

Eintreten ist obligatorisch
L'entrée en matière est acquise de plein droit

Gesamtberatung – Traitement global du projet

Titel und Ingress, Art. 1–4
Titre et préambule, art. 1–4

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes 28 Stimmen
 (Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

90.086

Eisenbahn-Grossprojekte.
Plangenehmigungsverfahren
Grands projets de chemins de fer.
Procédure d'approbation des plans

Botschaft und Beschlussentwurf vom 30. Januar 1991 (BBI I 977)
 Message et projet d'arrêté du 30 janvier 1991 (FF I 941)

Antrag der Kommission
Eintreten

Antrag Bührer
Nichteintreten

Proposition de la commission
Entrer en matière

Proposition Bührer
Ne pas entrer en matière

Le président: Je dois faire une remarque préliminaire qui ne concerne que le texte français. Veuillez prendre note d'une rectification du dépliant. A l'article 6, alinéa 3, on doit lire «lorsque des variantes sont présentées à l'examen préliminaire, l'office fédéral peut réduire les exigences relatives au document requis». Ensuite, à l'article 13bis, alinéa 3, il faut lire: «les intéressés peuvent être invités en groupes à l'audience de conciliation. Dans ce cas, les membres des autres groupes de personnes expropriées ne sont pas admis à l'audience».

M. Flückiger, rapporteur: Le projet actuellement en discussion trouve son origine dans un postulat de la Commission des transports et du trafic du Conseil national. Les retards importants enregistrés lors de l'ouverture du chantier de la ligne de la Vereina ont, à l'époque, fourni l'occasion à cette commission de présenter un postulat. Le Parlement avait adopté ce projet de construction à la session d'hiver 1986, après d'intenses discussions. Or, le premier coup de pioche n'a pu être donné qu'au mois d'avril de cette année, soit quatre ans et demi plus tard. Les oppositions et les recours déposés auprès du Tribunal fédéral ont aussi provoqué des retards. Une partie des oppositions et des recours exigeaient une modification du concept de base tel qu'il avait été adopté en votation populaire cantonale ainsi que par le Conseil national et le Conseil des Etats.

Force est aussi d'observer que la perte de temps eût été moindre si, du côté des Chemins de fer rhétiques, on avait manifesté d'emblée une volonté de dialogue. En outre, on a constaté des pannes de procédure à l'échelon de l'approbation des plans et du traitement des oppositions auprès de l'Office fédéral des transports. Tels sont les éléments qui constituent l'arrière-plan historique du projet d'arrêté fédéral sur la procédure d'approbation des plans.

Cela dit, il est important de préciser que l'objet de la présente discussion ne porte pas sur la question des coûts supplémentaires de RAIL 2000. Le Parlement devra débattre en temps utile de ce problème.

Venons-en au vif du sujet pour constater que la réalisation retardée des nouveaux tronçons et des aménagements de tronçons prévus n'a jusqu'à présent que peu de liens avec l'approbation des plans. A ce jour, une procédure d'approbation des plans n'a été introduite que pour le seul tronçon Olten–Muttenz. Pour la portion discutée Mattstetten–Rothrist, la procédure ne sera ouverte qu'au milieu de cette année. Il convient de réduire le temps nécessaire à l'application de la procédure qui peut conduire jusqu'au Tribunal fédéral.

Il est impératif de réaliser RAIL 2000 jusqu'à la fin de cette décennie. Le message précédant la votation populaire faisait état d'une détermination de mener à bien cet ouvrage dans des délais qui rendent aux transports publics la compétitivité qu'ils ont perdue ces trente dernières années sur le trafic des automobiles privées. En effet, depuis trente ans, le temps nécessaire pour se déplacer en voiture du centre d'une ville au centre d'une autre ville a diminué en moyenne de 30 pour cent, alors qu'en chemin de fer il n'a baissé que de 20 pour cent environ. Par ailleurs, les quartiers résidentiels se sont développés et se développent encore, dans des zones de plus en plus éloignées des gares. Dans la plupart des cas, les gens ont besoin de plus de temps qu'auparavant pour atteindre une gare desservie par des trains directs. Cette évolution défavorable du temps de déplacement nécessaire est une des raisons de l'accroissement déséquilibré des transports publics et privés. Un autre argument milite en faveur d'une réalisation la plus rapide possible de RAIL 2000. Nous ne saurions prendre du retard par rapport à la mise en place de liaisons ferroviaires à grande vitesse, selon un plan cohérent, qui couvrent l'ensemble des pays européens. Il ne suffit pas de constater que la Suisse est au centre de l'Europe, encore faut-il assumer cette situation avantageuse. La mise en service de RAIL 2000 permettra également de répondre aux interrogations, du moins à certaines d'entre elles, relatives aux mesures de rationalisation envisagées par les CFF, voire aux suppressions de lignes particulièrement déficitaires, dès lors que RAIL 2000 va générer d'autres habitudes d'utilisation des transports publics.

Dans une autre perspective, la question de savoir si le renchérissement de la construction entraîne un surcroît de coûts réels a été posée. Or, la Confédération alimentant les investissements couramment avec les recettes, le renchérissement de la construction n'entraîne un surcroît des coûts réels que si l'index considéré est plus élevé que le taux général de renchérissement. A cet égard, il faut aussi tenir compte du fait qu'en matière de génie civil – ce qui est le cas du rail – l'indice zurichois des coûts de la construction ne saurait être déterminant parce qu'il s'applique aux immeubles d'habitation et commerciaux.

Le nouvel arrêté fédéral apporte deux modifications importantes à l'actuelle procédure. Une nouvelle procédure, appelée «procédure d'examen préliminaire», est introduite. Son déroulement exige une période de temps supplémentaire, mais les cantons et l'administration sont soumis à des délais clairement fixés. C'est au cours de cette procédure d'examen préliminaire que les questions importantes doivent être élucidées de manière à ce que les chemins de fer sachent quand et à quels problèmes ils seront confrontés avant de rendre publics les plans.

La deuxième modification importante consiste dans la réduction de l'ordre des instances. Sur la base de l'article 18, premier alinéa, de la loi sur les chemins de fer, les plans relatifs à l'établissement ou à la modification de constructions, d'installations et de véhicules doivent être soumis à l'autorité de surveillance. A l'article 10 de la même loi, le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie est désigné comme autorité de surveillance. Dans l'ordonnance du 23 décembre 1932, le Conseil fédéral a délégué l'approbation des plans à l'Office fédéral des transports. S'agissant de projets simultanément soumis à une procédure d'approbation et à une procédure d'expropriation, la pratique actuelle en la matière conduit à l'issue suivante: tout d'abord, une audience de

consultation a lieu sous les auspices du président de la Commission fédérale d'estimation et en présence de tous les opposants, ce qui prend naturellement un temps considérable, même si les opposants peuvent être entendus par groupes. Lorsque, comme c'est le cas pour le tronçon Olten-Muttenz, mille personnes font opposition et lorsque chaque opposant s'exprime pendant dix minutes, il faut compter 167 heures d'audience. Pour les grands projets, de telles audiences de conciliation n'aboutissent pratiquement jamais à lever l'opposition.

En conséquence, le président de la Commission fédérale d'estimation doit, par la suite, faire parvenir tous les dossiers à l'Office fédéral des transports qui devra examiner le tout pour son propre compte et prendre fréquemment un nouveau contact avec les opposants. Une fois ces procédures préalables achevées, l'Office fédéral des transports peut statuer sur l'approbation des plans et les oppositions au droit d'expropriation. Il est possible, contre la décision de l'office, de déposer un recours auprès du département qui agit en qualité d'autorité de surveillance et ceci au terme de l'article 47 de la loi fédérale sur la procédure administrative.

A ce stade, le travail déjà accompli auprès de l'office reprend et il est souvent assorti de nouvelles audiences avec les opposants. En cas de questions purement techniques, c'est-à-dire lorsqu'aucune expropriation n'est en discussion, il est possible, au lieu d'intenter un recours de droit administratif, au Tribunal fédéral de déposer un recours administratif auprès du Conseil fédéral. Dans la pratique, cependant, ce n'est que rarement le cas, s'agissant de grands projets ferroviaires. Dans la nouvelle procédure, la loi sur les chemins de fer sera de nouveau applicable pour les questions en rapport avec l'ordre des compétences. Le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie approuvera directement les plans et statuera également sur les oppositions éventuelles. Ainsi, les droits des intéressés ne seront pas lésés. Leur droit de recours et l'obligation de contrôle des autorités et du Tribunal fédéral demeurent, de même que les voies du Tribunal fédéral restent ouvertes. En outre, le projet répond aux exigences de la Convention européenne des droits de l'homme.

Constatons maintenant que grâce au transfert de la première décision à l'échelon supérieur, il est possible de gagner du temps. L'expérience montre que la décision du département est de nature à mieux prendre en considération les requêtes des citoyens que celles de l'Office fédéral des transports qui n'a pas la compétence d'arrêter des modifications importantes en raison du surcroît des coûts ainsi occasionnés. La réduction de l'ordre d'instance permet d'atténuer les abus des possibilités de recours. En effet, actuellement, nombre de personnes font usage du droit d'opposition et de recours dans le but d'ajourner la réalisation du projet, ceci dans l'espérance que les chantiers prévus ne seront pas du tout ouverts et que la situation d'origine sera modifiée, les conditions financières, par exemple, ayant changé. Pour ces personnes, il n'est donc nullement question des requêtes qu'elles feront valoir en déposant un recours, mais elles jouent avec le facteur temps pour les motifs que je viens d'exposer.

La Commission des transports et du trafic a discuté le projet d'une manière très approfondie. Elle a pu appuyer sa propre réflexion sur les analyses et élucidations du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie. La modification proposée concerne la répartition des tâches entre le président de la Commission fédérale d'estimation et l'Office fédéral des transports. Suivant le projet du Conseil fédéral, c'est à l'Office fédéral des transports que reviendrait la tâche de faire procéder au piquetage dans le terrain et d'adresser les avis personnels aux personnes visées par une mesure d'expropriation.

En outre, il était prévu d'adresser les requêtes relevant du droit d'expropriation au département et non au président de la Commission fédérale d'estimation, comme c'est aujourd'hui le cas. La procédure d'approbation des plans achevée, le département aurait transmis les requêtes au président de la Commission fédérale d'estimation compétente. Cependant, le Tribunal fédéral s'est exprimé contre l'introduction d'une nouvelle procédure dans ce domaine. La commission a ré-

pondu favorablement à cette requête. Ce faisant, il a été tenu compte d'une requête primordiale du Conseil fédéral, celle de ne pas perdre de temps lors de l'audience de conciliation menée par le président de la Commission fédérale d'estimation, pour autant que l'audience de conciliation menée par le président de la Commission fédérale d'estimation soit limitée aux questions qui touchent les préventions émises. Cela permet au département d'ouvrir immédiatement les négociations sur les oppositions. Simultanément, dans le but d'empêcher que les négociations sur les requêtes aient lieu avant que les plans ne soient établis, votre commission a introduit une disposition aux termes de laquelle le président de la Commission fédérale d'estimation est habilité à reporter les audiences de conciliation à une date ultérieure, ce qui signifie qu'il est en mesure d'organiser les audiences de consultation seulement une fois que les plans sont adoptés.

Par 8 voix contre une, votre Commission des transports et du trafic vous propose d'entrer en matière et d'approuver l'arrêté dans la version de la commission.

Frau Bührer: Ich befinde mich mit meinem Nichteintretensantrag in einer merkwürdigen Lage. Es könnte der Eindruck entstehen, als sei ich eine Gegnerin von «Bahn 2000» und im Begriff, den Volksentscheid zu korrigieren – das Gegenteil ist der Fall. Gerade weil ich eine überzeugte Befürworterin des öffentlichen Verkehrs und der «Bahn 2000» war und bin, kann es mir nicht gleichgültig sein, wenn die SBB im Begriffe sind, in eine Falle zu treten, die sie sich notabene auch noch selber gestellt haben. Diese Falle wird zuschnappen, davon bin ich überzeugt. Was wir heute beschliessen wollen, wird keinen Zeitgewinn bringen, wohl aber einen immensen Verlust an Wohlwollen und Vertrauen für die SBB.

Herr Bundesrat, Sie haben mit diesem dringlichen Bundesbeschluss einen gefährlichen Weg beschritten. Noch ist es Zeit, umzukehren und den Schaden abzuwenden. Dieser Weg wird ausser Blessuren nichts bringen und wird der Sache, die auch die meine ist, nicht dienen.

Lassen Sie mich das begründen.

Ich habe mir zu dieser Vorlage Ueberlegungen auf zwei Ebenen gemacht:

1. habe ich die sachlichen Aspekte geprüft. Ich habe mir also die Frage gestellt, ob es nötig ist, etwas zu tun, und ob das, was wir tun, das Richtige ist;
2. stellte ich mir Fragen zum Vorgehen: Ist die Art und Weise, wie der Bundesrat das Problem anpackt, richtig oder zumindest akzeptabel?

Die erste Frage, die Frage nach der Notwendigkeit, möchte ich ganz klar bejahen. Tatsächlich ist das heutige Verfahren nicht optimal; es müsste verbessert werden. Richtig wäre es gewesen, wenn gleichzeitig mit dem Projekt «Bahn 2000» Vorschläge für eine Verbesserung des Plangenehmigungsverfahrens vorgelegt worden wären. Das ist verpasst worden.

Die zweite Frage, ob uns die Optimierung mit dieser Vorlage gelingen wird, muss mit Nein beantwortet werden. Zwar sind gewisse Ansätze richtig, das Gesamtergebnis wird aber trotzdem mangelhaft und unbefriedigend sein. Die Spuren der überstürzten Eile sind unübersehbar. Wenn es noch eines Beweises bedürft hätte, liegt er in Form von zahlreichen Anträgen auf Ihren Pulten! Die Vorteile des Zweikammersystems sind ausgeschaltet.

Damit sind wir bei den Vorgehensfragen. Der Bundesrat möchte den Bundesbeschluss auf dem Dringlichkeitsweg in Kraft setzen. Ich meine, dass in diesem Fall das Instrument der Dringlichkeit arg strapaziert wird, um nicht mehr zu sagen. Der Bundesrat versucht, die Dringlichkeit mit der unerwartet grossen Zahl von Einsprachen zu begründen und zu rechtfertigen. Er unterstellt damit mehr oder weniger ausdrücklich, dass die zahlreichen Einsprachen in den Plangenehmigungsverfahren, die bereits gelaufen sind, schuld an den Verzögerungen und an den Mehrkosten sind. Unterschwellig wird damit auch gesagt, die Einsprachen seien unbegründet und leichtfertig erfolgt. Diese Schuldzuweisung ist nachweislich falsch. Vor mir liegt eine offizielle Zusammenstellung über die Projekte im Rahmen von «Bahn 2000», die das klipp und klar belegt. Die meisten Projekte sind noch gar nicht aufgelegt oder die Ter-

mine noch nicht abgelaufen. Sehr häufig lese ich auch die Worte «in Planung».

