

Elfte Sitzung – Onzième séance

Dienstag, 18. Juni 1991, Vormittag
Mardi 18 juin 1991, matin

08.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Bremi

90.086

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

Botschaft und Beschlussentwurf vom 30. Januar 1991 (BBI 1977)
 Message et projet d'arrêté du 30 janvier 1991 (FF I 941)

Beschluss des Ständerates vom 6. Juni 1991
 Décision du Conseil des Etats du 6 juin 1991

Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

Antrag der Kommission

Mehrheit

Eintreten

Minderheit

(Diener)

Nichteintreten

Antrag Luder

Nichteintreten

Rückweisungsantrag Ruf

Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, einen neuen Bundesbeschluss vorzulegen, der folgenden Auflagen Rechnung trägt:

- Die Rechte der Betroffenen dürfen gegenüber der geltenden Gesetzgebung nicht eingeschränkt werden. Insbesondere ist die nach geltendem Bundesrecht bestehende Einsprachebefugnis für natürliche Personen, Organisationen und Behörden vollumfänglich beizubehalten.
- Projektvarianten sind im Verfahren als gleichwertig zu behandeln.
- Hängige Plangenehmigungsverfahren sind nach altem Recht weiterzuführen.
- Auf die Dringlichkeit ist zu verzichten.

Proposition de la commission

Majorité

Entrer en matière

Minorité

(Diener)

Ne pas entrer en matière

Proposition Luder

Ne pas entrer en matière

Proposition de renvoi Ruf

Renvoi au Conseil fédéral qui est invité à présenter un nouveau projet d'arrêté comportant notamment les éléments ci-après:

- Les droits des milieux touchés ne seront pas restreints par rapport à la législation actuelle. Il y aura lieu en particulier de conserver pleinement le droit d'opposition accordé dans le droit fédéral actuel aux personnes physiques, aux organisations et aux autorités.

- Les variantes de projets seront toutes traitées de la même manière dans la procédure.
- Les procédures d'approbation en suspens seront régies par l'ancien droit.
- On renoncera à la procédure d'urgence.

Zwygart, Berichterstatter: Die heute zur Debatte stehende Vorlage geht auf ein Postulat der Verkehrskommission des Nationalrates zurück. Die Kommission verlangte eine Ueberprüfung der Verwaltungsverfahren in allen Bereichen der öffentlichen Hand und nicht nur eine Vorlage, die sich auf einzelne Eisenbahnbauten beschränkt. Deshalb stellt die Kommission den Antrag, ihr Postulat solle noch nicht abgeschrieben werden. Anlass für das Postulat der Verkehrskommission war seinerzeit die grosse Verzögerung beim Baubeginn der Vereinalinie. Das Parlament hat im Winter 1986 dieses Vorhaben nach intensiver Diskussion beschlossen. Der erste Spatenstich war erst viereinhalb Jahre später, im April 1991, möglich. Die Verzögerungen wurden durch Einsprachen und Verwaltungsgerichtsbeschwerden verursacht. Ein Teil der Einsprachen und Beschwerden postulierte eine Aenderung des Grundkonzeptes, wie es in der kantonalen Volksabstimmung und von den eidgenössischen Räten genehmigt worden war. Erwähnt muss noch werden, dass der Zeitverlust weniger gross ausgefallen wäre, wenn der frühere Direktor der Rhätischen Bahn mehr das Gespräch gesucht hätte. Zudem sind bei der Plangenehmigung und bei der Behandlung der Einsprachen beim Bundesamt für Verkehr Pannen passiert. Soweit der historische Hintergrund.

Auch wenn in der Botschaft zum heute zur Diskussion stehenden dringlichen Bundesbeschluss von den voraussichtlichen Mehrkosten für «Bahn 2000» die Rede ist, hat dies nichts damit zu tun. Das Parlament wird sich später mit diesen Mehrkosten auseinandersetzen müssen. Aber die schleppende Realisierung der Neubau- und Ausbaustrecken hatte bis jetzt wenig mit der Plangenehmigung zu tun. Bis heute wurde erst für eine Strecke, nämlich Olten–Mutzten, die Plangenehmigung eingeleitet. Für das umstrittenste Stück – Mattstetten–Rothrist – werden die Pläne voraussichtlich erst Mitte dieses Jahres aufgelegt.

