell das Ja oder das Nein das gleiche ist, aber ich bin der Meinung, dass wir zum ursprünglichen Antrag des Bundesrates ja sagen sollen, damit das Gesetz - in diesem Bereich zumindest - klare Aussagen macht. Abstimmung - Vote Für den Antrag der Kommission Für den Antrag Luder Art. 16,17 Antrag der Kommission Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Proposition de la commission Adhérer à la décision du Conseil des Etats Angenommen -Adopté 75 Stimmen 53 Stimmen Art. 18 Antrag der Kommission Abs. 1-3, 5 Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Abs. 4 Mehrheit Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Minderheit (Diener) Streichen Antrag Meyer Theo Abs. 4 .... verbindlich. Die genaue Linienführung ist damit nicht präjudiziert. Art. 18 Proposition de la commission Al. 1-3, 5 Adhérer à la décision du Conseil des Etats Al. 4 Majorité Adhérer à la décision du Conseil des Etats Minorité (Diener) Biffer Proposition Meyer Theo Al. 4 Les décisions de principe .... des plans. Elles ne préjugent toutefois en rien du tracé définitif. Abs. 1-3, 5-Al. 1-3,5 Angenommen -Adopté Abs. 4-Al. 4 Frau Diener, Sprecherin der Minderheit: In Artikel 18 Absatz 4 wird festgehalten, dass die von der Bundesversammlung getroffenen Grundsatzentscheide über Neubaustrecken für das Plangenehmigungsverfahren verbindlich sind. Ich habe schon in meinem Nichteintretensvotum auf die damaligen Versprechen von Herrn Bundesrat Schlumpf hingewiesen. Damals wurde der Bevölkerung Mitsprachemöglichkeit versprochen. Heute nehmen wir mit Artikel 18 Absatz 4 jedoch den betroffenen Regionen, der Bevölkerung den Spielraum für jegliche Veränderungsvorschläge, vor allem dort, wo die Projekte umstritten sind. Glauben Sie denn wirklich, dass wir hier im Saal besser Bescheid wissen über die wirklichen Anliegen und die wirklichen Bedürfnisse einer betroffenen Region als die Menschen dort? Dass unsere Beschlüsse hier in diesem Saal immer der Weisheit letzter und bester Schluss sein sollen, das wage ich zu bezweifeln. Ich erinnere Sie an den Vereinatunnel. Dort muss man sich heute in bezug auf die Verladestationen an die Beschlüsse des Parlamentes halten, obwohl man weiss, dass dies in keiner Art mehr der besten Lösung entspricht und eigentlich auch niemand mehr glücklich ist über die einst gefällten Beschlüsse. Ich bin nicht sicher, ob das

Parlament heute nochmals so entscheiden würde. Leben bedeutet Bewegung, und Bewegung bedeutet Veränderung, Anpassung an neue Umstände. Dies gilt auch für die politischen Entscheidungen. Lassen wir doch die Möglichkeit offen, allfällige Verbesserungen miteinzubeziehen. Dieser Absatz 4 steht auch in eigenartigem Widerspruch zu unseren Beschlüssen im Zusammenhang mit der Neat. Dort kamen wir zur Erkenntnis, dass die betroffenen Regionen ein Mitsprache- und ein Mitplanungsrecht haben sollen und haben formuliert: «... im Räume von...» Wir haben also den Spielraum absichtlich offengelassen. In der Kommission wurde mir gesagt, dass der Grundsatz der Verbindlichkeit sowieso gelte. Ich erkundigte mich dann, warum in Absatz 4 dies nochmal expressis verbis festgehalten werde; die Antwort fiel sehr deutlich aus. Es waren genau diese Erfahrungen, die man im Falle Vereina ge-

Grands projets de chemins de fer 1144 N 18 juin 1991 macht hatte. Dort ist das Projekt im Bundesbeschluss ganz präzise umschrieben. Das Eved und das Bav haben die Meinung vertreten, man sei in bezug auf die Verladestationen an den Bundesbeschluss gebunden, und sie sahen keine Möglichkeit, einem Begehren zu entsprechen. Leider konnte dann das Bundesgericht die notwendige Klärung dieser Frage nicht erbringen, da ein Formfehler einen Nichteintretensentscheid zur Folge hatte. Aus Unsicherheit der Rechtslage einen solchen Absatz einfügen? Die grüne Fraktion meint: nein. Zudem kann der Grundsatzentscheid des Parlamentes nur so weit Verwirklichung erfahren, als er mit übergeordnetem Recht im Einklang steht. Ich bitte Sie also dringend, diesen Absatz 4 von Artikel 18 zu streichen. Meyer Theo: Es geht mir in meinem Antrag um vertrauensbildende Massnahmen, um einen Abbau von Missverständnissen und Misstrauen. Im Artikel 18 Absatz 4 wird etwas Selbstverständliches ausgesagt, und weil es selbstverständlich ist, will Frau Diener den Absatz 4 streichen. Mir scheint, hier liegt ein Pferdefuss; ich möchte den Absatz deshalb präzisieren. Worüber haben wir 1986 mit dem Konzept «Bahn 2000» abgestimmt? Eigentlich nur über die Absicht, vier Neubaustrecken zu erstellen, die je einen Ort A mit einem Ort B verbinden. Lieber eine genaue Linienführung konnte noch gar nicht abgestimmt werden, weil alles noch offen war und teilweise immer noch offen ist. Das Baselbiet ist nicht grundsätzlich gegen eine neue Bahn, aber gegen ein unausgeglichenes Projekt der SBB. Es ist deshalb sehr zu begrüßen, dass Bundesrat Ogi die verschiedenen Varianten von unabhängigen Experten überprüfen lassen will. Mit meinem Antrag möchte ich Misstrauen und Ängste, vielleicht auch Vorurteile abbauen oder das Minenfeld im Baselbiet, von dem Herr Bundesrat Ogi einmal gesprochen hat, entschärfen helfen. Ohne diese Entspannung wird es kaum einen akzeptablen Kompromiss geben. Auch die Dringlichkeit in Artikel 22 hilft nicht, eine gespannte Situation zu retten. Barbara Tuchman schreibt in ihrem Buch «Die Torheit der Regierenden»: «Die gesamte Geschichte, unabhängig von Zeit und Ort, durchzieht das Phänomen, dass Regierungen und Regierende eine Politik betreiben, die den eigenen Interessen zuwiderläuft.» Nachdem sie verschiedene Beispiele vom Trojanischen Pferd über König Rehabeam und dem Vietnamkrieg aufführt, schreibt sie: «Wie alle politischen Torheiten waren sie durch Einstellungen, die Ueberzeugungen und die Politik ihrer Zeit bedingt, und wie viele, wenn nicht alle Torheiten dieser Art waren sie unnötig, Ausfluss einer akzionistischen Politik an einer Stelle, wo nichts tun ebenso gut gewesen wäre.» Ohne Ueberzeugungsarbeit wird es auch im Dringlichkeitsrecht nicht schneller gehen. Es ist zwar in der Geometrie so, dass der direkteste Weg von A nach B eine Gerade ist. Im Leben und auch in der Politik ist der kürzeste Weg meistens der Umweg. Ich bitte Sie deshalb, meinen Antrag zu unterstützen. Zwygart, Berichterstatter: Die Kommission hat den Minderheitsantrag Diener nach