Ohne mich in die Details verlieren zu wollen, zitiere ich aus einer Stellungnahme des Buwal zur Umweltverträglichkeitsprüfung für das Projekt Muttenz–Olten. Das Buwal stellt im UVP-Bericht grosse Mängel und Lücken fest, die eine abschliessende Beurteilung verunmöglichen würden. Das Buwal vermisst auch Lösungsvorschläge für aufgedeckte Konflikte und regt die Ausarbeitung von Alternativen an. Grosse Mängel werden im Zusammenhang mit der Beurteilung der Lärmeinwirkungen festgestellt. Lärmässig weit günstigere Varianten seien nicht berücksichtigt worden. Einer Plangenehmigung auch nur eines Teils der offenen Linienführung in Richtung Liestal könnte das Buwal keinesfalls zustimmen, und zwar – man höre – nicht etwa, weil die Immissionen bezüglich Lärm und Erschütterungen als zu gross erkannt würden, sondern weil sie sich aufgrund der Unterlagen nicht beurteilen liessen. Wen wundert's, wenn solche Plan- und Beurteilungsunterlagen eine Flut von Einsprachen provozieren? Es ist müsigg und beinahe lächerlich, die Frage zu stellen, ob das neue Plangenehmigungsverfahren einen wirksamen Beitrag zur rascheren Realisierung von «Bahn 2000» leisten könnte. Die Gründe für den schleppenden Fortgang liegen offenbar anderswo. Einer der tieferen Gründe, die zur heutigen Lage geführt haben, liegt in den unzeitgemässen Annahmen, die den Projekten zugrunde liegen.

Die SBB haben es nicht geschafft, ihre Projekte der völlig neuen Situation, die sich aus der zu erwartenden wesentlichen Zunahme des Schienenverkehrs ergibt, anzupassen. Nicht von ungefähr rügen viele Einsprachen die Tatsache, dass die SBB von falschen Grunddaten, von einer zu niedrigen Streckenbelegung, ausgehen. Projektüberarbeitungen sind unerlässlich, und dies nicht als Folge von alffälligen Einsprachen! Es sind auch keine Konsequenzen aus der unübersehbaren Entwicklung hin zu höheren Anforderungen bezüglich Lärm- und Landschaftsschutz und der Erhaltung des Lebensraums für Mensch und Tier gezogen worden.

Was im Nationalstrassenbau einzelnen Talschaften und Siedlungen zugemutet wurde, wird sich nicht wiederholen! Diese Zeiten sind vorbei, und das ist gut so. Nicht zufällig blicke ich an dieser Stelle zu unsern Urner Kollegen hin.

Es gibt einen weiteren Grund, der zwangsläufig in Zukunft zu zahlreichen Einsprachen führen muss. Es ist die Tatsache, dass die interessierten und betroffenen Kreise viel zu spät ins Verfahren einbezogen werden; dann nämlich, wenn bereits ein allseitig abgestütztes Projekt vorliegen sollte. Das neue Verfahren heilt nun diesen Mangel keineswegs! Lediglich die Kantone dürfen im Projektbereinigungsverfahren mitwirken. Es wäre sinnvoll und zeitsparend, wenn in der Phase der Projektbereinigung auch die Umweltschutzorganisationen mit einbezogen würden. Je breiter abgestützt ein Projekt ist, desto weniger Einsprachen sind zu gewärtigen. Würden wir uns im normalen parlamentarischen Verfahren befinden, könnte der Zweitrat die Frage prüfen, ob die Umweltschutzorganisationen in Artikel 3 und 7 einbezogen werden sollten.

Ebenso könnte eine andere Unebenheit abgeklärt werden, die mir erst gestern zur Kenntnis gebracht wurde. In Artikel 13 ist allein das Bundesgesetz über die Enteignung als Massstab für das Verfahren genannt, im Gegensatz zur heute gültigen Regelung. Die Umweltorganisationen kommen aber nur über das Verwaltungsverfahrensgesetz zum Zuge. Sind sie nun trotz der Formulierung in Artikel 13 legitimiert zur Einsprache, das heisst, geht der Kreis der Einspracheberechtigten über denjenigen, der im Enteignungsgesetz genannt ist, hinaus?

Dies sind nur einige Fragen, die bei dieser – ich wiederhole – überstürzten Gesetzgebungsarbeit offengeblieben sind.

Bereits die Ablehnung der Dringlichkeit und der Verzicht auf die Behandlung im Zweitrat in derselben Session könnten eine Verbesserung bringen. Ich gehe allerdings weiter und stelle Ihnen den Nichteintretensantrag. Der Verzicht auf die Dringlichkeit genügt mir nicht.

Bereits in der Vorbereitungsphase ist einiges schiefgelaufen. So war die Vernehmlassungsfrist unanständig kurz und dazu noch über Weihnachten angesetzt, und die fixfertige Vorlage lag unmittelbar nach Schluss der Vernehmlassung vor. Auf

Vernehmlassungen, die zur reinen Alibiübung degenerieren, können wir verzichten. Die Vernehmlassung sollte unter normalen Umständen wiederholt werden. Noch besser wäre es allerdings, wenn sich der Bundesrat dazu entschliessen könnte, statt einer Revision des Plangenehmigungsverfahrens die Revision des Eisenbahngesetzes sofort an die Hand zu nehmen und diese Fragen umfassend zu lösen. Ein Zeitverlust für die Realisierung von «Bahn 2000» wäre damit nicht verbunden, aus dem einfachen Grund, weil mit diesem Bundesbeschluss kein nennenswerter Zeitgewinn erzielt wird.

Herr Bundesrat, Sie beklagten sich kürzlich in einem Zeitungsinterview darüber, dass in der Schweiz nichts Grosses mehr realisiert werden könne. Der Rechtsstaat sei zum Rechtsmittelstaat verkommen – ein schlimmes Wort, das die Bürger geradezu in die Opposition treiben muss. Das Regieren ist, ich gebe Ihnen recht, mühsamer geworden. Zum Ziele kommt nur, wer sich auf die moderne Entwicklung hin zu einem partnerschaftlichen Verhältnis zwischen Behörden und Bürgern einstellt.

Dazu gehört dieser Bundesbeschluss gewiss nicht. Wenn wir ihn annehmen, leisten wir der guten Sache des öffentlichen Verkehrs einen denkbar schlechten Dienst; der Scherbenhaufen ist programmiert. Herr Bundesrat, veranlassen Sie die Verantwortlichen für die «Bahn 2000», sich auf die wahren Ursachen der schleppenden Realisierung zu besinnen und dort Remedur zu schaffen, anstatt ein Schwarz-Peter-Spiel mit dem Bürger zu veranstalten!

Zum Schluss: Lassen Sie mich Ihnen eine weitere Weisheit unseres Präsidenten zur Kenntnis bringen; sie ist berndeutsch und heisst: «Alls, wo pressiert, isch faltsch!»

Küchler: Nach den Ausführungen von Frau Kollegin Bührer möchte ich doch die Akzente etwas anders setzen und für Eintreten auf den dringlichen Bundesbeschluss votieren. Anlässlich einer zweitägigen Aussprache in der vergangenen Woche zwischen einer Delegation des Verkehrsausschusses des Europaparlamentes und einer Delegation der national- und ständerätslichen Verkehrskommissionen haben wir Schweizer Parlamentarier festgestellt, dass der verkehrspolitische Druck auf unser Land nach wie vor anhält, dass er ausserordentlich gross ist. Die Forderung nach einem 40-Tonnen-Korridor ist noch keineswegs vom Tisch. So müssen wir uns also fragen: Was nützt uns unsere ganze weitsichtige und überzeugende Verkehrphilosophie im Zusammenhang mit dem sogenannten Alpentransit, wenn wir keine konkreten, handfesten Resultate präsentieren können? Wohl haben wir am 6. Dezember 1987 das Projekt «Bahn und Bus 2000» gutgeheissen. Realisiert indessen ist bis heute lediglich 1 Prozent, und weitere 3 Prozent befinden sich im Bau. Die internationale Entwicklung aber verlangt dringend eine rasche Anpassung, eine Vergrösserung der Transitkapazitäten. Hier stellen die geplanten Neubaustrecken im Rahmen der «Bahn 2000» einen essentiellen Bestandteil dar. Sie bilden schliesslich die Zufahrtsstrecken zu den künftigen Alpentransversalen, die wir nicht bloss für die Schweiz, sondern für Europa bauen werden. Insofern hat die heutige Vorlage eine internationale Dimension. Es geht auch um unsere Glaubwürdigkeit.

Wir dürfen nicht bloss verkehrspolitische Strategien entwickeln, Beschlüsse fassen und vom Volk gutheissen lassen, ohne sie hernach in die Tat umzusetzen. Das heisst, wir müssen den Worten endlich Taten folgen lassen. Sonst werden Parlament und Regierung sowohl im In- als auch im Ausland unglaubwürdig. Heute müssen wir aber feststellen, dass die ganze Verwirklichung von «Bahn 2000» tatsächlich ins Stocken geraten ist, dass wir es mit einer echten Vollzugskrise zu tun haben. So weit dürfen wir es aber nicht kommen lassen. Wir müssen für rasche Abhilfe sorgen, abgesehen davon, dass der Schaden andernfalls unabsehbar würde.

Bereits im Zusammenhang mit dem Vereina-Projekt, das Ihnen allen bekannt ist, hat sich ergeben, dass wir dreieinhalb Jahre brauchten, um allein das Bewilligungsverfahren durchzubringen. Das geltende Verfahren vermag den heutigen gestiegenen Anforderungen nicht mehr zu genügen. Es ist denn auch bezeichnenderweise in einer Verordnung aus dem Jahre 1932 festgelegt. Damals glaubte nämlich niemand an eine Zu-

kunft der Bahn und an einen grundlegenden Ausbau einzelner Strecken. So ist also das geltende Verfahren blos für das kleinere Vorhaben im Bereich bereits bestehender Bahnanlagen geeignet, nicht aber für die Realisierung von Neubaustrecken oder gar für Alpentransversalen.

Das geltende Verfahren ist auch administrativ zu aufwendig, weist diverse Doppelspurigkeiten auf und bringt dennoch sehr, sehr wenig für eigentliche Projektverbesserungen. Es ist grundsätzlich falsch, erst im sogenannten Einspracheverfahren, wie dies heute der Fall ist, eigentliche Projektkorrekturen grösseren Ausmasses anstreben zu wollen. Vielmehr ist es und muss es doch primär Sache des Bundesrates oder zum Teil auch des Parlamentes sein, die Projekte von allem Anfang an sorgfältig zu prüfen und diese nötigenfalls für sich politisch aufdrängende Veränderungen zurückzuweisen. Sind aber einmal die Planvorhaben in den Grundzügen beschlossen, soll ein gestrafftes, zügiges Verfahren Platz greifen, wie dies im vorliegenden Bundesbeschluss vorgesehen ist.

Gemäss Beschluss, wie er aus den Kommissionsberatungen hervorgegangen ist, wird künftig eine der drei bisherigen Beschwerdeinstanzen eliminiert. Das Verfahren wird besser gegliedert, Baubewilligung und Enteignung werden besser koordiniert, und es werden straffe, klare Fristen gesetzt. Dadurch kann künftig, entgegen der Auffassung von Frau Kollegin Bührer, zweifelsohne eine Verfahrensbeschleunigung erzielt werden, ohne – ich betone das – dass die Rechtsstellung der Betroffenen tangiert wird.

Das neue Verfahren ist denn auch, wie wir uns das in der Kommission versichern liessen, voll und ganz EMRK-konform. In dem man künftig auch die Kantone qualifiziert mitwirken lässt, wird somit die Stellung der Kantone durchwegs nicht geschwächt, sondern im Gegenteil sogar gestärkt. Die scheint mir für uns als Standesvertreter ebenfalls relevant zu sein. Die Vorlage ist im Vernehmlassungsverfahren von den Kantonen durchwegs positiv aufgenommen worden.

Aufgrund der Ausführungen von Frau Bührer müssen wir uns die Frage stellen, weshalb ein separater Bundesbeschluss nötig ist und nicht eine Revision des Eisenbahngesetzes. In der Kommission haben wir diese Frage eingehend diskutiert.

Sie wissen, dass seit langem Vorstösse zur Revision des Eisenbahngesetzes in den verschiedensten Bereichen häufig sind. Es wäre faktisch und politisch also gar nicht möglich, nur die vorliegende Aenderung der spezifischen Frage der Aenderung des Bewilligungsverfahrens in einer Partialrevision durchzuziehen. Eine Partialrevision würde und müsste zwangsläufig in eine Totalrevision des Eisenbahngesetzes ausmünden. Dadurch aber würde für die Reorganisation des Bewilligungsverfahrens viel zuviel Zeit verlorengehen – kostbare Zeit, die wir gerade mit diesem Erlass gewinnen wollen. Zudem müsste bei einem Umschwenken von einem Bundesbeschluss auf die Partialrevision des Eisenbahngesetzes nochmals ein neues Vernehmlassungsverfahren bei den Kantonen und bei den interessierten Kreisen durchgeführt werden. Auch dies würde unnötig Zeit in Anspruch nehmen. Ich meine: Die Revision müssen wir unabhängig von diesem Beschluss und unabhängig von den Neat-Entscheiden in aller Ruhe und Sorgfalt an die Hand nehmen.

Nun scheint es mir ein widersprüchliches Verhalten zu sein, wenn von gewissen Kreisen einerseits immer wieder gegen den Autobahnbau, gegen den Strassenbau votiert und argumentiert wird, man müsse den öffentlichen Verkehr fördern und ausbauen, man aber andererseits, wenn der Bundesrat mit entsprechenden Vorlagen betreffend Förderung des öffentlichen Verkehrs, betreffend raschen Ausbau des Schienennetzes vor das Parlament gelangt, gegen diese Vorlagen votiert. In diesem Sinne kann ich die Auffassung von Frau Bührer nicht teilen.

Die heutige Vorlage bietet uns vielmehr Gelegenheit, im Zusammenhang mit den Neubaustrecken von «Bahn 2000» über das neukonzipierte Bewilligungsverfahren wertvolle Erfahrungen zu sammeln. Bei Bewährung kann das Verfahren dann ohne grosse Schwierigkeiten auch für die Realisierung der Neat übernommen werden, oder es können inzwischen auftretende Mängel ohne weiteres eliminiert werden.

Ich meine, wenn wir in Zukunft in unserem Lande überhaupt

noch etwas Grosses realisieren wollen, in einer Zeit, in der jeder Mann vom Staat wohl ein Maximum an Wohlstand verlangt, selber aber nicht bereit ist, die Lasten solidarisch mitzutragen, und nur darnach trachtet, alles und jedes zu torpedieren und zu verzögern, so dass wir sogar Gefahr laufen, von einer Vollzugs- in eine Staatskrise zu geraten, müssen wir nun effektiv handeln und den verantwortlichen Instanzen das nötige und vor allem rechtsstaatlich einwandfreie Instrumentarium zur Verfügung stellen. Nur so können wir unsere Glaubwürdigkeit auch im internationalen Kontext voll und ganz wahren. In diesem Sinne bin ich also voll für Eintreten auf die Vorlage und gegen den Nichteintretensantrag von Frau Bührer.

Cavelti: Ich bin kein begeisterter Anhänger dieser Vorlage, weil ich grundsätzlich sehr zurückhaltend bin, wenn es sich um eine Gesetzgebung handelt, die nur für einzelne Fälle geschaffen wird. In der heutige etwas verbesserten Form – und dazu hat Frau Bührer mit anderen in der Kommission viel beigetragen –, die doch eine gewisse Ausweitung über den Bundesrat – ich denke an Artikel 2 Absatz 2 der Vorlage – ermöglicht, kann ich der Vorlage zustimmen.