Mit dem neuen Bundesbeschluss soll das Plangenehmigungsverfahren klarer und einfacher geregelt werden. Auch der Zeitbedarf für das ganze Verfahren, das bis vor das Bundesgericht führen kann, soll etwas reduziert werden. Es ist wichtig, dass «Bahn 2000» rasch realisiert werden kann, weil die Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Privatverkehr in Bezug auf Zeitbedarf und Preis in den letzten 30 Jahren geringer geworden ist. Der Zeitbedarf von Stadtzentrum zu Stadtzentrum ist in den letzten 30 Jahren im Durchschnitt für eine Reise mit dem Auto etwa 30 Prozent, mit der Bahn nur etwa 20 Prozent kleiner geworden. Zudem hat sich die Siedlungsstruktur in den letzten 30 Jahren von den Bahnhöfen weg entwickelt. Die Leute brauchen meist mehr Zeit als früher, bis sie bei einem Schnellzugsbahnhof sind. Diese ungünstige Entwicklung beim Zeitbedarf ist einer der Gründe für die ungleiche Verkehrszunahme beim öffentlichen und privaten Verkehr.

Ich gehe nicht auf die Frage ein, ob die Bauteuerung echte Mehrkosten verursacht. Der Bund bezahlt die Investitionen laufend aus den Einnahmen. Deshalb bringt die Bauteuerung nur echte Mehrkosten, wenn der entsprechende Index höher liegt als die allgemeine Teuerung. Dabei muss berücksichtigt werden, dass im Tiefbau, wie er bei der Bahn massgebend ist, nicht der Zürcher Baukostenindex angewendet wird, weil dieser auf Wohn- und Geschäftshäuser ausgerichtet ist.

Der neue Bundesbeschluss bringt gegenüber dem heutigen Verfahren zwei wichtige Aenderungen: Neu wird das sogenannte Vorprüfungsverfahren eingeführt. Dieses braucht zusätzlich Zeit. Die Kantone und die Verwaltung haben aber klare Fristen. In diesem Vorprüfungsverfahren sollen die wichtigsten Fragen geklärt werden, damit die Bahn weiss, wo welche Probleme zu erwarten sind, bevor die Pläne öffentlich aufgelegt werden.

Die zweite wichtige Aenderung besteht in der Verkürzung des Instanzenzuges. Aufgrund von Artikel 18 Absatz 1 des Eisen-

bahngesetzes sind die Pläne für die Erstellung und Aenderung von Bauten, Anlagen und Fahrzeugen von der Aufsichtsbehörde zu genehmigen. In Artikel 10 des Eisenbahngesetzes wird das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement als Aufsichtsbehörde für den Bau und Betrieb der Eisenbahn bestimmt.

Mit der Verordnung vom 23. Dezember 1932 hat der Bundesrat die Kompetenz, die Pläne zu genehmigen, an das Bundesamt für Verkehr delegiert. Dies führt heute in der Praxis bei Projekten, bei welchen gleichzeitig mit der Plangenehmigung auch ein Enteignungsverfahren durchgeführt werden muss, zu folgendem Ablauf:

Zuerst erfolgt eine Einigungsverhandlung mit allen Einsprechern durch den Präsidenten der Eidgenössischen Schätzungskommission. Diese erfordert viel Zeit, auch wenn ganze Gruppen von Einsprechern zusammengekommen werden. Wenn zum Beispiel 1000 Leute Einsprachen machen, wie dies bei der Strecke Olten–Mutzens der Fall ist, und jeder Einsprecher 10 Minuten spricht, braucht dies 167 Stunden. Bei grösseren Projekten führen diese Einigungsverhandlungen praktisch nie zu einem Wegfall der Einsprachen. Der Präsident der Eidgenössischen Schätzungskommission muss deshalb in der Folge die ganzen Akten an das Bundesamt für Verkehr schicken, welches seinerseits alles prüfen und oftmals wieder mit den Einsprechern Kontakt aufnehmen muss. Sobald alle Abklärungen gemacht sind, kann das Bundesamt für Verkehr über die Plangenehmigung und die enteignungsrechtlichen Einsprachen entscheiden. Gegen den Entscheid des Bundesamtes für Verkehr kann beim Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement als Aufsichtsbehörde Beschwerde erhoben werden. Artikel 47 des Bundesgesetzes über das Verwaltungsverfahren ist in diesem Zusammenhang zu nennen.

Hier beginnt die gleiche Arbeit, wie zuvor beim Bundesamt für Verkehr, oft erneut mit Verhandlungen mit den Einsprechern. Gegen den Entscheid des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements kann beim Bundesgericht Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben werden.

Bei rein technischen Fragen, das heisst, wenn keine Enteignung zur Diskussion steht, kann statt der Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht eine Verwaltungsbeschwerde an den Bundesrat gerichtet werden. In der Praxis kommt das aber bei grossen Eisenbahnprojekten selten vor.