eingehender Diskussion mit 13 Stimmen zu 1 Stimme abgelehnt. Es ist die Frage, ob es nötig ist, dass der Rahmen, in den ein Ganzes gestellt wird, genannt werden soll. Unsere Vorlage tut das, stellt sozusagen die Fixpunkte fest und hält sie fest, damit die Planer und nachher auch die Entscheidbehörde darauf abstellen können. Es ist klar: Die Ereignisse um den Vereinatunnel haben da Wichtiges mit eingebracht, da gewisse Änderungen im Grundkonzept verlangt wurden. Weil wir das gesamte Verfahren mit der Umweltschutzgesetzgebung zusammengefügt haben, ist es nicht richtig, dass Frau Diener diesen Streichungsantrag bringt. Denn nur so ist Gewähr geleistet, dass die Grundlinie durchgehalten werden kann. Dementsprechend ist auch der Antrag von Herrn Meyer Theo an und für sich ein Vermittlungsvorschlag. Der Bundesrat kann sich dann dazu äussern.

M. Berger, rapporteur: La commission vous propose de rejeter, par 13 voix contre 1, la proposition de Mme Diener. En effet, cet article 18 qui a un caractère logistique dans la procédure me paraît évident et, par conséquent, il n'y a pas lieu de le supprimer. Au contraire, il pourrait porter alors à interprétation, comme d'ailleurs la proposition de M. Meyer qui, lui, s'engage dans une autre voie puisqu'il évoque le tracé définitif, alors qu'il n'en est pas question. Je vous prie donc de rejeter ces deux propositions.

Bundesrat Ogi: Absatz 4 dieses Artikels hält fest, dass die von der Bundesversammlung getroffenen Grundsatzentscheide über Neubaustrecken für das Plangenehmigungsverfahren verbindlich sind. Frau Nationalrätin Diener und Herr Nationalrat Meyer Theo verlangen nun, dass diese Aussage gestrichen wird. Ich hoffe, Herr Nationalrat Meyer Theo werde mich nicht, nachdem ich gegen seinen Antrag bin, in die Kategorie derjenigen einteilen, von denen im Buch «Die Torheit der Regierenden» die Rede ist. Zum Stichwort «Minenfeld»: Habe ich das wirklich gesagt? Wenn ich das gesagt hätte, hätte ich etwas Dummes gesagt, muss ich zugeben. Der Bundesrat ist mit dieser Streichung nicht einverstanden. So selbstverständlich diese Aussage auch tönen mag: Die Erfahrung hat gezeigt, dass dem nicht so ist. Verena denkt nicht mehr an die Vereine, muss ich hier sagen. Vereine lässt grüssen und hat uns diesbezüglich verschiedenes in Erinnerung gerufen. Deshalb erachten wir es als wichtig, hier festzuhalten. Ich bitte Sie, diesen Minderheitsantrag, der auch in der Kommission nur eine Stimme auf sich vereinigen konnte, abzulehnen.

Ersfe Abstimmung - Premier vote Für den Antrag Meyer Theo 39 Stimmen Dagegen 51 Stimmen Zweite Abstimmung - Deuxième vote Für den Antrag der Mehrheit 50 Stimmen Für den Antrag der Minderheit

## E. 22

Stimmen Art. 19-27 Antrag der Kommission Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Proposition de la commission Adhérer à la décision du Conseil des Etats Angenommen - Adopté Art. 28 Antrag der Kommission Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Antrag Luder Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates Art. 28 Proposition de la commission Adhérer à la décision du Conseil des Etats Proposition Luder Adhérer au projet du Conseil fédéral Luder: Auch hier beantrage ich Ihnen, dem Bundesrat zu folgen. Mir ist nicht verständlich, warum der Ständerat auf die Idee gekommen ist, dem Präsidenten der Schätzungskommission oder dem Bundesgericht vorzugreifen, indem er in Artikel 28 den Absatz 1 bis einfügen will: «Es gilt die Vermutung, dass dem Enteigner ohne die Besitzeinweisung bedeutende Nachteile entstünden.» Das ist Vorwegnahme eines Entscheides. Dieser Entscheid liegt bei den Instanzen, die entscheiden sollten, und man muss ihnen nicht schon vorweg in den Mund legen, die Bahnen hätten dann auf jeden Fall das Enteignungsrecht für vorzeitige Besitzeinweisung. Das ist gegenüber dem Grundeigentümer nicht richtig und bedeutet eine Vorwegnahme eines Entscheides. Bundesrat Ogi: Der Artikel 28 regelt die vorzeitige Besitzeinweisung. Der Ständerat hat auf Anregung des