Allerdings möchte ich hier festhalten – was auch schon in der Kommission gesagt wurde –, dass mit der Genehmigung der Vorlage keine «Generalabsolution» für die eingetretene, unverhältnismässige Teuerung bei «Bahn 2000» erteilt wird. Zu gebener Zeit möchte ich über die Teuerung und die Gründe dafür doch noch etwas genauer informiert werden. Auch soll unser heutiger Beschluss nicht bedeuten, dass eine notwendige Verbesserung der Eisenbahnkommunikation nicht auch die Verbesserung der Technologie verlangt.

So möchte ich auch hier – ich weiss nicht zum wievielten Mal, ich mache mich damit wahrscheinlich nicht sehr beliebt – wiederum auf den Einsatz von Neigefahrzeugen – «Pendolino» oder «Talgo Pendular» oder wie Sie sie nennen wollen – hinweisen. Ich möchte aber auch auf den Einsatz von längeren Zügen, sogenannten überlangen Zügen, und auf das neueste System zur Verkürzung der Abstände zwischen den einzelnen Kompositionen hinweisen. Auf diesem Gebiet hat in letzter Zeit beinahe eine Revolution stattgefunden. Ich bin der Meinung, man muss von dieser Revolution – ich kann es nicht anders sagen – auch zuständigenorts Kenntnis nehmen. Wenn das nicht schon begonnen hat, sollte es beginnen. Ich glaube aber, man ist im Departement daran oder hat zumindest das Zeichen der Zeit erkannt.

Ich denke nicht unbedingt an den Ersatz von Neubaustrecken bei «Bahn 2000». Die Neubaustrecken, die kapazitätsbedingt sind, müssen gebaut werden. Ich denke aber, es gibt Neubaustrecken – namentlich die Strecke Bern–Lausanne –, die im Blick auf diese neue Entwicklung überprüft werden sollten. Bekanntlich ist diese Neubaustrecke nicht kapazitätsbedingt, sondern nur geschwindigkeitsbedingt. Ich meine, man müsste da noch einmal eine Prüfung vornehmen; denn diese Neubaustrecke kostet nicht weniger – Basis sind die Zahlen von 1985, glaube ich – als 800 Millionen Franken. Es wäre also kein Pappenstiel, wenn man da etwas sparen könnte. Ich denke aber bei dieser neuen Technologie vor allem auch an mögliche Verbesserungen auf der Jura-Südfuss-Linie. Geraade dort lassen sich mit dem Einsatz von Neigefahrzeugen ganz interessante Entwicklungen denken.

Noch ein letzter Punkt, der mir seit langem auf der Zunge brennt. Es ist einer der Hauptpunkte, warum ich Sie hier überhaupt aufhalte. Ich bestreite nicht, dass die Verzögerungen bei «Bahn 2000» eine Beschleunigung des ganzen Verfahrens erheischen. Darum auch die heutige Vorlage, und deshalb bin ich auch dafür. Aber notwendig ist diese Beschleunigung aus verkehrspolitischen und aus verkehrstechnischen Gründen. Die Bahn muss konkurrenzfähig sein gegenüber der Strasse. Sie muss die Strasse ablösen können im Interesse der Umwelt, im Interesse einer besseren Mobilität usw. Das ist das Anliegen.

Was ich nicht anerkenne – und dies nicht nur in diesem Zusammenhang –, ist die finanzielle Begründung, wonach zeitliche Verzögerungen generell auch Verteuerungen bedeuten. Diese Ueberlegung gilt nämlich nur dann, wenn zum voraus bezahlt wird zu einem Preis, der erst später festgestellt wird.

Was aber später gebaut wird – das ist bei «Bahn 2000» und auch bei der Neat der Fall –, was später gebaut und später bezahlt wird, hat mit der Teuerungsrechnung überhaupt nichts zu tun. Später gebaut und später bezahlt heißt mit späterem Geld bezahlt, mit teuerungsangepasstem Geld bzw. mit entwertetem Geld. Ich habe sogar gelesen, dass auf dem Eisenbahnbausktor die Teuerung weniger hoch sei als die allgemeine Teuerung, so dass man eventuell sogar von einer gewissen Ersparnis sprechen kann.

Ich möchte das nicht propagieren; aber man kann mindestens sagen: Was später bezahlt wird, muss deswegen nicht teurer sein. Das ist ein Anliegen, das mir vor allem auch am Herzen liegt, wenn wir von der Neat sprechen. Wir stecken immer in einer missliebigen Eile, indem wir sagen, später werde alles teurer. Ich halte fest: das stimmt nicht. Ich wäre froh, wenn ich Finanzexperten mit dieser Behauptung provozieren könnte. Nun zurück zu dieser Vorlage: Ich stimme also mit den erwähnten Ueberlegungen und Bedenken beziehungsweise Vorbehalten zu, bin aber mit Frau Bührer der Meinung, dass das Eisenbahngesetz raschestmöglich revidiert werden sollte. Ich habe auch viel Verständnis für die übrigen Vorbehalte von Frau Bührer. Wir haben in der Kommission bis zum Schluss Seite an Seite gekämpft. Was das Eisenbahngesetz betrifft, habe ich letztthin eine Motion von Frau Simmen unterschrieben, die eine Totalrevision verlangt; und ich glaube, da sollten wir auf bestem Weg sein, auf so gutem Weg, dass ich meinen möchte, Frau Bührer sollte sich überlegen, ob sie Ihren Nichteintretensantrag nicht zurückziehen und in Vorbehalte kleiden sollte, wie ich es jetzt mache, so dass wir wieder Seite an Seite für eine verwandte Sache kämpfen könnten.

In diesem Sinn bin ich für Eintreten und für die Vorlage.

Danioth: Mein Votum liegt etwa zwischen den vorhergehenden beiden und stellt vor allem ein Bekenntnis zur Notwendigkeit dieser Vorlage dar. Die Schwerfälligkeit und die Unübersichtlichkeit des geltenden, sogenannten kombinierten Verfahrens bei Bahnprojekten haben drastisch vor Augen geführt, dass die diesbezüglichen Vorschriften den Anforderungen der Grossprojekte wie «Bahn 2000» nicht mehr zu genügen vermögen.

Es sind aber nicht nur technische und raumplanerische beziehungsweise eisenbahnrechtliche Gründe, welche Interessenkonflikte unvermeidlich werden lassen, sondern es spielen zunehmend legitime Aspekte der Oekologie und des enger werdenden Lebensraumes hinein. Ich meine, wir sollten so ehrlich sein, zuzugeben, dass wir alle zu dieser Erhöhung der Ansprüche beitragen. Dass der Private, sei es als Grundstückseigentümer oder sonst Betroffener in der Gemeinde, Mühe bekundet, sich zurechtzufinden, ist augenscheinlich und durchaus verständlich. Es mögen sicher noch weitere Ursachen zum heutigen Vollzugsnotstand – vielleicht müsste man sogar von einem Vollzugsdebakel sprechen – beigetragen haben.

Dass die Planungsinstanzen der SBB nicht immer zielgerichtet und sensibel genug vorgegangen sind, lässt sich im Ernst nicht bestreiten. Hier sprechen die Eingaben, welche an die ständeräätliche Kommission von Privaten, von Gemeinden, von Gruppierungen ergangen sind, eine deutliche Sprache. Doch im Gegensatz zu den Aussagen von Frau Bührer geht es heute nicht um Schuldzuweisungen. Wir sind auch keine kirchliche Instanz, die eine Generalabsolution zu erteilen hätte. Es geht auch nicht darum, in vergangenen Fehlern und Versäumnissen herumzustochern. Ich glaube, wir müssen diese Unzulänglichkeiten beheben. Auf alle Fälle kann und darf das Parlament nicht tatenlos zusehen, wie die Realisierung eines vom Volk beschlossenen Werkes im Gestrüpp von Verfahren und Prozessen steckenbleibt und zu einer unverantwortlichen Kostenauflösung führt. Ein Laisser-faire in einer unübersichtlichen Situation nützt, davon bin ich überzeugt, niemandem.

Das Bestreben des Bundesrates, hier Remetur zu schaffen, ist zu begrüssen und zusammen mit der erdrückenden Mehrheit der Kantone im Vernehmlassungsverfahren und übrigen befragten Organisationen zu unterstützen. Unbestrittenes Ziel der Vorlage ist es, das Plangenehmigungsverfahren zeitlich zu straffen, indem man den Behörden und Amtsstellen Behandlungsfristen setzt, aber auch zu beschleunigen, indem der In-

stanzenzug vom Bundesamt für Verkehr zum EVED, der ohnehin angesichts der Nähe der beiden Entscheidungsebenen nur ein scheinbarer war, eliminiert wird.

Die Zweiteilung des erstinstanzlichen Verfahrens in ein verwaltungsinternes Vorprüfungsverfahren oder Behördeverfahren einerseits und das Plangenehmigungsverfahren oder Einspracheverfahren, insbesondere für Private und Gemeinden, andererseits – wobei auch ein allfälliges enteignungsrechtliches Verfahren angekoppelt werden kann – bringt eine nach meinem Dafürhalten sinnvolle Kanalisierung der öffentlichen und der privaten Interessen und Rechtswahrung. Sie beeinträchtigt niemanden in seiner materiellen Rechtsstellung, im Gegenteil.

Persönlich bin ich davon überzeugt, dass eine solche Entwirrung der Rechtswahrung und Bündelung gleichlautender Interessen für alle betroffenen Amtsstellen, Behörden und Private Verbesserungen bringt. Das Departement – und nicht mehr der Bundesrat – befindet in einem einzigen und einheitlichen Plangenehmigungs- und Einspracheentscheid über alle allfälligen Planänderungsbegehren. Es berücksichtigt nötigenfalls auch Aspekte anderer Bewilligungsinstanzen. Vor allem kommen dann hier die privaten Einsprecher zu Wort. Da diese im Rahmen des Einspracheverfahrens mit sämtlichen rechtlich relevanten Einwendungen zugelassen sind und der Plangenehmigungsinstanz überdies die volle Ueberprüfungsbefugnis zusteht, erfährt die Rechtsstellung der Verfahrensbeteiligten durch den Wegfall des Bundesamtes für Verkehr als Genehmigungsbehörde erster Instanz keine Beeinträchtigung. Die erwünschte Beschleunigung darf und wird nicht auf Kosten legitimer Interessen von Privaten und Gemeinden – ich betone: legitimer und angepasster Partikularinteressen – gehen. Gegen den Plangenehmigungsentscheid des EVED kann – wie bisher – Verwaltungsgerichtsbeschwerde beim Bundesgericht erhoben werden.

Die Kontakte zwischen Bundesrat und Bundesgericht, das von dieser Änderung unmittelbar berührt wird, haben zu einem nach meinem Dafürhalten sehr fruchtbaren Meinungsaustausch geführt, der vielleicht für andere derartige Gesetzesvorhaben beispielhaft sein könnte. Die Ergänzungsfragen der ständeräätlichen Kommission haben schliesslich zu einer weiteren Annäherung der beidseitigen Standpunkte von Exekutive und Judikative beigetragen, wie es auch Herr Cavalry erwähnt hat.

In einem Punkte konnte der Konsens allerdings nicht erreicht werden: Das Bundesgericht hat zwar zutreffend auf den nicht befriedigenden Aspekt der Einzelfallgesetzgebung verwiesen. Diesbezüglich stimme ich Herrn Cavalry durchaus zu. Eine von ihm angeregte Revision des Eisenbahngesetzes im Dringlichkeitsverfahren würde indessen die erhoffte Zeitersparnis mehr als zunächte machen und würde überdies wohl in der generellen Kompetenzverschiebung an das EVED zu weit gehen.

Den Abgrenzungsproblemen über die Anwendbarkeit des neuen Bundesbeschlusses wurde mit der ausdrücklichen Erwähnung der Neubaustrecken und anderer Projekte von «Bahn 2000» im Anhang Rechnung getragen. Wenn auch diese Lösung vom gesetzestheoretischen und rechtstheoretischen Standpunkt aus nicht voll zu begeistern vermag, so sind jedoch der Verfahrensgewinn und die Praktikabilität bei aller Wahrung legitimer Rechte der Betroffenen nicht abzusprechen. Wir müssen uns vielleicht vermehrt mit dem Gedanken vertraut machen, unsere Gesetzgebung rascher den sich wandelnden Bedürfnissen anzupassen.

Ein weiteres Positivum ist für mich die Tatsache, dass mit der Ausgestaltung des Behördeverfahrens auch die Kantone in ihrer wichtigen Stellung – ich meine die Mittlerfunktion zwischen dem Bund und dem einzelnen – aufgewertet werden. Frau Bührer hat das zwar vorhin als Negativum bezeichnet: «lediglich» die Kantone; ich meine: «sehr wohl» die Kantone. Denn sie sind es ja, die nicht einseitige Interessenvertreter sind, aber doch an der Front operieren können. Sie wahren unter umfassender Abwägung aller Aspekte die öffentlichen Interessen der betroffenen Region.

Es ist angesichts der zunehmenden Segmentierung und der dadurch bewirkten Verzettelung von öffentlichen, halböffentli-

chen und Partikularinteressen auch ein allgemein staatspolitisches Anliegen. Jemand muss doch da sein, der alle Interessen – vorab die öffentlichen, aber unter vernünftigem Einbezug auch die privaten Interessen – in einer Gesamtwürdigung abwägen kann. Wer kann das in der Region besser als die kantone Behörde?

Ein weiterer positiver Aspekt ist von Herrn Küchler und von Herrn Cavelty bereits erwähnt worden. Ich glaube, wir können aus dieser Einzelfallgesetzgebung etwas Positives machen, wenn wir sie als Pilotgesetzgebungsprojekt für die Tauglichkeit anderer Projekte, insbesondere des Alpentransits, betrachten. Gerade deshalb ist es auch wertvoll, dass diese Gesetzesänderung möglichst bald zum Tragen kommt. Wir können damit schliesslich den Beweis erbringen, dass es in unserem Land noch gelingen kann, in einem sinnvollen, gerechten Interessenausgleich nationale Werke zügig voranzubringen.

In diesem Sinne beantrage ich Ihnen Eintreten und Zustimmung zum Beschluss unter Berücksichtigung der von der Kommission vorgenommenen Modifikationen, wobei weitergehende Anträge, die jetzt auf dem Tisch liegen, keineswegs gegen die Kommissionsfassung sprechen. Wir müssen sie dann kritisch überprüfen.

Rüesch: Herr Küchler hat gesagt, die Vorlage sei bei den Kantonen auf ein gutes Echo gestossen. Das stimmt in bezug auf die Idee der Vorlage. Wir begrüssen die Vorlage ausdrücklich. Warum sie notwendig ist, hat Herr Küchler klar begründet. Ich verzichte auf jenen Teil meiner Ausführungen, welcher sich auf diese Notwendigkeit bezieht.

Ich bin für Eintreten; trotzdem, Herr Bundesrat, hat diese Vorlage bei den ostschweizerischen Regierungen eine erhebliche Verärgerung ausgelöst. Parlamentarier verschiedener Kantone wurden von ihren Regierungen mit entsprechenden Briefen bedient, Briefen, aus denen eine erhebliche Verärgerung zu lesen ist, und zwar geht es hier um den Anhang zu Artikel 2.