Mit dem neuen Verfahren wird im Grunde in bezug auf die Kompetenzordnung wieder das Eisenbahngesetz angewendet. Die Pläne werden direkt vom Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement genehmigt. Dieses entscheidet auch über allfällige Einsprachen. Gegen diesen Entscheid kann wie bisher beim Bundesgericht Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben werden. Die Rechte der Betroffenen werden damit nicht beschnitten. Einspracherechte der Betroffenen und die Ueberprüfungspflichten der Behörden und des Bundesgerichtes bleiben vollständig bestehen. Der Weg an das Bundesgericht bleibt offen.

Die Vorlage erfüllt die Anforderungen der Europäischen Menschenrechtskonvention. Mit dieser Verlegung des ersten Entscheides auf die obere Stufe kann Zeit gewonnen werden. Die Erfahrung hat gezeigt, dass der Entscheid des Departementes mehr den Anliegen der Bürger Rechnung tragen kann als derjenige des Bundesamtes für Verkehr.

Mit der Verkürzung des Instanzenzuges kann der Missbrauch der Beschwerdemöglichkeit verringert werden, denn heute benützen viele Leute das Recht auf Einsprache und Beschwerde, um die Realisierung des Vorhabens zu verzögern in der Hoffnung, dass es aufgrund einer geänderten Situation, z. B. bei den Finanzen, gar nicht ausgeführt wird. Es geht ihnen also gar nicht um die Anliegen, die sie in der Beschwerde geltend machen, sondern sie spielen auf Zeit – wie im Fussball.

Die Verkehrskommission hat die Vorlage eingehend diskutiert. Sie konnte sich dabei auf die sorgfältigen Abklärungen der Verkehrskommission des Ständerates stützen. Der Ständerat hat ja diese Vorlage vollständig umgekrempelt. Sie beantragt, den Beschluss nun in der Fassung des Ständerates zu genehmigen.

Die wichtigsten vom Ständerat beschlossenen Aenderungen betreffen die Aufgabenteilung zwischen dem Präsidenten der Schätzungskommission und dem Bundesamt für Verkehr. Nach dem Entwurf des Bundesrates hätte das Bundesamt für Verkehr für die Aussteckung im Gelände und die persönliche Mitteilung an die zu Enteignenden sorgen müssen. Zudem war vorgesehen, dass enteignungsrechtliche Forderungen an das Departement gerichtet werden und nicht an den Präsidenten der Schätzungskommission, wie dies heute der Fall ist. Das Departement hätte nach Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens die Forderungen an den Präsidenten der zuständigen Schätzungskommission weitergeleitet. Das Bundesgericht sprach sich aber gegen ein neues Verfahren in diesem Bereich aus.

Die Kommission und das Plenum des Ständerates sind diesem Wunsche gefolgt. Dabei wurde aber einem Hauptanliegen des Bundesrates, bei den Einigungsverhandlungen durch den Präsidenten der Eidgenössischen Schätzungskommission nicht Zeit zu verlieren; insofern Rechnung getragen, als festgelegt wurde, dass sich die Einigungsverhandlungen durch den Präsidenten der Schätzungskommission auf diese Forderungen beschränken. Dies ermöglicht einen sofortigen Beginn der Behandlung der Einsprachen durch das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement. Um gleichzeitig zu verhindern, dass über die Forderungen schon verhandelt wird, bevor überhaupt die Pläne feststehen, hat der Ständerat eine Bestimmung eingefügt, nach welcher der Präsident der Schätzungskommission die Einigungsverhandlungen auf einen späteren Zeitpunkt verschieben kann, das heisst, er hat die Möglichkeit, die Einigungsverhandlungen erst dann aufzunehmen, wenn die Pläne genehmigt sind. Zusammenfassend kann man also sagen: Es gibt mit dem neuen Verfahren keine Einschränkung der Rechte von Bürgern oder andern Betroffenen, auch nicht von Organisationen. In der Kommission wurde eingehend darüber gesprochen, ob der vorliegende Bundesbeschluss als dringlich erklärt werden soll. An sich sind dringliche Erlasse nie beliebt. Hier geht es aber darum, dass für die Strecke Mattstetten–Rothrist das neu einzuführende Vorprüfungsverfahren angewendet werden kann. Dieses Verfahren bringt für die betroffenen Kantone und Gemeinden echte Vorteile, so dass aus diesen Gründen die Dringlichkeit gerechtfertigt ist.

Mit 15 Stimmen zu 1 Stimme beantragt die Kommission die Dringlichkeit.

Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten und auch dementsprechend zu votieren.

M. Berger, rapporteur: L'arrêté qui nous est proposé vise à simplifier et à accélérer la procédure d'approbation des plans prévue par la loi sur les chemins de fer et celle du projet de RAIL 2000.