Bundesgerichtes einen Absatz 1 bis eingefügt, der im Vergleich zu heute eine

18. Juni 1991 N 1145 Eisenbahn-Grossprojekte Umkehr der Beweislast zur Folge hat, also eine Erleichterung der Besitzeinweisung. Bis zum Beweis des Gegenteils gilt demnach die Vermutung, dass dem Enteigner ohne die beantragte vorzeitige Besitzeinweisung erhebliche Nachteile entstünden. Diese Vermutung ist bei den Grossprojekten, um die es bei diesem Beschluss ja geht, an sich naheliegend. Es ist leicht einsehbar, dass ein verzögerter Baubeginn bei diesen Projekten zu erheblichen Nachteilen führen wird. Von der Bahnunternehmung noch den Nachweis zu verlangen, wäre deshalb wenig sinnvoll. Die vom Ständerat vorgenommene Umkehr der Beweislast erweist sich daher als richtig und wirkt sich in der Praxis nicht zum Nachteil des Betroffenen aus, da der Nachweis des Nachteils in diesen speziellen Fällen leicht zu erbringen wäre. Im übrigen ist der Ständerat bei dieser Bestimmung weniger weit gegangen als das Bundesgericht, das sogar einen vollständigen Verzicht auf den Nachweis eines Nachteils vorgeschlagen hatte. Ich bitte Sie deshalb, dem Ständerat und damit auch dem Bundesrat zu folgen und den Antrag von Herrn Luder abzulehnen und hier keine Differenz zum Ständerat zu schaffen. Abstimmung -  
Vote Für den Antrag der Kommission 68 Stimmen Für den Antrag Luder 17 Stimmen Art. 29,30 Antrag der Kommission Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Proposition de la commission Adhérer à la décision du Conseil des Etats Angenommen -Adopté Art. 31 Antrag der Kommission Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Antrag Gysin -Abs. 7 Im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Beschlusses bereits hängige Plangenehmigungs- und Enteignungsverfahren, für welche vor 1990 Einsprache erhoben wurde, werden nach bisherigem Recht zu Ende geführt. Art. 31 Proposition de la commission Adhérer à la décision du Conseil des Etats Proposition Gysin AI.1 Dès l'entrée en vigueur du présent arrêté, les procédures d'approbation et d'expropriation en suspens et qui ont fait l'objet d'une opposition antérieurement à 1990 sont menées à terme selon l'ancien droit. Abs. 1 -AI. 1 Gysin: Im Sinne einer Offenlegung der Interessen gebe ich als Vertreter des Standes Basel-Landschaft zu, dass mir das Baselsbiet sehr am Herzen liegt. Der Bundesrat hat für den Bundesbeschluss folgende Gründe vorgebracht: Verzögerungen, teuerungsberechtigte Mehrkosten, umweltschutzbedingte Mehrkosten. Ich möchte nun am Beispiel der Neubaustrecke Muttenz-Olten aufzeigen, wo die wahren Ursachen der Verzögerung liegen. Sämtliche Einsprachen sind dort fristgerecht bis spätestens 30. Juni 1989 eingereicht worden. Auf den weiteren Verfahrensablauf hatten die Einsprecher darum keinen Einfluss mehr. Die eingetretenen Verzögerungen sind einzig und allein durch das mangelhafte SBB-Auflageprojekt bedingt. Ich belege dies an folgenden zwei Beispielen: 1. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung konnte aufgrund der mangelhaften SBB-Unterlagen bis heute noch nicht vorgelegt werden, weder vom Buwal noch vom Bundesamt für Verkehr. 2. Mit der neuesten Verfügung des Bundesamtes für Verkehr werden die SBB aufgefordert, in allen wichtigen Bereichen, nämlich Lärm, Naturschutz, Landschaftschutz, Raumplanung, Sicherheit, Erschütterungen usw., Zusatzabklärungen vorzunehmen und dem Bundesamt für Verkehr innerhalb von sechs Monaten zu unterbreiten. Bezüglich der teuerungs- und umweltschutzbedingten Mehrkosten versteht es sich von selbst, dass sie nie und nimmer von den Einsprechern zu verantworten sind, sondern auf einer fehlerhaften und unsorgfältigen Planung beruhen. Zur «Bahn 2000» ist grundsätzlich festzuhalten, dass für ein solches Jahrhundertwerk nur das Beste gut genug sein kann. Aufgrund der besonderen demographischen und topographischen Verhältnisse - dichte Besiedlung und enge Täler der Schweiz - ist für Grossprojekte dieser Art eine besonders sorgfältige Planung angezeigt. Die Problematik des rückwirkenden Notrechtes zu Lasten

der Verfahrensbeteiligten ist bei verschiedenen Votanten ausführlich zur Sprache gekommen, ich verzichte auf Wiederholungen. Mein Antrag zu Artikel 31 Absatz 1 zielt insbesondere auf den Sonderfall Baselland bzw. die geplante Neubaustrecke. Die Einsprachen gegen die Neubaustrecke Muttenz-Olten wurden bis spätestens 30. Juni 1989 eingereicht. Es haben dort bereits Einigungsverhandlungen mit dem Präsidenten der Eidgenössischen Schätzungscommission stattgefunden. Das Verfahren im Baselbiet dauert nunmehr zwei Jahre. Das Bundesamt für Verkehr hat am 27. Mai 1991 eine für dieses Verfahren massgebliche Verfügung getroffen, wobei die ganze Neubaustrecke beurteilt wurde. Im Zeitpunkt der Schlussabstimmung vom nächsten Freitag ist nicht von vornherein auszuschliessen, dass gegen diese Verfügung des Bundesamtes für Verkehr eventuell Beschwerden deponiert werden, die gemäss Artikel 31 Absatz 2 noch nach altem Recht zu behandeln wären. Gerade deshalb ist Artikel 31 betreffend Uebergangsbestimmungen so klar zu fassen, dass es nicht juristischen Spitzfindigkeiten vorbehalten ist, wie es im Baselbiet weitergehen soll - nach neuem oder nach altem Recht. Besonders wichtig ist dieser Umstand, da das Bundesamt für Verkehr für einen Baselbieter Streckenabschnitt bereits einen Sachentscheid gefällt und für einen weiteren Streckenabschnitt, nämlich Liestal-Olten, das Verfahren lediglich sistiert hat und einen neutralen Experten mit der Überprüfung des SBB-Auflageprojektes beauftragen will. Meine Ausführungen belegen, dass es im Baselbiet nicht um Zeitgewinn geht, hingegen bahnt sich ein immenser Vertrauensverlust in unsere Parlamentsarbeit an, gefolgt von Resignation hinsichtlich Rechtssicherheit in der Schweiz. Mein Fazit: Fair play bedeutet, dass in einem Spiel nach der ersten Halbzeit die Spielregeln nicht zugunsten einer Partei geändert werden dürfen. Der Wortlaut von Artikel 31 betreffend Uebergangsbestimmungen ist gemäss meinem Antrag so klar zu fassen, dass es keinen Zweifel mehr darüber geben kann, dass die im Baselbiet seit Jahren hängigen Verfahren nach bisherigem Recht zu Ende geführt werden müssen. Herr Bundesrat Ogi, ich habe der Verfügung des Bundesamtes für Verkehr vom 27. Mai 1991 auch positive Signale entnommen, die mich hoffen lassen. Auch Ihre persönlichen Ausführungen anlässlich der 700-Jahr-Feier von Baselland in Liestal sind von der Bevölkerung sehr positiv aufgenommen worden. Der Ständerat hat mit Ihrer Zustimmung, Herr Bundesrat Ogi, in Artikel 31 Absatz 1 folgenden Satz angefügt: «Die Rechte aller am Verfahren Beteiligten bleiben gewahrt.» Herr Bundesrat, wenn Sie mir nun im Sinne einer Interpretation dieses Satzes darlegen können, dass damit mein Anliegen wenigstens im weitesten Sinne bereits erfüllt ist, wäre ich gegebenenfalls bereit, zugunsten der von der nationalrätlichen Kommission übernommenen ständerätlichen Fassung auf meinen Antrag zu verzichten und damit keine Differenz zum Ständerat zu schaffen. Bundesrat Ogi: Im Antrag von Herrn Nationalrat Gysin kommt die Sorge zum Ausdruck, dass das neue Recht die Rechte der Einsprecher beschneiden könnte. Diese Befürchtung ist unbegründet. Resignation, Herr Nationalrat Gysin, wäre fehl am