Wenn man diesen Anhang zu Artikel 2 anschaut, dann sieht man, dass die Ostschweiz einmal mehr komplett vernachlässigt wird. Bezuglich des Kantons St. Gallen fehlt dabei der vorgesehene teilweise Ausbau der SBB-Rheintalstrecke auf Doppelpur, wie er im Bericht des Bundesrates über das Konzept der «Bahn 2000» vom 16. Dezember 1985 enthalten ist. Es ist mir unverständlich, wieso der Doppelpurausbau Mühlhorn-Tiefenwinkel der SBB-Strecke Zürich-Chur aufgenommen wurde, die Ausbauvorhaben im St. Galler Rheintal dagegen nicht. Ueberdies sind wichtige Vorhaben der Bodensee-Toggenburg-Bahn und der SBB im Rahmen der «Bahn 2000» auf der Strecke St. Gallen–Rapperswil in der Liste nicht aufgeführt. Schliesslich fehlen die Bauprojekte in grossen Knotenbahnhöfen zur Kapazitätssteigerung und die Grossprojekte weiterer Privatbahnen wie der Mittelthurgau-Bahn und der Appenzeller-Bahn.

Offensichtlich hält sich der Bundesrat nicht mehr an seinen Bericht, Anhang 6, vom 16. Dezember 1985, in welchem der Ausbau St. Gallen–Sargans und die Kapazitätssteigerungen in grossen Knotenbahnhöfen noch enthalten sind.

Ich muss Ihnen sagen: Im St. Galler Rheintal haben wir heute Fahrplanverhältnisse, die nur mit denjenigen in Galizien vor dem Ersten Weltkrieg zu vergleichen sind. Wenn Sie abends im Sarganserland zu tun haben, so müssen Sie auf die öffentlichen Verkehrsmittel verzichten; Sie können entweder zelten oder im Hotel übernachten, aber die SBB führen Sie nicht mehr nach St. Gallen. Herr Cavelty hat schon mehrfach auf diesen Missstand hingewiesen. Die Neat-Kommission wird in diesem Gebiet einen Augenschein nehmen.

Nun hat die Kommission in Artikel 2 einen Absatz 2 eingefügt. Aufgrund dieses Absatzes ist es Ihnen möglich, diesen Anhang zu erweitern und entsprechende Vorhaben aufzunehmen, ohne dass sie in der Liste enthalten sind. Dieser Absatz 2 gibt mir die Möglichkeit, auf zusätzliche Anträge für den Anhang zu verzichten. Allerdings in der Hoffnung, dass dieser Absatz 2 unbestritten durchgeht und dass man in Bern nach wie vor weiß, dass es hinter dem Gurten auch Leute gibt – aber auch östlich von Winterthur, Herr Bundesrat.

Rhinow: Der vorliegende Bundesbeschluss dient der Beschleunigung des Plangenehmigungsverfahrens für die Eisenbahn-Grossprojekte im Rahmen von «Bahn 2000». Das Anliegen, welches der Bundesrat damit verfolgt, ist grundsätzlich zu begrüssen. Unsere Planungs- und Projektierungsverfahren bei eidgenössischen Grossprojekten, vor allem bei den Eisenbahnen, atmen im Grundsätzlichen den Geist des letzten Jahrhunderts. Sie gehen davon aus, dass die Linienführung eine mehr administrative Angelegenheit darstellt, die von der Bahn selbst zu erledigen ist. Das eigentliche Plangenehmigungsverfahren dient vor allem der Wahrung der unmittelbar Betroffenen, insbesondere der Grundeigentümer. Der Bundesbeschluss bringt Verbesserungen; das ist anzuerkennen. Ich verweise diesbezüglich auf die Ausführungen unseres Kommissionspräsidenten. Trotzdem bereitet mir die Vorlage keine Freude, im Gegenteil. Ich danke vorweg insbesondere den Kollegen Cavelty und Danoth für ihre kritisch abwägenden Voten.

1. Einmal ist offen, ob die Beschleunigung tatsächlich erreicht werden kann. Möglicherweise – ich gebe es zu – ist dies der Fall. Die grossen Verzögerungen aber, welche das Projekt «Bahn 2000» bis heute erfahren hat, gehen weitgehend zu Lasten der SBB selbst und von verschiedenen Bundesämtern. Jedenfalls stimmt es nicht, dass die Beanspruchung von Einsprachemöglichkeiten durch Betroffene bis heute verzögert gewirkt haben soll. Ich möchte das hier mit aller Deutlichkeit festhalten. In Baselland beispielsweise wurden die zugegebenermassen vielen Einsprachen bis zum 30. Juni 1989 fristgerecht und unter hohem Zeitdruck eingereicht. Die Einsprecher warten bis heute, zwei Jahre später, auf die Fortsetzung des Verfahrens.

2. Dann aber erachte ich es aus rechtsstaatlicher Optik als bedenklich – das ist bereits angetönt worden –, dass der bestehende Verfahrensdschungel bei Grossprojekten mit einem dringlichen Bundesbeschluss jetzt noch vergrössert wird. Statt die verschiedenen Verfahren etwa bei Nationalstrassen, bei Eisenbahnen – da gibt es schon mehrere Verfahrensarten – und bei Rohrleitungen einander anzugelichen und zu vereinfachen, wird künftig alles noch komplizierter.

Schon nur im Bereich der Eisenbahnen gelten nun neu drei verschiedene Verfahren nebeneinander, mit unterschiedlichen Rechten Betroffener, unterschiedlichen Entscheidungszuständigkeiten und unterschiedlichen Rechtsmittelverfahren. Damit wird auch die Aufgabe der kantonalen Behörden sicher nicht einfacher und die Verfahrensordnung zwar bunter, aber nicht reicher. Ich bedaure es, dass man nicht den Weg über die Teilrevision des Eisenbahngesetzes und von bestehenden Verordnungen gewählt hat, um wenigstens alle Eisenbahnprojekte gleich zu behandeln.

3. Wir schicken uns wiederum, Rechtsetzung auf dem Dringlichkeitsweg zu schaffen. Ich muss die grundsätzlichen Bedenken gegen dieses Vorgehen, das immer mehr Schule macht, hier nicht wiederholen. Sie sind bekannt und gerade in diesem Rat in letzter Zeit auch geäussert worden. Auf der Strecke bleibt von Mal zu Mal ein gutes Stück Vertrauen in unsere Demokratie und in unsere Behörden, die scheinbar immer weniger in der Lage sind, vorausschauend zu denken und zu handeln. Zur Realisierung eines Grossprojektes wie der «Bahn 2000» gehört auch die rechtzeitige Ueberprüfung und Sicherstellung eines geeigneten Verfahrens. Ich darf das hier in aller Offenheit auch deshalb sagen, weil ich weiß, dass der jetzige Vorsteher des Departementes das nicht zu verantworten hat.

Es kommt dazu, dass unsere Bundesverfassung mit der Möglichkeit des Dringlichkeitsrechts kaum Fälle solcher Natur vor sieht. Wenn die finanziellen Folgen einer ungenügenden Verfahrensregelung allein Anlass zum Dringlichkeitsrecht abzugeben vermögen, dann werden wir immer mehr diesen letzten 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. Ich möchte gerne von Herrn Bundesrat Ogi wissen, was der Bundesrat in diesem Fall vorzukehren gedenkt.

4. Die Vorlage löst das Grundproblem des heutigen Verfahrens nicht oder nicht vollständig, nämlich die Verschachtelung von politischen und rechtlichen Gesichtspunkten einerseits und Planungsmitswirkung der Bevölkerung und individuellem Rechtsschutz von Betroffenen anderseits. Ein modernes Planungsverfahren müsste zuerst die politische Frage der grundsätzlichen Linienführung des allgemeinen Projektes beantworten und erst anschliessend die Wahrung der Rechte unmittelbar Berührter sicherstellen. Bei der Linienführung in unserem dichtbesiedelten Land sollte von Anfang an mit Varianten gearbeitet und nicht nur ein SBB-Projekt zugrunde gelegt werden. Ebenso müsste die Beteiligung der betroffenen Regionen und der Bevölkerung geregelt werden. Ich begrüsse es deshalb, dass die nationalrätliche Kommission, als sie dieses Geschäft beraten hat, eine Motion zur Totalrevision des Eisenbahngesetzes eingereicht hat.

Das neue Prozedere sieht nun – das ist zweifellos ein Fortschritt – ausdrücklich die Möglichkeit von Varianten vor, wenn auch etwas verschämt in Artikel 6 Absatz 3 in der Fassung der ständerätslichen Kommission oder in Artikel 10 in der Fassung der ständerätslichen Kommission. Ich begrüsse dies gerade als Vertreter eines Standes, der mit einem wenig überzeugenden Projekt der SBB zwischen Liestal und Olten konfrontiert und auf die Notwendigkeit einer sorgfältigen Variantenprüfung dringend angewiesen ist. Ich habe dankbar zur Kenntnis genommen, dass für diese Strecke nun zwei Jahre nach dem Ende der Einsprachefrist ein zusätzliches neutrales Gutachten in Auftrag gegeben worden ist, in dem sämtliche Varianten geprüft werden sollen. Wir sind dringend auf diese Prüfung angewiesen, weil das Projekt der SBB – gestatten Sie mir diese Klammerbemerkung – auf überholten Planungsgrundlagen beruht und den besonderen Verhältnissen zwischen Liestal und Sissach keineswegs Rechnung trägt, was offenbar das Bundesamt erkannt hat.

Was das Uebergangsrecht anbetrifft, habe ich einen Antrag gestellt. Ich werde diesen Antrag erst bei der Behandlung von Artikel 31 näher begründen.

Es sind hier grosse Worte gefallen: Staatskrise, Vollzugskrise, Solidarität in unserem Lande. Das sind grosse Worte, die wir nicht leichtfertig verwenden dürfen. Ich verkenne das Problem nicht, das hier angeschnitten worden ist, aber ich möchte doch etwas vor zu grosser Pathetik warnen. Jedenfalls kann es nie darum gehen – bei welchem Projekt auch immer –, der betroffenen Bevölkerung, die bei schlechten Projekten von gegebenen Rechtsmitteln Gebrauch macht, die Schuld an Verzögerungen in die Schuhe zu schieben. Die Achtung vor dem Rechtsstaat und die Achtung vor Bürgerinnen und Bürgern, die von rechtsstaatlichen Instrumenten Gebrauch machen, ist unteilbar, ob hier oder an einem andern Ort; ich möchte Ihnen dies zu bedenken geben.

Ich werde mich aus den erwähnten Gründen der Stimme enthalten, in der Ueberzeugung, dass wir auf diese Art und Weise mit unserer Rechtsetzung grundsätzlich nicht weiterfahren können, aber auch im Bewusstsein, dass die Beschleunigung des Verfahrens für dieses Grossprojekt an sich ein wichtiges und gerechtfertigtes Anliegen darstellt, dass wir aber kurzfristig leider keine bessere Alternative beschliessen können. Ich gehe aber auch davon aus, dass gerade im Uebergangsrecht die notwendigen rechtsstaatlichen Präzisierungen zugunsten des Rechtsschutzes Betroffener vorgenommen werden.

Frau Simmen: Es wird Sie kaum erstaunen, dass mich – als Vertreterin des Standes Solothurn – diese Vorlage über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahngrossprojekte mit wenig Begeisterung erfüllt. Zwar kann ich dem Bestreben, das schwerfällige eisenbahnrechtliche Verfahren zu straffen oder besser zu organisieren, grundsätzlich zustimmen. Doch schon der Titel der Vorlage ist irreführend. Es geht nicht um Eisenbahn-Grossprojekte generell, sondern es geht – das steht in Artikel 1 und 2 zu lesen – um das Projekt «Bahn 2000», insbesondere um die Neubaustrecken dieses Konzeptes.

Der Kanton Solothurn wird in seinem südlichen Teil von der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist ausserordentlich stark in Mitleidenschaft gezogen. Es ist deshalb nicht verwunderlich,

dass das Solothurner Stimmvolk am 6. Dezember 1987 das Konzept «Bahn 2000» mit 64 Prozent, die betroffenen Gebiete gar mit über 80 Prozent Neinstimmen verworfen haben.

Als eingefleischte Demokraten sind natürlich auch die Solothurnerinnen und Solothurner bereit, sich dem Mehrheitsentscheid des Schweizervolkes zu unterziehen. Die Art und Weise jedoch, wie hier mit einem dringlichen Bundesbeschluss eine Beschleunigung des Verfahrens ausschliesslich bei einem bestimmten Projekt, eben der «Bahn 2000», erreicht werden soll, kann nicht unwidersprochen bleiben. Wenn schon Straffung, und dieses Anliegen sehe ich, gerade auch in bezug auf Vorhaben des öffentlichen Verkehrs, dann bitte grundsätzlich und bei allen Vorhaben. Man braucht nicht Jurist zu sein, um zu sehen, dass hier mit zweierlei Ellen gemessen wird. Aus diesem Grunde habe ich gestern eine Motion des Inhaltes eingereicht, das Problem sei mit einer Revision des Eisenbahngesetzes grundsätzlich, umfassend und unverzüglich anzugehen. Die bisherigen Verzögerungen sind nicht auf Obstruktion der Bevölkerung zurückzuführen. Vielmehr gehen sie auf das Konto der Unaugsereiftheit und Mangelhaftigkeit der ursprünglichen Projekte, die im Hinblick auf die Volksabstimmung bewusst mit extrem niedrigen Kosten operierten. Dass heute viele Bewohner der betroffenen Regionen den Neubaustrecken sehr skeptisch bis ablehnend gegenüberstehen, hat seinen Grund auch darin, dass es leider die SBB während langer Zeit nicht verstanden haben, die betroffene Bevölkerung mit Verständnis und etwas Geduld mit den einschneidenden Veränderungen und Beeinträchtigungen ihrer Landschaft, die sie ohne Zweifel zu erleiden haben, vertraut zu machen.

Die Mehrkosten infolge Verzögerungen – darauf hat auch Herr Kollege Cavalry hingewiesen – halten sich in sehr engen Grenzen, da der Bund Grossprojekte laufend aus den Einnahmen finanziert. Mehrkosten entstehen nur dort, wo die Bauteuerung grösser ist als die allgemeine Teuerung, und dies ist heute nicht der Fall.

Ich anerkenne durchaus, dass die Vorlage auch 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 werde deshalb in der Detailberatung einen Aenderungsantrag stellen.

Ebenfalls positiv zu vermerken ist, dass nun im Vorprüfungsverfahren auch Varianten zugelassen sind. Es dient ebenfalls der Beschleunigung des Verfahrens, wenn andere Vorstellungen als die des Bahnunternehmens bereits in einem frühen Stadium in die Betrachtung einfließen können und nicht erst im Einspracheverfahren vorgebracht werden müssen. Doch erst die Fassung der ständerätslichen Kommission ermöglicht das Vorlegen von Varianten, die nicht von dem Bahnunternehmen selber stammen. Der Bundesrat wollte sich nur auf bahn-eigene Varianten einlassen.

Ich habe heute Bedenken bezüglich der Behandlung dieser externen Varianten durch die SBB, die sie ja zu bearbeiten und vorzulegen haben. Ich bitte Sie daher, Herr Bundesrat Ogi, um die Zusicherung, dass die Varianten, die von den Kantonen vorgelegt werden, mit derselben Sorgfalt behandelt werden wie die bahneigenen.