Grands projets de chemins de fer 1146 N 18juin1991 Platz; Mut und Begeisterung werden gefragt! Die Rechte aller am Verfahren Beteiligten bleiben gewahrt, das versichere ich Ihnen. Einsprachen, über die noch nicht entschieden worden ist, bleiben aufrecht. Der Ständerat hat in diesem Sinne eine Ergänzung von Artikel 31 Absatz 1 gutgeheissen. Damit ist auch endgültig Klarheit über die Rechtslage geschaffen worden. Die Spielregeln, die Sie angesprochen haben, sind also klar. Man muss sie nur sehen. Ihr Antrag ist deshalb überflüssig und kann zurückgezogen werden. Noch zu meinen Ausführungen an der 700-Jahr-Feier in Liestal: Ich möchte deutlich sagen, dass ich mich für die rasche Realisierung der Bahn ausgesprochen habe - damit kein Missverständnis entsteht. Ich

möchte Ihnen deshalb empfehlen, Ihren Antrag zurückzu- ziehen und keine Differenz zum Ständerat zu schaffen. Gysin: Herr Bundesrat Ogi, die Fassung des Ständerates, die mir nicht so klar erschien - da ich ja nicht in der Kommission war-, erscheint mir nach Ihren Ausführungen nun klarer. Ich verzichte darum auf eine Differenz zum Ständerat und ziehe meinen Antrag zurück. Präsident: Herr Gysin hat seinen Antrag zurückgezogen. Angenommen gemäss Antrag der Kommission Adopté selon la proposition de la commission Abs. 2, 3-Al. 2,3 Angenommen -Adopté Art. 32 Antrag der Kommission Mehrheit • Zustimmung zum Beschluss des Ständerates Minderheit (Diener) Abs. 1 Dieser Beschluss ist allgemeinverbindlich. (Rest des Absatzes streichen) Abs. 2 Ertrittam .... 1991 in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember2000. -Abs. 3 Er untersteht nach Artikel 89 Absatz 2 der Bundesverfassung dem fakultativen Referendum. Antrag Scheidegger Abs.1 Dieser Beschluss ist allgemeinverbindlich; er untersteht dem fakultativen Referendum. Abs. 2 Er tritt am 1. Oktober 1991 in Kraft und gilt bis zum 31. Dezem- ber 2000. Antrag Ruf Abs. 1 Dieser Beschluss ist allgemeinverbindlich. Er untersteht dem fakultativen Referendum. Abs. 2 Er wird durch den Bundesrat in Kraft gesetzt und gilt bis zum 31. Dezember 2000. Art. 32 Proposition de la commission Majorité Adhérer à la décision du Conseil des Etats Minorité (Diener) Al. 1 Le présent arrêté est de portée générale. (Biffer le reste de l'ali- néa) Al. 2 II entre en vigueur le .... 1991 et a effet jusqu'au 31 décembre 2000. Al. 3 II est soumis .... l'article 89,2e alinéa, de la constitution. Proposition Scheidegger Al.1 Le présent arrêté, qui est de portée générale, est sujet au référé- rendum facultatif. Al. 2 II entre en vigueur le 1er octobre 1991 et a effet jusqu'au 31 décembre 2000. Proposition Ruf Al.1 Le présent arrêté, qui est de portée générale, est sujet au référé- rendum facultatif. Al. 2 II est mis en vigueur par le Conseil fédéral et a effet jusqu'au 31 décembre 2000. Frau Diener, Sprecherin der Minderheit: Ich möchte von An- fang an festhalten, dass ich meinen Minderheitsantrag nicht zurückziehen werde. Es geht in Artikel 32 um das Dringlichkeitsrecht. Dringlichkeitsrecht ist Ausnahmerecht und soll Ausnahmefällen und Notsituationen vorbehalten sein. Es wird in diesem Hause üblich, heikle Probleme so hopp, hopp über Dringlichkeitsrecht einer vermeintlichen Lösung zuzuführen. Ich erinnere Sie an den dringlichen Bundesbe- schluss zu den Asylfragen, an den dringlichen Bundesbe- schluss zu den Bodenfragen, und ich frage Sie: Hat sich auf- grund dieser Dringlichkeitsbeschlüsse in diesen zwei Fragen eine politische Entspannung oder gar eine Lösung ergeben? Ich denke: nein, hier sind Lösungen ferner denn je. Zu meinen, allein mit Dringlichkeit hätte man eine Lösung erzwungen, ist ein Irrglaube. Der Freiburger Staatsrechtler Thomas Fleiner formulierte schon 1980, dass die Bundesversammlung in letzter Zeit all- zuoft vom Dringlichkeitsrecht Gebrauch mache. In den letzten zehn Jahren sind mittlerweile gegen zwanzig neue solche Er- lasse dazugekommen. Wir weichen immer mehr davon ab, dass das Dringlichkeitsrecht eben ein Notrecht ist. Nach der Meinung der grünen Fraktion dürfen dringliche Bundesbe- schlüsse keinesfalls zur Umgehung der demokratischen Rechte und schon gar nicht zur Korrektur einer schlechten Pla- nung und Kostenberechnung missbraucht werden. Sehen Sie sich doch einmal die Fahne an. Achten Sie auf die vielen Abänderungen, die der Ständerat der bundesrätlichen Fassung beigefügt hat. Das sind Zeichen einer unsorgfältigen Ausarbeitung. Wenn ich an die Diskussion von heute morgen denke, wie viele Anträge vorgelegt, wie viel Misstrauen, wie viel Unsicherheit hier geäussert wurden und wie schnell und hopp, hopp über all diese Argumente hinweggegangen wurde, dann beschleicht mich ein sehr ungutes Gefühl. Zeitgerechte Verwirklichung oder der Hinweis auf steigende Baukosten sind meines Erachtens kein Argument für über- stürzte Projektierungen und Ausführungen und schon gar keine ausreichende Begründung für Ausnahmerecht. In die-

sem Sinne hat sich auch das Bundesgericht ganz klar und unmissverständlich in der Vernehmlassung geäußert. Ich zitiere das Bundesgericht: «Die vorgeschlagene Einführung eines neuen Verfahrens durch dringlichen, allgemeinverbindlichen Bundesbeschluss liesse sich aus rechtspolitischer Sicht nur rechtfertigen, wenn für die Projekte des Konzeptes 'Bahn 2000' besondere, akute Bedürfnisse beständen, die sich für andere Eisenbahnbauprojekte nicht stellten, und wenn es ausgeschlossen wäre, die angestrebten Verfahrensverbesserungen durch Änderung der bestehenden Bestimmungen relativ rasch und einfach zu erreichen.» Weder das eine noch das andere trifft nach Ansicht des Bundesgerichtes zu. In weiten Kreisen wird zudem befürchtet, dass das Dringlichkeitsrecht bald einmal auch für die Vollendung des Nationalstrassenbaus, für die Erstellung von Energieanlagen, für den Ausbau von Flughäfen usw. verlangt wird. Ich bitte Sie: Schaffen Sie nicht noch ein weiteres Präjudiz und stoppen Sie diese verfehlte Entwicklung, die uns letztlich der Unfähigkeit bezichtigt, mit unseren üblichen demokratischen Mitteln eine der Gegenwart und der Zukunft gerecht werdende Politik zu betreiben.

18. Juni 1991 N 1147 Eisenbahn-Grossprojekte Scheidegger: Meine Anliegen decken sich voll und ganz mit jenen von Frau Diener. Deshalb kann ich mich kurz fassen. Wir sind wieder daran, Rechtsetzung auf dem Dringlichkeitsweg zu schaffen. Ich muss die grundsätzlichen Bedenken gegen dieses Vorgehen, das immer mehr Schule macht, hier sicher nicht noch unterstreichen; sie sind uns alle bekannt. Auf der Strecke bleibt von Mal zu Mal ein gutes Stück Vertrauen in unsere Demokratie und in unsere Behörden, die offenbar immerweniger in der Lage sind, vorausschauend zu denken und zu handeln. Wie wenig Luft in der Vorlage ist, respektive wie ausgepresst die Zitrone ist, zeigt u. a. die Tatsache, dass verwaltungsintern kommentiert wird, die Vorlage habe nur im Dringlichkeitsverfahren einen Sinn. Aber wenn nun Herr Luder das Referendum ergreift und er wird es sicher tun - und beim Souverän sogar ankommt, dann sind wir weniger weit als heute. Oder geht es am Ende gar nicht um «Bahn 2000», geht es vielmehr nur um Mattstetten-Rothrist? Und was geschieht, wenn innerhalb Jahresfrist diese Strecke rechtlich noch nicht - wie von den Planern erhofft - «begrädigt» ist? Ich bitte Sie, dem Antrag, auf Dringlichkeit zu verzichten, zuzustimmen. Um die Abstimmung zu vereinfachen, ziehe ich meinen entsprechenden Antrag zugunsten der Formulierung von Frau Diener zurück. Ruf: Ich beantrage Ihnen ebenfalls, auf die verlangte Dringlichkeitsklausel zu verzichten. Die dringliche Inkraftsetzung ist nach Artikel 89bis Absatz 1 der Bundesverfassung vorgesehen für «allgemeinverbindliche Bundesbeschlüsse, deren Inkrafttreten keinen Aufschub erträgt». Zu Recht ist die harsche Kritik laut geworden, die beantragte Dringlichkeit widerspreche der bisherigen Praxis klar. Was sagt nun aber die Lehre? Ich beschränke mich auf den Kommentar Grisel zu Artikel 89bis BV. Als Voraussetzung für die Beurteilung, ob die Dringlichkeit erfüllt sei, «sind zwei Kriterien, die aus dem Verhältnismässigkeitsgrundsatz folgen, heranzuziehen. Zu prüfen ist vor allem, ob die Umstände die rasche Ergreifung von Massnahmen bedingen. Die Dringlichkeitsklausel erlaubt einen Zeitgewinn von sechs bis neun Monaten. Sie ist nur gerechtfertigt, wenn es unzulässig erscheint, so lange zu warten. Darüber hinaus sollen in jedem Fall die verschiedenen Interessen gegeneinander abgewogen werden, d. h. auf der einen Seite das Interesse an einem raschen Handeln und auf der anderen Seite das Recht des Volkes, sich zu Erlassen vor deren Inkrafttreten zu äussern». Ich frage Sie: Können wir nun wirklich, nachdem es beim ganzen Plangenehmigungsverfahren, bei der Realisierungszeit für die fraglichen Neubaustrecken um Jahre, ja Jahrzehnte geht, nicht noch sechs bis neun Monate