Noch ein Wort zur Dringlichkeit. Schon die Tatsache, dass hier – aus welchen Gründen auch immer – ein einzelnes Projekt und nicht die Gesamtheit aller Projekte einem strengeren Recht unterworfen wird, ist für die Betroffenen nicht leicht zu akzeptieren. Völlig unmöglich aber wird es, wenn das auch noch mit Dringlichkeitsrecht geschieht. Wir stehen heute nicht vor einer völlig neuen, unerwarteten Situation, die nicht mit dem ordentlichen Verfahren gemeistert werden könnte. Seit mehr als vier Jahren zieht sich diese Geschichte nun hin. Die Revision des Eisenbahngesetzes kommt seit Jahren nicht vom Fleck, und plötzlich soll ein dringlicher Bundesbeschluss nötig sein.

Dieses Vorgehen schafft völlig unnötigerweise zusätzlichen Unmut in einer Angelegenheit, die weiss Gott schon heikel genug ist. Ich werde deshalb Antrag auf einen ordentlichen Bundesbeschluss stellen.

In Abwägung aller positiven und negativen Aspekte komme ich zum Schluss, dass ich dem Eintreten nicht opponieren

werde. Ich werde jedoch meine endgültige Stellungnahme von der Ausgestaltung des Beschlusses abhängig machen.

M. Ducret: Je ne veux pas critiquer les préopinants qui ont retardé d'une bonne soixantaine de minutes le projet, parce que je suis sans souci, le projet de RAIL 2000 ne se fera pas. Nous sommes ici, politiciens, atteints d'une curieuse maladie. Nous sommes touchés par l'électoralisme, nous faisons le discours que nous croyons le meilleur pour plaire au corps électoral, au lieu de faire celui qui devrait orienter les idées. On vient de vivre pendant quelque temps la démolition d'un projet que nous avions cru bon sur les finances, maintenant, on est en train d'assister, dans ce pays, à la démolition d'un projet que nous avons cru être bon pour les chemins de fer. Encore un effort et nous allons devenir un parc d'attractions en Europe. C'est la mode, on fait des Euro-Disneyland, des Disney-World, et cela aura un grand succès: on aura des vaches en bois avec des moteurs électriques qui les feront bouger dans les champs, on aura aussi des gens qui feront semblant de travailler et l'on viendra nous visiter. Au moment où 1 million de Suisses prennent en Suisse le TGV pour aller rouler à 300 km. à l'heure sous les fenêtres des Français, on roule entre 80 km. à l'heure, avec des pointes de 95 km. à l'heure entre Lausanne et Berne, et cela s'appelle un Intercity! Et ce sont en fait des wagons qui sont capables d'aller beaucoup plus vite et des locomotives beaucoup plus rapides. Je prédis aux Intercity des CFF qu'ils ne dépasseront pas cette vitesse avant longtemps.

Nous sommes plongés en pleine contradiction, en pleins errements. Ceux qui s'opposent à des réalisations rapides et à des modernisations nécessaires sont dans l'erreur majeure. Ils croient prendre la défense des intérêts particuliers; or, Madame Bühler, ceux qui défendent vos théories ne prennent que la défense de l'égoïsme particulier contre l'intérêt général. Nous avions une devise, je crois qu'on l'a perdue: «Tous pour un, un pour tous». Il faut la supprimer à l'occasion du 700e et il faudra mettre: «Chacun pour soi». C'est chacun pour soi, l'intérêt général a disparu. Les intérêts particuliers, les égoïsmes personnels dépassent tout ce que l'on connaît. Lorsque j'étais enfant, en 1936, nous étions allés visiter à Bruxelles le Palais de justice. Les Belges avaient cette triste réputation – je m'excuse auprès de Mmes et MM. les avocats nombreux dans cette salle – que pour être un Belge de bonne condition il fallait au moins entretenir un procès. Eh bien, aujourd'hui pour être un Suisse de bonne condition, un peu écologiste sur les bords, il faut au moins entretenir une opposition. Cela peut être toutes sortes de choses, une opposition contre la construction de logements, une opposition contre l'autoroute, une opposition contre le tram, une opposition contre le chemin de fer, etc. Il y a autant d'oppositions que de Suisses, et vous entendez construire RAIL 2000!

Je vous le dis sérieusement, avec beaucoup de tristesse, il me reste vingt et un jours à être parmi vous, vingt et un jours à siéger dans cette salle, je ne manquerai aucune occasion pour vous dire que ceux qui mettent ces obstacles démolissent aujourd'hui notre pays.

Bundesrat Ogi: Als sogenannter Infrastruktur-Minister bin ich traurig über die Art und Weise, wie mir Aufträge erteilt werden, die ich nicht erfüllen kann. Aber ich kann Ihnen sagen: Ich bin voll motiviert.

Darf ich Ihnen und uns einmal den Spiegel vor das Gesicht halten, meine Damen und Herren? Was ist heute passiert? Früher dienten Beschwerden im Ausnahmefall der Abwehr behördlicher Willkür. Heute gehört es zum guten Ton, alle Rekurse bis und mit Bundesgericht auszuschöpfen – aus Prinzip, und nicht, weil vitale Interessen bedroht sind. Mit Hilfe – ich sage es auch hier, Frau Bührer – des Rechtsmittelstaates wollen viele die Behörden einfach zu Konzessionen zwingen. Wenn man ein Werk nicht verhindern kann, so kann man es doch heute – Herr Ständerat Cavelty – ganz sicher verteuren und verzögern. Jede Verzögerung hat auch eine volkswirtschaftliche Auswirkung. Als Präsident des Verkehrsvereins des Kantons Graubünden wissen Sie das ganz genau.

Wir sind zu Bürgern geworden, die immer genau wissen, was falsch ist, aber sich nur noch selten für grosszügige Leistungen begeistern können. Wobei ich schon unterscheiden kann zwischen denen, die immer gegen etwas sind, und denjenigen, die aus Betroffenheit gegen etwas sind.

Für diejenigen, die aus Betroffenheit gegen etwas sind, wollen wir nach wie vor gute Lösungen. Aber diejenigen, die einfach aus Prinzip alles ablehnen – das ist so nicht mehr zu akzeptieren. So werden wir zu einem Land von Bedenkenträgern. Was hat gestern morgen der Pfarrer gesagt? «Die Menschheit hat in diesem Jahrhundert den Faschismus und den Kommunismus besiegt. Was wir jetzt tun müssen, ist, den Pessimismus besiegen.» Hier gilt es nun, die Geschäfte, die Sie beschlossen haben, die das Volk bestimmt hat, rechtzeitig zu realisieren.

Jeder hat heute seine Bedenken zu allem, was jemand tut. Sogar Mehrheitsentscheide, Mehrheitsbeschlüsse des Volkes werden auf systematische Art und Weise heute einfach in Frage gestellt. Ich frage Sie: Gilt die Mehrheit des Volkes, wenn noch irgend etwas, in diesem Lande? Ich meine ja. Deshalb kämpfe ich für diese Vorlage und bitte Sie, dieser Vorlage zuzustimmen.

Vorher muss ich Ihnen noch einiges sagen. Wenn wir so weiterfahren mit der Realisierung des am 6. Dezember 1987 in Auftrag gegebenen Geschäfts «Bahn 2000», dann werden wir – das sage ich zuhanden der Geschichte und des Protokolls – die «Bahn 2000» im Jahre 2000 dem Schweizer Volk nicht zur Verfügung stellen können. Dann werden wir einen Torso vorfinden, oder wir werden die «Unvollendete» haben – aber nicht diejenige von Schubert, sondern diejenige des Schweizer Volkes.

Ich muss Ihnen einfach sagen: Wir kommen nicht voran. In dieser Ausgangslage – es ist ein kompliziertes Geschäft, ich weiß es – haben wir abzuwägen zwischen dem Auftrag des Volkes – dieser wurde gegeben am 6. Dezember 1987 – und den Interessen der betroffenen Regionen. Wobei ich hier klar sage: Man kann heute gar nicht mehr umweltfeindlich bauen. Mit unserer Gesetzgebung kann man das nicht mehr. Das ist gut so, das soll auch so bleiben. Aber wir können nicht wegen den regionalen Interessen gewisser Leute, die überhaupt nicht wollen, etwas, was vom Schweizer Volk beschlossen ist, einfach auf die lange Bank schieben. Wenn Sie diesem Beschluss nicht zustimmen, schieben Sie dieses Geschäft, diese «Bahn 2000», in die Garage, in den Sackbahnhof hinein. Da müssen Sie die Verantwortung dann mittragen; Sie müssen die Verantwortung übernehmen.

Wir haben einen Auftrag zu erfüllen, und das ist ein politischer Auftrag, Herr Ständerat Rhinow. Die Juristen haben das Mögliche beizutragen, dass das eben nicht verhindert wird, sondern dass dieser politische Auftrag erfüllt werden kann. Wir müssen als politische Behörde handeln; wir müssen führen, und wir dürfen uns in dieser Ausgangslage nicht treiben lassen. Wir müssen heute auch noch die Kraft aufbringen – wenn wir etwas gebastelt haben, etwas beschlossen haben, das eben nichts taugt –, ehrlich zu sein, das festzustellen, und bereit sein, diese Verbesserungen durchzusetzen.

Nun haben wir mit der Vereina und in anderen Bereichen genügend negative Erfahrungen gemacht, also müssen wir uns mit dieser Problematik auseinandersetzen. Wenn ich sage: diese Problematik, dann bedeutet das: Bis heute haben wir von der «Bahn 2000» blos 1 Prozent des Bauvolumens in Betrieb gesetzt. Wir haben heute 5 Prozent im Bau, und wir haben vom bewilligten Kredit von 5,4 Milliarden Franken in drei Jahren erst 175 Millionen Franken ausgegeben.

Ich stimme Ihnen zu, Herr Ständerat Cavelty, wenn Sie sagen: Der Bundesrat soll wissen, wie diese Steigerung von 5,4 Milliarden auf 9 Milliarden Franken zu begründen ist. Diese Begründung, diese Transparenz werden wir Ihnen geben. Ich will sie von den SBB haben, und sie wird dann auch der Öffentlichkeit bekanntgegeben.

Aber die Problematik lässt sich nicht nur mit dem «Pendolino» lösen. Auch hier wissen Sie, dass wir die nötige Sensibilität haben, um diese Sache genau abzuklären. Auch hier will ich es wissen, ich will es genau wissen. Aber Sie müssen auch verstehen: Wenn dann einmal die Grundlagen vorhanden sind für diese «Pendolino»-Lösung – die vielleicht für einige Bereiche

eine sehr gute, sehr intelligente Lösung darstellt –, dann können Sie eben diese «Bahn 2000» und vor allem die Neubaustrecken nicht errichten.

Ich will auch festhalten: Bei dieser Ausgangslage – also wenn man den Zeitplan nicht einhalten kann – müssen wir nun einfach handeln. Wenn Sie sagen, dass wir das Eisenbahngesetz hier nun revidieren sollten – Frau Ständerätin Simmen hat es gesagt –, dann müssen Sie wissen: Es war Ihre Kommission, die vor fast genau drei Jahren dieses Eisenbahngesetz als nicht günstig, als nicht gut bezeichnet und eine Neuappraisalung an die Gegebenheiten verlangt hat. Das haben wir an die Hand genommen; wir haben einen neuen Entwurf vorbereitet. Sie wissen genau, Frau Simmen, dass dieser neue Entwurf in diesen Tagen in die Vernehmlassung geschickt wurde. Aber Sie wissen auch, dass dieses Eisenbahngesetz in der Beratung dann vielleicht drei bis vier Jahre braucht, bis es eben in Kraft gesetzt werden kann. So lange können wir nicht warten; das geht nicht.

Der Bundesrat muss in dieser Ausgangslage eine Beschleunigung des Verfahrens anstreben, um die «Bahn 2000» – da können Sie sagen, was Sie wollen – aus der Sackgasse herauszuholen. Der Bundesrat will den langen juristischen Hürdenlauf abkürzen; er will eine Beschwerdeinstanz abschaffen; er will die Verfahren besser gliedern; er will Baubewilligung und Enteignung besser koordinieren; er will – und muss – straffere Fristen setzen.

Ich meine, jetzt müssen wir auch ein politisches Signal geben. Dieses politische Signal gilt für alle Projekte, die noch anstehen, die Sie uns in Auftrag gegeben haben, die das Schweizervolk will. Jetzt müssen wir die nötigen Weichenstellungen vornehmen, sonst kann man – wie das gesagt wurde – in diesem Land nichts mehr realisieren.

Der vorgeschlagene Bundesbeschluss ist eine Sofortmassnahme, ich stehe dazu; es geht um Lagebeurteilung und Entscheid, um diese «Bahn 2000» dem Schweizervolk wenn möglich bis ins Jahr 2000 oder zumindest 2005 zur Verfügung stellen zu können.

Parlament und Bundesrat haben einen Auftrag des Schweizervolkes umzusetzen. Wenn ich diese Diskussion höre, habe ich manchmal den Eindruck, man habe das etwas vergessen. Wir wollen und dürfen jetzt in dieser Ausgangslage die Dinge nicht treiben lassen.

Wir wollen zeitgerecht eine moderne Bahn realisieren. In einem ersten Schritt müssen wir dafür sorgen, dass die Bauten schneller bewilligt werden können, damit wir schneller bauen, Mehrkosten vermeiden können. Schliesslich geht es um Ihr Steuergeld. Wenn Sie, Frau Bührer, von einem Schwarzen Peter sprechen, dann könnte ich fragen: Ist es noch zu verantworten, wenn unser Steuergeld – Ihres und meines – auf diese Art und Weise verschwendet wird? Jede Verzögerung – ich sage es noch einmal – hat auch volkswirtschaftliche Auswirkungen, und in der Regel sind das negative Auswirkungen.

Ich bitte Sie also, diesen Nichteintretensantrag von Frau Bührer abzulehnen. Wenn sie sagt, die Umweltschutzorganisationen seien nicht mehr legitimiert, dann muss ich ihr antworten: Das stimmt einfach nicht. Die massgebenden Grundlagen sind im Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz und im Umweltschutzgesetz enthalten.

Zum Geltungsbereich, den Herr Ständerat Rüesch erwähnt hat, möchte ich folgendes sagen: Wir sind nicht gegen die Ostschweiz eingestellt; wir haben aufgrund der Rücksprache mit dem Bundesgericht eine Ausdehnung des Geltungsbereiches vorgeschlagen. Ihre Kommission – Sie wüssten das eigentlich, Herr Ständerat Rüesch – hat dieses Anliegen berücksichtigt und einen neuen Artikel 2 Absatz 2 beigefügt. Diese Regelung ist flexibler als jene des Bundesrates. Die Fassung Ihrer Kommission erlaubt auch, Begehren um Einbezug weiterer Strecken zu erfüllen bzw. Projekte zu realisieren, z. B. Anliegen Ihres Kantons St. Gallen und auch des Kantons Thurgau. Mit der Neuformulierung ist das also jetzt möglich.

Zu den finanziellen Aspekten, die Herr Ständerat Rhinow angesprochen hat: Sie haben uns natürlich begleitet, sie haben bei uns auch ein Verantwortungsgefühl geweckt. Aber diese zusätzlichen Kosten waren nicht allein ausschlaggebend. Ich möchte das präzisieren. Ich habe versucht zu erklären, dass

wir hiermit auch ein politisches Signal setzen wollten. Es liegt uns daran, diese Bahn aus der Garage, aus dem Sackbahnhof, herauszunehmen, um sie zeitgerecht zu vollenden.

Für den Referendumsfall – auch eine Frage von Ihnen –, möchte ich Ihnen sagen, haben wir noch keine Planungen gemacht. Wir wollen, dass diese Vorlage angenommen wird. Jetzt haben Sie auch gespürt, dass ich dafür kämpfen werde. Deshalb rechne ich noch nicht mit der Niederlage, sondern mit dem Erfolg. Und ich zähle auf Ihr Verständnis. Wenn es darum gehen wird, dem Schweizervolk zu erklären, weshalb wir nicht bauen können, glaube ich, habe ich dann die Leute auf unserer Seite, um nicht mehr zu sagen.

Schliesslich möchte ich Frau Simmen noch sagen: Sie wissen ja, dass der Bundesrat die offene Planung den SBB nahegelegt hat. Sie wissen auch, dass wir mit den Kantonen diesbezüglich in engem Kontakt sind, dass wir mit den Kantonen reden. Aber wir müssen hier auch ehrlich sein. In erster Linie geht es auch um die finanzielle Regelung, namentlich beim Kanton Solothurn. Wir haben uns sehr Mühe gegeben, hier den guten Kontakt zu finden. Ich möchte Sie bitten, sich vielleicht einmal beim Kanton zu erkundigen. Wir werden die offene Planung einbeziehen. Was dann entschieden wird, ist noch offen.

Aber eines kann ich Ihnen zum Schluss noch sagen: Es ist so, dass man heute keine umweltfeindlichen Bauten bei der Bahn mehr erstellen kann. Heute ist die Gesetzgebung streng, und die Umweltverträglichkeitsprüfung ist dermassen ausgebaut worden, dass ein umweltfeindliches Bauen gar nicht mehr möglich ist.

Die Stunde der Wahrheit hat geschlagen. Die Verantwortung ist zu spüren in diesem Geschäft. Ich möchte Sie bitten, der Vorlage des Bundesrates zuzustimmen und den Nichteintretensantrag von Frau Bührer abzulehnen.

Frau Bührer: Meine Bedenken und meine Zweifel an der Tauglichkeit dieser Vorlage sind nicht ausgeräumt. Im Gegen teil, ich habe festgestellt, dass in diesem Saal das Missbehagen recht verbreitet ist. Aber ich habe ebenfalls festgestellt, dass trotz allem Abwägen des Für und des Wider Eintreten beschlossen werden wird.

In dieser Situation möchte ich meinen Nichteintretensantrag zurückziehen. Ich möchte aber immerhin befügen: Nicht wir, die wir auf die Mängel aufmerksam machen, sind es, die hier Hindernisse in den Weg legen. Es führt eben kein Weg vorbei an guten Projekten, an einem korrekten Vorgehen und an einem kooperativen Miteinander von Behörden und Volk.

Ich gebe Ihnen also, Herr Bundesrat Ogi, den Schwarzen Peter, den ich jetzt vorübergehend hatte, zurück. Ich möchte Ihnen wünschen, dass er nicht bei Ihnen bleibt; denn die Stunde der Wahrheit kommt natürlich.

Präsident: Frau Bührer hat ihren Nichteintretensantrag zurückgezogen.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

(Die Änderung betrifft nur den französischen Text)

Proposition de la commission

Le présent arrêté vise à ce que soit simplifiée

Angenommen – Adopté

Art. 2*Antrag der Kommission**Abs. 1*

Dieser Beschluss die im Anhang aufgeführten Bahnbauprojekte. (Rest streichen)

Abs. 2 (neu)

Auf Gesuch der Bahnunternehmung kann der Bundesrat diesem Beschluss weitere Projekte unterstellen, wenn sie mit der Realisierung des Konzepts «Bahn 2000» eng zusammenhängen. Dabei kann er der Bahnunternehmung gestatten, auf das verwaltungsinterne Vorprüfungsverfahren zu verzichten.

Art. 2*Proposition de la commission**Al. 1*

L'arrêté projets mentionnés en annexe. (Biffer le reste)

Al. 2 (nouveau)

Sur demande de l'entreprise de chemin de fer, le Conseil fédéral peut subordonner à l'arrêté d'autres projets, s'ils sont étroitement liés à la réalisation de RAIL 2000. Ce faisant, il peut autoriser ladite entreprise à renoncer à la procédure d'examen préliminaire propre à l'administration.

M. Flückiger, rapporteur: La commission a ajouté un alinéa 2 nouveau qui permet de subordonner d'autres projets à l'arrêté. Ces projets doivent cependant être étroitement liés au concept de RAIL 2000. En ce qui concerne les transversales alpines, l'arrêté fédéral doit cependant être étendu dans la mesure où ce ne sont pas les modifications touchées de la loi sur les chemins de fer ou celles demandées par la commission qui sont en vigueur.

Angenommen – Adopté

2. Abschnitt*Antrag der Kommission**Titel*

Verwaltungsinternes Vorprüfungsverfahren

Section 2*Proposition de la commission**Titre*

Procédure d'examen préliminaire propre à l'administration

M. Flückiger, rapporteur: Dans le titre de la section 2, la commission a substitué «procédure d'examen préliminaire» au concept de «procédure de mise au point». Ce concept de procédure de mise au point vaut actuellement pour les projets généraux en matière de construction de routes nationales et ne recouvre pas le même déroulement que pour les chemins de fer. C'est pourquoi le concept de procédure d'examen préliminaire a été introduit ici.

Angenommen – Adopté

Art. 3*Antrag der Kommission**Abs. 1*

Im verwaltungsinternen Vorprüfungsverfahren

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 3

.... wirken am Vorprüfungsverfahren mit.

Art. 3*Proposition de la commission**Al. 1*

Au cours de la procédure interne d'examen préliminaire, les autorités fédérales concernées examinent

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3

.... participent à la procédure d'examen préliminaire.

Angenommen – Adopté

Art. 4*Antrag der Kommission**Abs. 1*

Das Vorprüfungsverfahren wird

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 4*Proposition de la commission**Al. 1*

La procédure d'examen préliminaire

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 5*Antrag der Kommission**Abs. 1*

Die Bahnunternehmung reicht das Gesuch mit den erforderlichen Unterlagen beim Bundesamt ein.

Abs. 2 (neu)

Diese prüft die Gesuchsunterlagen auf ihre Vollständigkeit hin und eröffnet das Vorprüfungsverfahren.

Art. 5*Proposition de la commission**Al. 1*

L'entreprise de chemin de fer soumet à l'office fédéral la demande et les documents nécessaires.

Al. 2 (nouveau)

L'office examine si les documents sont complets et ouvre la procédure d'examen préliminaire.

Angenommen – Adopté

Art. 6*Antrag der Kommission**Abs. 1, 2*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 3 (neu)

Werden Varianten zur Vorprüfung eingereicht, kann das Bundesamt geringere Anforderungen an die Vollständigkeit der Vorlagen stellen.

Art. 6*Proposition de la commission**Al. 1, 2*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3 (nouveau)

Lorsque des variantes sont présentées à l'examen préliminaire, l'office fédéral peut demander que des compléments mineurs leur soient apportés.

M. Flückiger, rapporteur: La commission a ajouté un alinéa 3 qui permet de réduire le volume d'activité déployé lors de la procédure d'examen préliminaire lorsque plusieurs variantes sont présentées, ceci afin de créer une incitation destinée à maintenir ouverte l'alternative concernant les plans à long terme.

Angenommen – Adopté

Art. 7*Antrag der Kommission**Abs. 1–3*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 4

.... für die Kantone drei Monate; sie kann vom Bundesamt aus wichtigen Gründen verlängert werden.

Abs. 5 (neu)

Nach Eingang der Stellungnahmen der Kantone setzt das Bundesamt den beteiligten Bundesbehörden zur Einreichung ihrer Vernehmlassung eine Frist von längstens zwei Monaten.

Antrag Simmen**Abs. 4**

.... für die Kantone vier Monate;

Art. 7*Proposition de la commission***Al. 1–3**

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 4

.... position; l'office fédéral peut prolonger ce délai pour des raisons importantes.

Al. 5 (nouveau)

Après réception des observations des cantons, l'office fédéral accorde aux autorités fédérales un délai maximal de deux mois pour se prononcer.

*Proposition Simmen***Al. 4**

Le délai pour prendre position est de quatre mois pour les cantons.

M. Flückiger, rapporteur: Compte tenu des délais modifiés sur proposition, il devra être possible de donner plus de poids aux observations des cantons. Les offices fédéraux concernés ne devront remettre leur propre point de vue sur la consultation que lorsqu'ils auront connaissance des observations des cantons.

Je voudrais me prononcer brièvement au sujet de la proposition de Mme Simmen de prolonger le délai à quatre mois. La majorité de notre commission s'oppose évidemment à l'extension de ce délai et nous vous prions de rejeter la proposition de Mme Simmen.

Frau Simmen: Die Frist von drei Monaten zur Einreichung von Stellungnahmen durch die Kantone ist sehr kurz bemessen. Der Kanton vertritt auch die Gemeinden, und viele dieser Gemeinden, vor allem die kleineren, haben keine hauptamtliche Verwaltung oder Behörden, die sich ausschliesslich mit Gemeindeangelegenheiten beschäftigen können; es sind Misionäre. Das hat zur Folge, dass diese Gemeinden etwas mehr Zeit brauchen, um ihre Stellungnahmen zur erarbeiten und dem Kanton einzureichen.

Nur in Klammern muss ich Ihnen sagen – das betrifft nur den Kanton Solothurn, soviel ich weiss –: Bei uns hat der Kantonsrat das Recht, zu Vernehmlassungen, die der Regierungsrat an die Bundesbehörden richtet, Stellung zu nehmen. Das wäre innerhalb von drei Monaten in vielen Fällen nicht möglich.

Aber ganz allgemein: Mit der massvollen Verlängerung der Frist um einen Monat, also auf vier Monate, geben Sie vor allem den kleinen Gemeinden etwas mehr Luft zur Erarbeitung ihrer Stellungnahmen.

Ich bitte Sie um diese Verlängerung.

Küchler: Hier muss ich Frau Kollegin Simmen in dem Sinne widersprechen, als ich meine, ihre Lösung sei schlechter für die Kantone als jene der Kommission.

Die Kommission hat eine viel flexiblere Lösung gewählt, gerade aus der Erkenntnis heraus, dass es verschiedene Kantone gibt, die in ihrer Grösse verschieden sind, die aber auch in bezug auf die Projekte völlig verschieden betroffen sein können.

Aus diesem Grunde sieht die Kommission in einem Nachsatz vor, dass das Bundesamt aus wichtigen Gründen den Kantonen die Frist entsprechend verlängern kann; eventuell sogar um mehr als einen Monat. Die Kantone brauchen eventuell mehr als vier Monate.

Zum zweiten: Wir müssen diesen Absatz 4 auch im Zusammenhang sehen mit dem Absatz 5. Wenn wir jetzt nämlich generell für die Kantone die Frist verlängern, wird sich auch die Stellungnahme der andern Bundesbehörden verzögern, weil nämlich erst nach Eingang der Stellungnahme der Kantone die Bundesbehörden zu ihrer Stellungnahme aufgefordert werden können.

Aber Ziel unserer ganzen Bestrebungen muss hier sein, generell das Verfahren zu beschleunigen. Deshalb möchten wir am Grundsatz festhalten, den die Kommission hier fixiert hat.

Bundesrat Ogi: Ich bestätige jedes Wort, das soeben Herr Ständerat Küchler gesagt hat, und möchte nur noch beifügen, dass die Kommission auf Antrag von Herrn Ständerat Danioth eine Verlängerungsmöglichkeit aus wichtigen Gründen eingefügt hat. Sie sehen das, Frau Simmen. Dies genügt. Und es entspricht im übrigen dem heutigen Recht.

Frau Simmen: Ich möchte nur noch beifügen: Ich bin nicht für Streichung des Satzes nach dem Strichpunkt, sondern lediglich für die Änderung «vier» statt «drei».
Das nur zur Klärung.

Abs. 1–3, 5 – Al. 1–3, 5*Angenommen – Adopté***Abs. 4 – Al. 4***Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Kommission

14 Stimmen

Für den Antrag Simmen

9 Stimmen

Art. 8*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Art. 9***Antrag der Kommission*

Streichen

Proposition de la commission

Biffer

M. Flückiger, rapporteur: Votre commission vous propose de biffer l'article 9. Le projet du Conseil fédéral prévoit en effet que les autorités fédérales et l'entreprise des Chemins de fer s'efforcent de remanier ensemble le projet en cas de divergence d'opinion. Une telle condition va de soi et n'appartient pas à la législation. L'article ne fixe aucune compétence ni déroulement de procédure. C'est pourquoi nous vous proposons de le biffer.

Je tiens à préciser que cet article n'a fait l'objet que d'adaptations rédactionnelles.

*Angenommen – Adopté***Art. 10***Antrag der Kommission**Titel*

Bericht über das Vorprüfungsverfahren

Abs. 1

.... einen Bericht über das Vorprüfungsverfahren.

Abs. 2

.... das Ergebnis des Vorprüfungsverfahrens, insbesondere über die Prüfung des Projekts und allfälliger im Vorprüfungsverfahren erörterter Varianten, und enthält die Stellungnahmen der beteiligten Bundesbehörden.

*Antrag Simmen***Abs. 1**

.... zuhanden der betroffenen Kantone und der Bahnunternehmung einen Bericht

Art. 10*Proposition de la commission**Titre*

Rapport sur la procédure d'examen préliminaire

Al. 1

.... un rapport sur la procédure d'examen préliminaire.

Al. 2

.... et le résultat de la procédure d'examen préliminaire, notamment sur l'examen du projet et sur les éventuelles variantes discutées lors de cette procédure; il présente aussi les observations des autorités fédérales.

Proposition Simmen**Al. 1**

.... l'office fédéral rédige à l'intention de celle-ci et des cantons touchés un rapport

Abs. 1 – Al. 1

Frau Simmen: Artikel 10 sieht vor, dass der Bericht des Bundesamtes lediglich der Bahnunternehmung, nicht aber den Kantonen zugestellt wird. Es wäre wichtig, dass auch der Partner der Bahn, nämlich der Kanton, diesen Bericht erhielte. Einmal, weil dadurch die Spiesse der beiden gleich lang würden, dann aber auch, weil es für die speditive Behandlung des Vorhabens wichtig ist, dass der Kanton frühzeitig an die Erarbeitung der Unterlagen gehen könnte, damit die Kantone durch die knappe Einsprachefrist nicht in allzu grosse Zeitnot geraten müssten.

Ich bitte Sie, durch eine Erweiterung des Artikels 10 auch auf die Kantone diesen Umständen Rechnung zu tragen.

Bundesrat Ogi: Ich bitte Sie, diesen Antrag ebenfalls abzulehnen. Adressat des Berichtes ist die Bahn. Sie muss gestützt darauf dann entscheiden, ob sie die Planauflage beantragt oder eben nicht.

Hier besteht ein Missverständnis, Frau Simmen: Die Kantone erhalten den Bericht anschliessend eben bei der Eröffnung der Planauflage. Somit glaubt der Bundesrat, Ihr Antrag sei unnötig und überflüssig. Der Kanton soll den Bericht bekommen, wenn die Bahn entschieden hat, ob sie die Planauflage beantragt oder nicht, vorher könnte es nur unnötige Diskussionen und Ungereimtheiten auslösen.