warten, dafür die Volksrechte umfassend respektieren und so den Eindruck vermeiden, man wolle die Demokratie mittels Notrecht «bodigen»? Die Volksrechte müssen doch eindeutig vorgehen! Ein zweites kurzes Zitat aus dem gleichen Kommentar. Es wird als Kriterium für die Dringlichkeit weiter genannt: «wenn die Lage dem Gesetzgeber gebietet, unverzüglich Massnahmen zur Abwendung einer drohenden Gefahr zu ergreifen». Wo sehen Sie hier eine drohende Gefahr? Wenn ein Projekt für eine Neubaustrecke vielleicht sechs bis neun Monate später ein Plangenehmigungsverfahren durchläuft: Ist das eine Gefahr angesichts der gesamten Realisierungsdauer des Konzepts »Bahn 2000«? Und ob nun, Herr Bundesrat Ogi, eine konkrete Strecke am Anfang oder am Ende des Jahres 2000-wenn Sie unbedingt an dieser Zahl festhalten wollen - gebaut wird, ist wirklich völlig egal. Schliesslich wird im Kommentar Grisel ausgeführt, dass die Dringlichkeitsklausel «nur unter ausserordentlichen Umständen» angewendet werden dürfe. Haben wir nun wirklich solche, oder bestehen diese ausserordentlichen Umstände etwa nur in den Köpfen der Verwaltung? Das Bundesgericht, das sich in der Vernehmlassung zu dieser Vorlage geäussert hat, ist genannt worden. Es gibt auch eine Bundesgerichtspraxis zur Frage der Dringlichkeit auf kantonaler Stufe. Ich zitiere ein letztes Mal aus dem Kommentar Grisel: «Bekanntlich legt das Bundesgericht den Begriff der Dringlichkeit im kantonalen Recht sehr eng aus. Ungefähr ein Drittel der Kantonsverfassungen kennen, wenn auch unterschiedlich ausgestaltet, das Institut des dringlichen Beschlusses. Nach der Rechtsprechung ist dieser nur dann zulässig, wenn der zu treffende Entscheid selber dringlich ist, nicht allein jedoch 'dans le seul but d'accélérer la réalisation d'un projet'.» Die Dringlichkeit ist also nicht zulässig, wenn es darum geht, die Realisierung eines Projekts zu beschleunigen. Hier geht es jedoch um nichts anderes als um die beschleunigte Realisierung eines Projekts. Also auch nach bundesgerichtlicher Praxis, die leider nur für die Kantone gilt, wäre die vorgesehene Dringlichkeitserklärung im konkreten Fall unzulässig. Lassen Sie mich abschliessend noch Ständerat Rhinow zitieren, der letzte Woche in der Ständeratsdebatte dazu auch klar Stellung genommen hat: «Wir schicken uns wiederum an, Rechtsetzung auf dem Dringlichkeitsweg zu schaffen. Auf der Strecke bleibt von Mal zu Mal ein gutes Stück Vertrauen in unsere Demokratie und in unsere Behörden, die scheinbar immerweniger in der Lage sind, vorausschauend zu denken und zu handeln.» Ein zweites Zitat: «Es kommt dazu, dass unsere Bundesverfassung mit der Möglichkeit des Dringlichkeitsrechts kaum Fälle solcher Natur vorsieht. Wenn die finanziellen Folgen einer ungenügenden Verfahrensregelung allein Anlass zum Dringlichkeitsrecht abzugeben vermögen, dann werden wir immer mehr diesen letztlich undemokratischen Weg beschreiten müssen. Schliesslich könnte das Dringlichkeitsrecht verheerende Folgen haben: Wenn es beschlossen wird, das Referendum trotzdem ergriffen und vom Volk gutgeheissen wird, müsste diese Verfahrensordnung nach einem Jahr wieder aufgehoben werden, und es würde wieder das alte Verfahren gelten.» Soweit der Staatsrechtler Rhinow. Herr Bundesrat Ogi, Sie legen sich möglicherweise ein gewaltiges Kuckucksei ins eigene Nest, wenn Sie nun auf dieser Dringlichkeit bestehen. Das Referendum ist nicht nur irgendein Schreckgespenst am Himmel, sondern es wird immer mehr Realität, je mehr wir uns dem Ende dieser Debatte und der Schlussabstimmung vom nächsten Freitag nähern. Ob es sich das Volk einfach so bieten und gefallen lässt, dass man ihm einen Maulkorb umhängen und es um seine demokratischen Rechte bringen will, und ob das Volk in einer Abstimmung dann wirklich Ihnen folgt, das ist gar nicht so sicher! Bedenken Sie dies doch bitte. Ich ersuche Sie um Zustimmung zu meinem Antrag. Zwyzgart, Berichterstatter: ich erinnere Sie daran, dass auf Antrag der Verkehrskommission ein Postulat überwiesen

wurde, das einen dringlichen Bundesbeschluss verlangte, und zwar in umfassender Art und Weise. Unser Auftrag wäre erfüllt, wenn Sie der Vorlage zustimmen. Im übrigen möchte ich Frau Diener sagen, dass der Vorschlag des Bundesrates nach dem Vernehmlassungsergebnis ganz anders aussieht, weil die Stellungnahme des Bundesgerichtes zu diesem Resultat geführt hat. Es wurde dementsprechend umgestellt. Mit anderen Worten: Es liegt jetzt ein indirekter Gegenvorschlag des Bundesgerichtes vor. Deswegen ist die ursprüngliche Kritik an der Vorlage des Bundesrates nicht mehr gerechtfertigt. Ohne Dringlichkeit ist die Vorlage wenig sinnvoll. Das hat auch die Kommission beschlossen und mit 15 Stimmen zu 1 Stimme der Dringlichkeit zugestimmt. Ich erinnere Sie daran, dass unser Geschäftsverkehrsgesetz eine zusätzliche Abstimmung am Schlussstag über die Dringlichkeit verlangt, also je nachdem, wie unser Entscheid fällt, werden wir nochmals zum Vorschlag der Dringlichkeit Stellung nehmen müssen. M. Berger, rapporteur: Dans leur analyse préalable, le Tribunal fédéral ainsi que le Conseil fédéral jugent cet arrêté nécessaire et urgent. La majorité de la commission du Conseil des Etats a tenu le même langage. Votre commission a suivi par 15 voix contre 1. D'autre part, je crois pouvoir dire que l'opinion publique, en général, nous suivrait très facilement face au retard accumulé. C'est en 1985 que ce projet a été présenté et rien n'a pratiquement encore été exécuté. Je crois qu'il faut aller de l'avant avec une certaine rapidité, d'autant plus que cet arrêté est limité à la

Grands projets de chemins de fer 1148 N 18 juin 1991 fin de ce siècle. Le but de cet arrêté est de simplifier et d'accélérer la procédure pour lutter contre un certain immobilisme. Les coûts engendrés sont une raison supplémentaire pour accélérer le projet. Une deuxième raison, qui me paraît également évidente, c'est la conjoncture économique actuelle, qui se prête favorablement. Sur ce plan-là, chacun sera favorable à cet arrêté qui a été accepté pratiquement dans la même version que le Conseil des Etats, et il serait regrettable que sur ce dernier point une divergence se présente. Je vous demande donc de suivre la majorité de la commission, celle du Conseil des Etats ainsi que le Conseil fédéral. Bundesrat Ogi: Ich möchte am Schluss noch festhalten, dass der Ständerat in der Tat eine Reihe von Anregungen übernommen hat, welche vom Bundesgericht vorgetragen worden sind und denen sich der Bundesrat in seiner Version angeschlossen hat. Er legt Wert auf die Feststellung, dass in dieser Sache zwischen Bundesrat und Bundesgericht ein gutes Einvernehmen besteht. Der vom Ständerat beschlossene Text beschränkt sich auf das Sonderrecht. Es ist wichtig, Frau Diener, das zur Kenntnis zu nehmen: Wo keine Sonderbestimmungen bestehen, gilt das allgemeine Recht. Der Bundesrat wollte das neue Verfahren von A bis Z durchgehend regeln, und dieser Methodenwechsel erlaubt es, eine Reihe von Bestimmungen im Entwurf des Bundesrates zu streichen. Deshalb kommt Ihre Kritik etwas zu spät und ist nicht mehr angebracht, Frau Nationalrätin Diener. Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag Diener sowie die Anträge Scheidegger und Ruf abzulehnen. Wenn Sie sie annehmen würden, hätten wir zwar ein schönes Gesetz, würden aber am Schluss das Ziel verfehlen. Dieses Ziel dürfen wir nicht verfehlen. Nach Artikel 89bis der Bundesverfassung können allgemeinverbindliche Bundesbeschlüsse als dringlich erklärt werden, wenn sie sachlich und zeitlich dringend sind. Diese Voraussetzungen sind im vorliegenden Fall in klarer Weise gegeben. Ich rufe Ihnen noch einmal in Erinnerung, dass die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger am 6. Dezember 1987 mit grosser Mehrheit dem Konzept «Bahn 2000» zugestimmt und damit gleichzeitig den Auftrag erteilt haben, das Konzept termingerecht zu realisieren. Dieser Auftrag ist zu erfüllen. Sie müssen das auch spüren, und wir dürfen nicht einfach resignieren mit dem Hinweis, die bestehende