Ich bitte Sie, den Antrag abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission
Für den Antrag Simmen

20 Stimmen
6 Stimmen

Titel, Abs. 2 – Titre, al. 2**Angenommen – Adopté****Art. 10bis (neu)****Antrag der Kommission****Titel**

Verhältnis zum Landumlegungsverfahren; massgebendes Verfahren bei Enteignung

Abs. 1

Wird ein Landumlegungsverfahren durchgeführt, so findet die Plangenehmigung ausserhalb dieses Umlegungsverfahrens statt.

Abs. 2

Muss enteignet werden, so wird das Enteignungsverfahren mit dem Plangenehmigungsverfahren verbunden (kombiniertes Verfahren im Sinne der Verordnung vom 23. Dezember 1932 über die Planvorlagen für Eisenbahnbaute).

Art. 10bis (nouveau)**Proposition de la commission****Titre**

Rapport avec la procédure de remembrement parcellaire; procédure déterminante en cas d'expropriation

Al. 1

Si une procédure de remembrement parcellaire est effectuée, l'approbation des plans se fait en dehors de cette procédure.

Al. 2

S'il faut exproprier, la procédure d'expropriation sera liée à celle d'approbation de plans (procédure combinée au sens de l'ordonnance du 23 décembre 1932 sur les projets de construction de chemin de fer).

M. Flückiger, rapporteur: L'alinéa premier de l'article 10bis correspond au troisième alinéa de l'article 24 selon la proposition du Conseil fédéral. Le deuxième alinéa ne constitue qu'une répétition, améliorée du point de vue rédactionnel, des dispositions de la loi fédérale sur les chemins de fer, dispositions qui sont aujourd'hui déterminantes.

Angenommen – Adopté**Art. 11****Antrag der Kommission****Titel**

Gegenstand des Plangenehmigungsverfahrens

Wortlaut

Gegenstand des Plangenehmigungsverfahrens kann nur ein Projekt sein, für das ein Vorprüfungsverfahren durchgeführt worden ist.

Antrag Zimmerli**Titel**

Gegenstand des Plangenehmigungsverfahrens

Wortlaut

.... kann unter Vorbehalt der Ausnahme von Artikel 2 Absatz 2 nur ein Projekt

Art. 11**Proposition de la commission****Titre**

Objet de la procédure d'approbation des plans

Texte

La procédure d'approbation des plans ne peut porter que sur un projet qui a fait l'objet d'une procédure d'examen préliminaire.

Proposition Zimmerli**Titre**

Objet de la procédure d'approbation des plans

Texte

Sous réserve de l'exception prévue à l'article 2, 2e alinéa, la procédure

M. Flückiger, rapporteur: La commission a procédé ici à des modifications décisives du fond. La mise à l'enquête pour les expropriations doit, comme jusqu'à ce jour, être du ressort du président de la Commission fédérale d'estimation et non pas de l'Office fédéral des transports comme l'aurait désiré le Conseil fédéral.

Quant à la proposition que M. Zimmerli va développer tout à l'heure, notre commission n'a évidemment pas eu l'occasion de l'examiner. A titre personnel, je dirai qu'il s'agit d'une précision juridique que l'on peut probablement accepter, mais je vous laisse juges.

Zimmerli: Ich beantrage Ihnen eine kleine Ergänzung von Artikel 11, und zwar im Nachgang zur Änderung des Konzeptes. Der Kommissionspräsident hat darauf hingewiesen: In Artikel 11 wird als Voraussetzung des Plangenehmigungsverfahrens verlangt, dass für das fragliche Projekt ein Vorprüfungsverfahren durchgeführt wurde. Nun haben Sie in Ihrer Kommission den Artikel 2 mit einem Absatz 2 ergänzt und vorgesehen, dass ausnahmsweise für bestimmte Projekte, die der Bundesrat bezeichnet, auf dieses Vorprüfungsverfahren verzichtet werden kann. Selbstverständlich muss für diese Projekte auch das Plangenehmigungsverfahren durchgeführt werden. Ich möchte unnötige Auslegungsschwierigkeiten unter den Juristen vermeiden und beantrage Ihnen einen entsprechenden Vorbehalt in Artikel 11.

Bundesrat Ogi: Artikel 2 Absatz 2 wurde von der Kommission neu eingefügt. Es geht um die Möglichkeit weiterer Unterstellungen, es geht um die Möglichkeit des Dispenses vom verwaltungsinternen Vorprüfungsverfahren. Diese Ergänzung hat Auswirkungen auf Artikel 11, das haben wir an der Sitzung vom 8. April 1991 übersehen. Dem Antrag von Herrn Ständerat Zimmerli kann deshalb zugestimmt werden.

*Angenommen gemäss Antrag Zimmerli
Adopté selon la proposition Zimmerli*

Art. 11bis (neu)
Antrag der Kommission

Titel

Zuständigkeit

Wortlaut

Zuständig zur Plangenehmigung ist in jedem Fall das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (Departement).

Art. 11bis (nouveau)
Proposition de la commission

Titre

Compétence

Texte

Il appartient dans tous les cas au Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie (département) d'approver les plans.

Art. 11ter (neu)
Antrag der Kommission

Titel

Sonderregeln für das kombinierte Enteignungsverfahren; Eröffnung

Wortlaut

Die Bahnunternehmung ersucht den Präsidenten der Schätzungscommission um Eröffnung des Verfahrens, indem sie ihm ein Muster für die persönliche Anzeige, die Werkpläne, den Enteignungsplan sowie die Grunderwerbstabelle einreicht (Art. 27 und 31 des Bundesgesetzes über die Enteignung).

Art. 11ter (nouveau)
Proposition de la commission

Titre

Règles spéciales pour la procédure d'expropriation combinée. Ouverture

Texte

L'entreprise de chemin de fer demande au président de la Commission d'estimation d'ouvrir la procédure en lui remettant un modèle de l'avis personnel, des plans de l'ouvrage, du plan d'expropriation, ainsi que du tableau des droits expropriés (art. 27 et 31 de la loi fédérale sur l'expropriation).

M. Flückiger, rapporteur: Quant au fond, à l'article 18, alinéa 1er, de la version du Conseil fédéral. Par cette disposition, la compétence déléguée à l'Office fédéral des transports, dans le cas de grands projets, est retirée.

Bundesrat Ogi: Ich möchte nur noch ergänzen, dass das Bundesgericht diese Mitwirkung des Präsidenten der Schätzungscommission zu Beginn des Verfahrens verlangt hat. Ihre Kommission ist diesem Vorschlag gefolgt, und das ist die Konsequenz dieses Zusatzes.

Angenommen – Adopté

Art. 12

Antrag der Kommission

Streichen

Proposition de la commission

Biffer

M. Flückiger, rapporteur: Le Conseil fédéral propose de transférer à l'Office fédéral des transports diverses tâches en relation avec l'expropriation qui relèvent actuellement du président de la Commission fédérale d'estimation. La commission vous propose de biffer cette disposition compte tenu des critiques émises par le Tribunal fédéral parce qu'une telle disposition introduirait une procédure supplémentaire.

Angenommen – Adopté

Art. 13

Antrag der Kommission

Titel

Auflage, Publikation und Eingaben

Abs. 1

Oeffentliche Auflage, Einsprachen und Forderungen richten sich nach den Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Enteignung, soweit dieser Bundesbeschluss nichts anderes vorsieht.

Abs. 2

Aufzulegen ist auch der Bericht über das Vorprüfungsverfahren und über die Umweltverträglichkeit des Projekts im Sinne von Artikel 9 des Bundesgesetzes vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz.

Abs. 3

Die Kantone bezeichnen mindestens eine Amtsstelle, bei welcher während der Auflagefrist die Pläne für das ganze Projekt eingesehen werden können.

Art. 13

Proposition de la commission

Titre

Mise à l'enquête, publication et requêtes

AI. 1

La mise à l'enquête publique, les oppositions et les préentions sont régies par les dispositions de la loi fédérale sur l'expropriation, dans la mesure où le présent arrêté n'en dispose pas autrement.

AI. 2

Il y a lieu de mettre à l'enquête publique également le rapport sur la procédure d'examen préliminaire et le rapport d'impact du projet au sens de l'article 9 de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement.

AI. 3

Les cantons désignent au moins un service officiel où les plans de l'ensemble du projet peuvent être consultés pendant la durée de la mise à l'enquête.

M. Flückiger, rapporteur: Cet article sera adapté parce que la procédure doit en principe se dérouler selon la loi fédérale sur l'expropriation.

Zimmerli: Das Votum von Frau Bührer veranlasst mich, hier eine Bemerkung anzubringen. Es war nicht die Meinung, dass die Einsprachebefugnis irgendwie beschränkt werden sollte. Artikel 13 spricht überhaupt nicht von der Einsprachebefugnis; diese richtet sich in allen Fällen nach den allgemeinen Vorschriften über das Verwaltungsverfahren, und die Beschwerde- und Einsprachebefugnis der Organisationen ergibt sich aus der Spezialgesetzgebung und namentlich aus dem Umweltschutzgesetz – nur damit kein Missverständnis besteht.

Angenommen – Adopté

Art. 13bis (neu)

Antrag der Kommission

Titel

Einigungsverhandlung

Abs. 1

Gegenstand der Einigungsverhandlung nach Artikel 48 des Bundesgesetzes über die Enteignung bilden nur die Entschädigungsfordernungen. Der Präsident der Schätzungscommission kann diese Verhandlung auf einen späteren Zeitpunkt verschieben.

Abs. 2

Treten mehr als 20 Betroffene mit kollektiven oder individuellen Eingaben auf, um gleiche Interessen wahrzunehmen, so kann der Präsident der Schätzungscommission verlangen, dass sie für das Verfahren einen oder mehrere Vertreter bestellen. Kommen sie dieser Aufforderung nicht innert Frist nach, so bezeichnet der Präsident der Schätzungscommission den oder die Vertreter.

Abs. 3

Die Betroffenen können in Gruppen zur Einigungsverhandlung vorgeladen werden. In diesem Fall sind Mitglieder anderer Gruppen von Enteigneten zur Verhandlung nicht zugelassen.

Art. 13bis (nouveau)

Proposition de la commission

Titre

Audience de conciliation

A1. 1

Seules les prétentions d'indemnités font l'objet des audiences de conciliation prévues à l'article 48 de la loi fédérale sur l'expropriation. Le président de la Commission d'estimation peut organiser cette audience à une date ultérieure.

A1. 2

Lorsque plus de vingt intéressés présentent des oppositions collectives ou individuelles pour sauvegarder les mêmes intérêts, le président de la Commission d'estimation peut exiger qu'ils nomment un ou plusieurs mandataires pour la procédure. S'ils ne répondent pas à cette exigence dans le délai fixé, le président désigne lui-même le ou les mandataires.

A1. 3

Les intéressés peuvent être invités en groupes à l'audience de conciliation. Dans ce cas, les membres des autres groupes de personnes expropriées ne sont pas admis à l'audience.

M. Flückiger, rapporteur: Cet article permet au président de la Commission fédérale d'estimation d'ajourner l'audience de conciliation jusqu'à l'approbation des plans. Nous l'avions déjà signalé dans le débat d'entrée en matière.

Angenommen – Adopté

Art. 14–17

Antrag der Kommission

Streichen

Proposition de la commission

Biffer

M. Flückiger, rapporteur: Ces articles tombent par le fait que la procédure d'expropriation se déroule selon la loi fédérale sur l'expropriation. Nous avons donc proposé de les biffer.

Angenommen – Adopté

Art. 18

Antrag der Kommission

Titel

Plangenehmigung; Einspracheentscheid

Abs. 1

Streichen (siehe Art. 11bis)

Abs. 2

Das Departement entscheidet in der Plangenehmigungsverfügung auch über die Planänderungsbegehren und über die enteignungsrechtlichen Einsprachen.

Abs. 3

Das Departement hört vor seinem Entscheid die beteiligten Bundesbehörden und die betroffenen Kantone an.

Abs. 4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 5

.... Gesamtprojekts nicht präjudiziert.

Art. 18

Proposition de la commission

Titre

Approbation des plans, décision et opposition

A1. 1

Biffer (voir art. 11bis)

A1. 2

Dans sa décision d'approbation des plans, le département statue également sur les demandes de modification des plans et sur les oppositions relevant du droit d'expropriation.

Al. 3

Avant de se prononcer, le département consulte les autorités fédérales concernées et les cantons touchés.

Al. 4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 5

.... parties ne soit pas préjudiciable à l'appréciation globale du projet.

Art. 19

Antrag der Kommission

Streichen (siehe Art. 18 Abs. 3)

Art. 19

Proposition de la commission

Biffer (voir art. 18 al. 3)

M. Flückiger, rapporteur: Permettez-moi, Monsieur le Président, de lier à nouveau ces deux articles. La systématique a simplement été modifiée par rapport au projet du Conseil fédéral. L'article 18, alinéa 3, correspond, du point de vue du fond à l'article 18, alinéa 2, de l'actuelle loi sur les chemins de fer. Nous proposons donc de biffer l'article 19.

Rhinow: Nur ein kurzes Wort zu Artikel 18 Absatz 4: Dieser Absatz 4 sagt zweifellos etwas Richtiges aus: «Die von der Bundesversammlung getroffenen Grundsatzentscheide über Neubaustrecken sind für das Plangenehmigungsverfahren verbindlich.» Ich wende mich selbstverständlich keineswegs gegen diese Bestimmung. Ich habe mich nur gefragt, warum man dies hier sagt. Denn als etwas unbedarfter und naiver Parlamentarier und Jurist war ich bis heute der Meinung, unsere Beschlüsse seien immer verbindlich, nicht nur dann, wenn das in einem späteren Bundesbeschluss ausdrücklich gesagt wird.

Doch Spass beiseite: Das Problem liegt nicht im Grundsatz der Verbindlichkeit, sondern vielmehr im Ausmass. Die Bundesversammlung hat am 19. Dezember 1986 unter anderem beschlossen, das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen durch vier neue Linien zu erweitern. Diese Linien werden durch die Endpunkte der Strecken definiert, nicht aber durch den Verlauf der Strecken zwischen diesen Endpunkten. Im Text der bundesrätlichen Botschaft zur «Bahn 2000» finden sich freilich unterschiedliche Ausführungen über die Streckenführung im einzelnen. Es geht mir darum, ausdrücklich festzuhalten, dass sich die in Artikel 18 Absatz 4 erwähnten Grundsatzentscheide, was die «Bahn 2000» angeht – zu anderen kann ich mich nicht äussern –, nur auf die Endpunkte der vier Linien, nicht aber auf allfällig angestellte Erwägungen in der Botschaft über die Linienführung im einzelnen beziehen. In diesem Sinne stimme ich diesem Artikel selbstverständlich zu.

Bundesrat Ogi: Ich kann die Frage von Herrn Rechtsprofessor Rhinow nicht beantworten. Ich kann nur sagen, dass ich glaube, dass es einen Unterschied gibt zwischen Ermächtigung und Auftrag. Aber ich werde Ihnen die klare, juristisch begründete Antwort nachliefern, wenn Sie einverstanden sind. Sie sind ja nicht dagegen, aber Sie haben eine schwierige Frage gestellt, die ich im Moment nicht beantworten kann.

Präsident: Ich glaube, Herr Rhinow hat nur sich selber gefragt.

Rhinow: Ich habe mich gefragt, warum man das in diesem Bundesbeschluss ausdrücklich gesagt hat. Ich bin aber nicht dagegen, dass man es sagt. Ich habe keine Frage gestellt, sondern eine Klarstellung vorgenommen, welches die Bedeutung dieser Vorschrift ist.

Angenommen – Adopté

Art. 20

Antrag der Kommission

Titel

Verhältnis zu anderen Bewilligungen

Abs. 1, 2
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 20
Proposition de la commission
Titre
Rapport avec d'autres autorisations
Al. 1, 2
Adhérer au projet du Conseil fédéral

M. Flückiger, rapporteur: Notre commission a simplement opté pour une formulation plus claire du titre. Il n'y a aucune modification quant au fond sur cet article.

Angenommen – Adopté

Art. 21
Antrag der Kommission
Streichen
Proposition de la commission
Biffer

M. Flückiger, rapporteur: Cet article peut être biffé parce que les exigences fondées sur une expropriation doivent de toute façon être adressées au président de la commission d'estimation.

Angenommen – Adopté

Art. 22
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 23
Antrag der Kommission
Streichen
Proposition de la commission
Biffer

M. Flückiger, rapporteur: Cet article devient superfétatoire, il est contenu, c'est nouveau, dans l'article 18, alinéa 2. Il faut donc le biffer.

Angenommen – Adopté

Art. 24
Antrag der Kommission
Titel
Allgemeines
Abs. 1
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
Abs. 2
Die Landumlegung wird von der kantonalen Regierung von Amtes wegen oder auf Antrag der Bahnunternehmung im Einvernehmen mit dem Bundesamt angeordnet.
Abs. 3
Streichen (siehe Art. 10bis)
Abs. 4
Die zuständige kantonale Behörde bewilligt die vorzeitige Inbesitznahme des erforderlichen Landes, wenn mit dem Bauvorhaben vor Abschluss des Landumlegungsverfahrens begonnen werden muss.
Abs. 4bis (neu)
Die Vorschriften dieses Bundesbeschlusses über die vorzeitige Besitzeinweisung im Enteignungsverfahren gelten sinngemäß.
Abs. 4ter (neu)
Die vorzeitige Besitzeinweisung kann in sinngemäßer Anwendung von Artikel 76 Absatz 6 des Bundesgesetzes über die Enteignung innerhalb der Frist von 20 Tagen mit Verwaltungsgerichtsbeschwerde angefochten werden.

Abs. 5
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
Abs. 6
.... eines Grundeigentümers offensichtlich nicht zu genügen,
Abs. 7
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 24
Proposition de la commission
Titre
Généralités
Al. 1
Adhérer au projet du Conseil fédéral
Al. 2

Le gouvernement cantonal peut d'office, ou sur proposition de l'entreprise de chemin de fer, ordonner le remembrement parcellaire, en accord avec l'office fédéral.

Al. 3
Biffer (voir art. 10bis)
Al. 4
L'autorité cantonale compétente autorise l'entreprise de chemin de fer à prendre de manière anticipée possession du terrain nécessaire, lorsque la construction ferroviaire doit commencer avant la fin de la procédure de remembrement parcellaire.

Al. 4bis (nouveau)
Les prescriptions du présent arrêté relatives aux rentrées en possession anticipées lors de la procédure d'expropriation sont applicables par analogie.

Al. 4ter (nouveau)
Conformément à l'application par analogie de l'article 76, 6e alinéa, de la loi fédérale sur l'expropriation, l'entrée en possession anticipée peut faire l'objet d'un recours de droit administratif dans un délai de vingt jours.

Al. 5
Adhérer au projet du Conseil fédéral
Al. 6
.... justifiées d'un propriétaire foncier, la procédure
Al. 7
Adhérer au projet du Conseil fédéral

M. Flückiger, rapporteur: Nous avons essentiellement modifié la systématique de cet article sans toucher au fond.

Angenommen – Adopté

Art. 25
Antrag der Kommission
Abs. 1
Streichen
Abs. 2
Soweit dieser Bundesbeschluss nichts anderes bestimmt, richtet sich das Enteignungsverfahren nach den Vorschriften des Bundesgesetzes über die Enteignung und beschränkt sich auf die Behandlung der angemeldeten Entschädigungsforderungen.
Abs. 3
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 25
Proposition de la commission
Al. 1
Biffer
Al. 2
Si le présent arrêté n'en dispose pas autrement, la procédure d'expropriation est régie par les prescriptions de la loi fédérale sur l'expropriation et se limite aux prétentions d'indemnité annoncées.
Al. 3
Adhérer au projet du Conseil fédéral

M. Flückiger, rapporteur: Nous avons biffé l'alinéa 1 de cet article parce que c'est au président de la commission de conduire l'expropriation. Il n'a donc plus de raison de subsister.

Angenommen – Adopté

Art. 26, 27

Antrag der Kommission

Streichen

Proposition de la commission

Biffer

M. Flückiger, rapporteur: Ces deux articles peuvent être biffés parce que, en principe, c'est la loi fédérale sur l'expropriation qui est déterminante selon proposition de la commission.

Angenommen – Adopté

Art. 28

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 1bis (neu)

Es gilt die Vermutung, dass dem Enteigner ohne die Besitzentweisung bedeutende Nachteile entstünden.

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 28

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 1bis (nouveau)

On admet que l'expropriant subirait de graves inconvénients s'il ne bénéficiait pas de l'entrée en possession.

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

M. Flückiger, rapporteur: L'article 28, alinéa 1bis a été ajouté pour pouvoir tenir compte de l'article 76, premier alinéa de la loi sur l'expropriation. Sur la base de cet article 76 l'expropriant doit prouver que l'entreprise serait exposée à un sérieux préjudice à défaut d'envoi en possession anticipé. Cette nouvelle disposition dans l'arrêté fédéral urgent lève l'inconvénient qui s'en suivrait pour les projets concernés.

Angenommen – Adopté

Art. 29, 30

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 31

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Rhinow

Abs. 1

.... nach neuem Recht weitergeführt. Die Rechte aller am Verfahren Beteiligten bleiben gewahrt.

Antrag Zimmerli

Abs. 3 (neu)

Bei Projekten, für die das Plangenehmigungsverfahren nach bisherigem Recht eingeleitet wurde, kann die Landumlegung nach diesem Beschluss noch bis zur Plangenehmigungsverfügung des Departements angeordnet werden. In diesem Fall wird das Enteignungsverfahren gegenstandslos.

Art. 31

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Rhinow

Al. 1

.... par la nouvelle réglementation. Les droits de tous les participants à la procédure sont maintenus.

Proposition Zimmerli

Al. 3 (nouveau)

Pour les projets dont la procédure d'approbation des plans a été ouverte selon le droit actuel, le remembrement parcellaire selon le présent arrêté peut être ordonné jusqu'au stade de la décision d'approbation des plans émanant du département. La procédure d'expropriation est alors sans objet.

M. Flückiger, rapporteur: Comme tout à l'heure pour la proposition de Mme Simmen, notre commission n'a pas eu l'occasion d'étudier les propositions de MM. Rhinow et Zimmerli. Je constate que pour ce qui concerne la proposition Rhinow elle est de nature essentiellement juridique. A titre personnel, je dirai qu'elle est probablement opportune; pour le surplus, je laisse le conseil juger à la fois de ces deux propositions.

Rhinow: Der neue Bundesbeschluss gilt nicht nur für neue Verfahren oder Verfahrensabschnitte, sondern er greift auch in hängige Verfahren ein. Deshalb sind Übergangsbestimmungen wichtig, die klar regeln, was nun in diesen hängigen Verfahren zu gelten hat – nicht zuletzt aus Gründen der Rechtsicherheit.

Die vorliegende Regelung – vor allem Absatz 1, der besagt, dass die hängigen Plangenehmigungsverfahren nach neuem Recht weitergeführt werden – hat gerade in Baselland grosse Unsicherheit und teilweise auch eine Empörung ausgelöst. Dabei mögen aber Missverständnisse und Unklarheiten mitspielen. Der Text von Artikel 31 sagt lapidar, die hängigen Verfahren würden «nach neuem Recht weitergeführt». Dabei bleibt aber unklar, zumindest vom Text her, was mit der Rechtsstellung der heute bereits am Verfahren Beteiligten geschieht, also mit den Einsprechern, welche gestützt auf das heute geltende Recht von ihren Verfahrensrechten Gebrauch gemacht haben und so am Verfahren immer noch beteiligt sind.

In der Botschaft wird ausgeführt, die Anwendung des neuen Rechts bedeute bloss, «dass formell nicht mehr das Bundesamt, sondern direkt das Departement entscheidet». In der Übersicht, auf Seite 2 der Botschaft, heisst es noch deutlicher, die Beschleunigung erfolge «unter Wahrung der Rechtsstellung der Verfahrensbeteiligten». Für die Straffung des Instanzenweges Bundesamt/Departement habe ich Verständnis. Ich schlage Ihnen aber vor, die scheinbar klare Absicht des Bundesrates in der Botschaft auch im Text des Beschlusses zum Ausdruck zu bringen. Ich habe mich dabei praktisch wörtlich an den Botschaftstext gehalten, in der Meinung und in der Hoffnung, dass der Bundesrat dann eigentlich nicht gegen meinen Antrag sein kann. Ich bitte Sie, dem Antrag zuzustimmen.

Bundesrat Ogi: Nach diesen Ausführungen, kann der Bundesrat nicht mehr gegen diesen Antrag sein. Er ist bereit, ihn zu akzeptieren. Zu Herrn Rhinow möchte ich nur noch sagen: Einsprachen werden auch weiterhin nicht hinfällig, und der Bundesrat hat deshalb keine Einwände gegen Ihre Ergänzung.

Abs. 1 – Al. 1

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Rhinow

Für den Antrag der Kommission

offensichtliche Mehrheit

Minderheit

Abs. 2 – Al. 2

Angenommen – Adopté

Abs. 3 – Al. 3

Zimmerli: Ihre Kommission hat dem Wunsch des Bundesgerichtes entsprochen und das Plangenehmigungsverfahren von allem Anfang an über die Schätzungscommissionen laufen lassen. Das hat Auswirkungen auf das Verfahren mit Bezug auf die Landumlegung. In der Botschaft wird mit Recht darauf hingewiesen, dass der Grundsatzbeschluss über die Landumlegung natürlich bereits vor der eigentlichen Planaufgabe im Plangenehmigungsverfahren getroffen worden sein muss. Für die übergangsrechtlichen Fälle möchte ich nun garantieren, dass dort, wo das Verfahren schon läuft, noch bis zur Plangenehmigungsverfügung des Departementes eine Landumlegung beschlossen werden kann. Ich glaube, das dürfte zur Beruhigung – namentlich auch im Kanton Baselland – beitragen und Missverständnisse vermeiden. Herr Bundesrat, ich kann mich vom Wortlaut her nicht auf die Botschaft abstützen, aber ich wäre Ihnen gleichwohl dankbar, wenn Sie diesen Antrag nicht bekämpfen würden.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Zimmerli	offensichtliche Mehrheit
Dagegen	Minderheit

Art. 32**Antrag der Kommission**

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Simmen**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. Dezember 2000.

Art. 32**Proposition de la commission**

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Simmen**Al. 1**

Le présent arrêté, qui est de portée générale, est soumis au référendum facultatif.

Al. 2

Il entre en vigueur le 1er octobre 1991 et a effet jusqu'au 31 décembre 2000.

Abs. 1, 2 – Al. 1, 2

M. Flückiger, rapporteur: La proposition de Mme Simmen remet en cause l'esprit même de l'arrêté fédéral urgent sur lequel nous discutons.

Je fais remarquer à Mme Simmen que la majorité de la commission a accepté la formulation de l'urgence, aussi dans l'intérêt des cantons. Ceux de Berne et Soleure, particulièrement concernés par le tronçon Mattstetten–Rothrist, seront au bénéfice de la procédure d'examen préliminaire, ce qui est loin d'être indifférent. C'est dans ce sens-là qu'il faut comprendre la notion d'urgence de l'arrêté fédéral.

Je rappelle que l'ensemble de la procédure contenue dans l'arrêté doit conduire surtout à l'amélioration des projets de chemins de fer, elle doit pouvoir être introduite le plus rapidement possible. C'est dans ce sens également que l'urgence doit être comprise. Nous devons pouvoir gagner du temps.

Au nom de la majorité de la commission, je ne peux pas accepter la terminologie présentée par Mme Simmen.

Bundesrat Ogi: Nach Artikel 89bis der Bundesverfassung können allgemeinverbindliche Bundesbeschlüsse dringlich erklärt werden, wenn sie sachlich und zeitlich dringend sind. Die Voraussetzungen sind im vorliegenden Fall ganz klar und deutlich gegeben. Ich möchte Sie bitten: Wenn Sie Verzicht auf Dringlichkeit beschliessen, würden Sie das ganze Konzept in Frage stellen. Der Bundesrat lehnt deshalb den Antrag von Frau Simmen ab. Wir brauchen die Dringlichkeitsklausel. Ohne diese Klausel verfehlt die Vorlage, die Sie jetzt so rasch, so gut und so einsichtig – ich bin Ihnen dafür dankbar – durchberaten haben, weitgehend ihr Ziel. Ich bitte Sie darum.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	20 Stimmen
Für den Antrag Simmen	8 Stimmen

Abs. 3 – Al. 3**Angenommen – Adopté****Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble**

Für Annahme des Entwurfes	29 Stimmen
	(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

87.061

Radio und Fernsehen. Bundesgesetz**Radio et télévision. Loi****Differenzen – Divergences**

Siehe Jahrgang 1990, Seite 562 – Voir année 1990, page 562

Beschluss des Nationalrates vom 7. März 1991

Décision du Conseil national du 7 mars 1991

Cavelti, Berichterstatter: Von den zahlreichen Differenzen hat der Nationalrat eine grosse Zahl durch Zustimmung zu unseren Beschlüssen beseitigt. Von den verbliebenen Differenzen beantragt unsere Kommission wiederum in mehreren Punkten Zustimmung zum Nationalrat. Hauptdiskussionspunkte beim jetzigen Stand des Verfahrens sind Artikel 6, der die Verlautbarungsmöglichkeit der Behörden regelt, Artikel 17, der die Unterbrechungswerbung regelt, Artikel 41, soweit ein Vorbehalt zugunsten der Legifizierungsmöglichkeit der Kantone statuiert werden soll, und Artikel 66, der die Strafbestimmungen regelt.

Präsident: Ich möchte auf eine Verfahrensbestimmung aufmerksam machen: Das Geschäftsverkehrsgesetz sieht in Artikel 35 Absatz 1 vor: «Bei Entwürfen zu allgemeinverbindlichen Bundesbeschlüssen, die mit der Dringlichkeitsklausel versehen sind, wird diese von der Gesamtabstimmung ausgenommen.» Wir werden über die Dringlichkeit kurz vor der Schlussabstimmung definitiv abstimmen, wenn die Bereinigung der Vorlage in beiden Räten erfolgt ist. Doch schlage ich vor, die grundsätzliche Frage, ob man diesen Artikel von uns aus ändern soll, und den Antrag von Frau Simmen jetzt zu behandeln.

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	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.086
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.06.1991 - 08:00
Date	
Data	
Seite	407-423
Page	
Pagina	
Ref. No	20 020 198