Verfahrensordnung verun- mögliche eine zeitgerechte Auftrags erledigung. Solange wir die rechtliche Möglichkeit haben, die Situation in verfahrens- mässiger Hinsicht zu verbessern, ohne dabei die Rechte der Betroffenen - und ich lege Wert darauf - zu schmälern, so müssen wir dies tun. Das ist unsere Pflicht. Mit dem vorliegen- den Bundesbeschluss haben wir die Möglichkeit. Ich bitte Sie deshalb, sie jetzt zu nutzen. Die neue Verfahrensordnung kann aber nur dann ihre Wirkung entfalten, wenn sie sofort an- wendbar ist. Nebst der Respektierung des Volkswillens gibt es noch weitere Gründe, die für die Dringlichkeitserklärung spre- chen. Ich denke dabei an die Vorteile, die das Konzept «Bahn 2000» im Hinblick auf die Umweltsituation bringen wird. Meine Damen und Herren Nationalräte, haben Sie sie alle ver- gessen? Nicht zu vergessen sind schliesslich auch die finan- ziellen Nachteile, von denen wir heute nicht soviel gesprochen haben: Die endlose Verzögerung der Realisierung des Kon- zeptes wird zusätzliche Kosten bringen, nicht nur Kosten in fi- nanzieller Hinsicht, sondern auch volkswirtschaftlich schwer- wiegende Kosten. Es gibt viele Gründe für die Form des dringlichen Bundesbe- schlusses, und es gibt keine Gründe, die dagegen sprechen. Ich ersuche Sie, das Ziel nicht zu verfehlen, sondern auch noch am Schluss geradeaus zu gehen und die Anträge von Frau Diener und Herrn Ruf abzulehnen und keine Differenz zum Ständerat zu schaffen. Präsident: Nachdem Herr Scheidegger seinen Antrag zugun- sten des Antrages der Kommissionsminderheit zurückgezo- gen hat, schlage ich Ihnen folgendes Abstimmungsverfahren vor: In einer ersten Abstimmung wird der Antrag Ruf dem Antrag der Kommissionsminderheit gegenübergestellt. Das Resultat der ersten Abstimmung wird dem Antrag der Kommissions- mehrheit gegenübergestellt. Für die zweite Abstimmung wurde Namensaufruf verlangt. -Sie sind damit einverstanden. Abstimmung - Vote Eventuell - A titre préliminaire Für den Antrag der Minderheit offensichtliche Mehrheit Für den Antrag Ruf 13 Stimmen Definitive, namentliche Abstimmung Vote définitif par appel nominal Für den Antrag der Mehrheit stimmen die folgenden Ratsmit- glieder: Votent pour la proposition de la majorité: Allenspach, Ammann, Antille, Auer, Baggi, Basler, Béguelin, Berger, Bezzola, Biel, Bircher Peter, Blatter, Blocher, Bonny, Bühler, Bundi, Burckhardt, Burgi, Cavadini, Cevey, Cincera, Cotti, Couchepin, Daepf, Déglise, Dietrich, Dreher, Dünki, Eg- genberger Georges, Engler, EppenbergerSusi, Feigenwinter, Fischer-Hägglingen, Fischer-Sursee, Fischer-Seengen, Frey Claude, Frey Walter, Früh, Giger, Graf, Grassi, Hari, Heberlein, Hess Otto, Hess Peter, Hildbrand, Houmard, Iten, Jung, Keller, Kühn, Kühne, Lanz, Loeb, Longet, Matthey, Mühlemann, Mül- ler-Meilen, Müller-Wiliberg, Neuenschwander, Neukomm, Oehler, Philipona, Portmann, Reichling, Reimann Fritz, Rei- mann Maximilian, Rohrbasser, Ruckstuhl, Rüttimann, Rychen, Scherrer, Schmidhalter, Schnider, Schule, Segmüller, Seiler Hanspeter, Spalti, Spielmann, Spoerry, Stamm, Stappung, Steinegger, Theubet, Tschuppert, Weber-Schwyz, Wellauer, Widmer, Widrig, Zbinden Paul, Ziegler, Zölch, Zwingli, Zwygart (94) Für den Antrag der Minderheit stimmen die folgenden Ratsmit- glieder: Votent pour la proposition de la minorité: Aregger, Baerlocher, Bär, Bäumlín, Bodenmann, Brügger, Büttiker, Danuser, David, Diener, Dormann, Euler, Fäh, Fank- hauser, Fierz, Gardiol, Grendelmeier, Grossenbacher, Gün- ter, Haering Binder, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Haller, Herczog, Hubacher, Jaeger, Ledergerber, Leemann, Leuba, Leuenberger-Solothurn, Leuenberger Moritz, Leutenegger Oberholzer, Luder, Maeder, Meier Fritz, Meier-Glattfelden, Meier Samuel, Meyer Theo, Rechsteiner, Ruf, Ruffy, Salvioni, Scheidegger, Schmid, Schwab, Steffen, Stocker, Stucky, Thür, Ulrich, Vollmer, Wanner, Weder-Basel, Wiederkehr, Wyss William, Zbinden Hans, Züger (57) Der Stimme enthalten sich-S'abstiennent: Bircher

Silvio, Coutau, Ducret, Friderici, Guinand, Gysin, Jean- prêtre, Mauch Rolf, Nabholz, Petitpierre, Uchtenhagen (11 ) Abwesend sind die folgenden Ratsmitglieder-Sont absents: Aguet, Aubry, Borei, Bremi, Caccia, Carobbio, Columberg, Darbellay, Dubois, Eggenberg-Thun, Eggly, Eisenring, Eti- que, Gros, Hösli, Jeanneret, Kohler, Loretan, Maître, Martin, Massy, Mauch Ursula, Meizoz, Nussbaumer, Paccolat, Perey, Pidoux, Pini, Pitteloud, Rebeaud, Revaclier, Rutishauser, Sä- ger, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Seiler Rolf, Wyss Paul (37) Vizepräsident Nebiker stimmt nicht M. Nebiker, vice-président, ne vote pas Gesamt Abstimmung - Vote sur l'ensemble Für Annahme des Entwurfes 99 Stimmen Dagegen

## E. 25

Stimmen Abschreibung - Classement Antrag des Bundesrates Abschreiben des parlamentarischen Vorstosses gemäss Seite 1 der Botschaft

18. Juni 1991 N 1149 Flugsicherungszentrum Genf. Ausbau Antrag der Kommission Der parlamentarische Vorstoss gemäss Seite 1 der Botschaft ist nicht abzuschreiben Proposition du Conseil fédéral Classer l'intervention parlementaire selon la page 1 du message Proposition de la commission Ne pas classer l'intervention parlementaire selon la page 1 du message Abstimmung - Vote Für den Antrag der Kommission Für den Antrag des Bundesrates offensichtliche Mehrheit Minderheit Ad 90.086 Motion der Kommission Eisenbahngesetz. Plangenehmigungsverfahren Motion de la commission Loi sur les chemins de fer. Procédure d'approbation des plans Wortlaut der Motion vom 16. April 1991 Der Bundesrat wird eingeladen, die Arbeiten für eine allge- meine Beschleunigung des Plangenehmigungsverfahrens im Eisenbahngesetz im Sinne einer dauerhaften Lösung unver- züglich an die Hand zu nehmen. Texte de la motion du 16 avril 1991 Le Conseil fédéral est prié de commencer immédiatement les travaux de révision de la loi sur les chemins de fer afin d'accé- lérer la procédure d'approbation des plans et de parvenir ainsi à une solution durable. Ueberwiesen - Transmis An den Ständerat-Au Conseil des Etats #ST# 90.068 Flugsicherungszentrum Genf. Ausbau Centre de la sécurité aérienne de Genève. Agrandissement Botschaft und Beschlussentwurf vom 16. Oktober 1990 (BBIII994) Message et projet d'arrêté du 16 octobre 1990 (FF III 955) Beschluss des Ständerates vom 18. März 1991 Décision du Conseil des Etats du 18 mars 1991 Kategorie V, Art. 68 GRN - Catégorie V, art. 68 RCN Herr Zwygart unterbreitet im Namen der Kommission den fol- genden schriftlichen Bericht: Seit dem 1. Januar 1988 gilt eine neue Organisation der Flug- sicherung: Der zivile Flugsicherungsdienst wird von der Firma Swisscontrol durchgeführt. Zur Frage, ob diese Uebertragung einer Bundesaufgabe an Private verfassungsmässig ist, ha- ben sich die Geschäftsprüfungskommissionen in ihrem Be- richt vom 6. April 1991 eingehend geäußert. Der Bund stellt der Firma Swisscontrol Grundstücke, Gebäude und Einrich- tungen zur Verfügung und übernimmt die Kosten der Flugsi- cherung. Der Bund erhält hingegen die Einnahmen aus den Flugsicherungsgebühren, die ihrerseits vom Passagier be- zahlt werden. Bei der heute zur Diskussion stehenden Flugsicherung han- delt es sich um die Regelung des europäischen und zum klei- nen Teil des schweizerischen Flugverkehrs. Die Flugsiche- rung muss dringend ausgebaut werden, denn ein Teil der Staus im europäischen Luftverkehr ist auf die veraltete euro- päische Flugsicherung zurückzuführen. Die Flugsicherung über dem Territorium der Schweiz und dem angrenzenden Ausland obliegt den Flugsicherungszentren Genf und Zürich. Für den Ausbau des Flugsicherungszentrums Genf beantragt der Bundesrat einen Verpflichtungskredit von 75,55 Millionen Franken. Der grösste Betrag, nämlich 44 Millionen Franken, wird für ein

neues Gebäude benötigt. Die Betriebseinrichtungen kosten fast 20 Millionen Franken. Dabei handelt es sich vor allem um den Ersatz von alten EDV-Anlagen. Aufgrund des im Geschäftsreglement des Nationalrates fixierten Auftrages hat die Bautengruppe die Vorlage eingehend geprüft und der Verkehrskommission Bericht erstattet. Die Bautengruppe hat sich auch mit der Kritik aus Kreisen der Aerosuisse befasst. Die Kritiker verlangen, dass zuerst die ganze Organisation der Flugsicherung überprüft werde, insbesondere müsse eine Zusammenlegung der Flugsicherungszentren Zürich und Genf geprüft werden. Die Bautengruppe kam zum Schluss, dass die Einwände gegen den Ausbau des Flugsicherungszentrums Genf unbegründet sind. M. Zwygart présente au nom de la commission le rapport écrit suivant: Une nouvelle organisation de la sécurité aérienne est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1988. Les services civils de la sécurité aérienne sont assurés par la société Swisscontrol. Quant à connaître la constitutionnalité du transfert d'une tâche de l'Etat à l'économie privée, les commissions de gestion se sont largement exprimées dans un rapport du 6 avril 1991. La Confédération met à la disposition de Swisscontrol les terrains, les immeubles et les installations et prend en charge les frais de la sécurité aérienne. Par contre, elle encaisse les taxes de la sécurité aérienne payées par les passagers. Pour la sécurité aérienne dont il est question aujourd'hui, il s'agit de réglementer le trafic aérien à l'échelon européen et, pour une petite partie, à l'échelon suisse. La sécurité aérienne doit être améliorée d'urgence; les encombrements dans le trafic aérien sont dus en partie à une sécurité aérienne dépassée. Les centres de la sécurité aérienne de Genève et de Zurich sont responsables de la sécurité aérienne au-dessus du territoire de la Suisse et au-dessus de ses proches environs. Le Conseil fédéral propose un crédit d'ouvrage de 75,55 millions de francs pour l'agrandissement du centre de la sécurité aérienne de Genève. La plus grande partie de ce montant - soit 44 millions de francs - sont destinés à la construction d'un nouveau bâtiment. Le coût des installations d'exploitation s'élève à presque 20 millions de francs. Il s'agit essentiellement du remplacement des anciennes installations de traitement électronique des données. Conformément au mandat fixé dans le Règlement du Conseil national, le Groupe des constructions a examiné attentivement ce projet, puis il a présenté son rapport à la Commission des transports et du trafic. Le Groupe des constructions a tenu compte également des remarques évoquées dans les milieux d'Aérosuisse. Des critiques exigent premièrement l'analyse de l'ensemble de l'organisation de la sécurité aérienne puis, en particulier, l'examen d'un regroupement des deux centres de sécurité aérienne de Zurich et de Genève. Le Groupe des constructions considère que les objections faites à l'agrandissement du centre de la sécurité aérienne de Genève sont injustifiées.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Eisenbahn-Grossprojekte. Plangenehmigungsverfahren Grands projets de chemins de fer. Procédure d'approbation des plans In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1991 Année Anno Band III Volume Volume Session Sommersession Session Session d'été Sessione Sessione estiva Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 11 Séance Seduta Geschäftsnummer 90.086 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 18.06.1991 - 08:00 Date Data Seite 1124-1149 Page Pagina Ref. No 20 019 989 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.