Il s'agit en fait d'éviter des retards trop importants pour tous ces chantiers envisagés. Celui de RAIL 2000 est significatif. Présenté en décembre 1985 au législateur, le projet n'en est encore qu'au début de sa réalisation. Autant dire que si les montants prévus pour ce vaste projet ferroviaire sont actuellement dépassés, rien ne doit nous étonner. En effet, l'évolution de la conjoncture financière et surtout les exigences accrues et nouvelles en matière de protection de l'environnement et de lutte contre le bruit prolongent considérablement la procédure d'approbation des plans. Il est donc très beau et très noble, au niveau du verbe, de se gargariser de l'impérieuse nécessité d'accélérer et de redoubler d'efforts pour assurer une approche plus concrète de notre réseau ferroviaire, par rapport à celui de l'Europe, sans que nous nous dotions des moyens d'y parvenir. Les procédures sont devenues si lourdes et si lentes dans notre pays que sans mesures adéquates pour simplifier et accélérer leur approbation nous pouvons être certains que le train nous passera devant le nez sans que nous ayons ni le temps ni les moyens de réagir. Nous y perdrons alors notre crédibilité en matière de transports et des atouts économiques et culturels certains.

Au vu des efforts entrepris chez nos voisins pour améliorer et accélérer la construction d'un réseau ferroviaire moderne,

nous n'avons même plus d'hésitation à faire valoir. Au contraire, notre premier souci doit être de rattraper le convoi européen en marche rapide. Dans sa grande majorité, notre commission a compris l'enjeu des dispositions qui nous sont soumises par le présent arrêté fédéral urgent.

Consultation et caractéristiques du projet. Au niveau de la consultation, 23 gouvernements cantonaux et 6 partis politiques se sont prononcés en faveur du projet. La proposition du Tribunal fédéral comme celle du Conseil fédéral concordent quant au principe du projet présenté par le Département des transports, des communications et de l'énergie. Tous deux estiment qu'il est indispensable d'accélérer la procédure pour les projets futurs et que l'objectif ne peut être atteint que par un arrêté fédéral urgent permettant d'appliquer une procédure urgente. Certes, qui dit procédure accélérée ne veut pas dire irrespect des droits des cantons, des communes et des citoyens. Au moindre doute, et en cas de recours à la procédure simplifiée, l'autorité serait alors tenue d'engager la procédure ordinaire d'approbation.

Si quelques hésitations se sont présentées en commission, ce sont surtout des préoccupations d'équité à l'endroit des autres secteurs de notre économie qui, eux aussi, sont pénalisés par la lenteur de la procédure d'application des plans, due essentiellement aux dispositions nouvelles en matière de protection de l'environnement. Certes, si chacun reconnaît la nécessité de faciliter et surtout de maintenir des délais raisonnables pour l'approbation des plans présentés pour les différents secteurs de l'économie, il n'appartient pas à votre Commission des transports et du trafic d'engager les propositions à cet égard, et ce d'autant plus qu'un postulat, accepté par notre conseil, vise à simplifier et coordonner la procédure d'autorisation pour les constructions et les installations d'importance régionale et nationale prises dans leur ensemble. C'est pourquoi, au vote, le projet de motion allant dans ce sens a été largement rejeté. Par contre, une motion invitant le Conseil fédéral à commencer immédiatement les travaux de révision de la loi sur les chemins de fer, afin de faciliter et d'accélérer la procédure d'approbation des plans et de parvenir à une solution durable, a retenu toute l'attention de notre commission à une très forte majorité des voix.

Votre commission s'est donc ralliée au principe de procédure choisi par le Conseil fédéral. 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 les administrations 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. Par cette 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 – et ceci est important – ne seront pas lésés. Les droits de recours des intéressés et l'obligation de contrôle des autorités et du Tribunal fédéral demeurent. Les voies du Tribunal fédéral restent ouvertes. En outre, le projet répond aux exigences de la Convention des droits de l'homme.

Grâce au transfert de la première décision à l'échelon supérieur, il est possible de gagner du temps. L'expérience démontre 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 des coûts ainsi occasionnés. La réduction de l'ordre d'instance permet d'atténuer les abus des possibilités de recours.

Votre commission a également approuvé les adaptations établies par la commission du Conseil des Etats. Cette dernière propose, par l'amendement de certains articles, davantage de souplesse dans l'aménagement du champ d'application de la

procédure envisagée. Nous aurons l'occasion d'y revenir, si nécessaire, dans la discussion par articles.

En date du 10 juin dernier, votre commission a pris acte de quelques adaptations proposées lors du débat au Conseil des Etats et s'y est ralliée.

En conclusion, votre commission vous propose, par 16 voix contre une, d'entrer en matière sur ce projet d'arrêté urgent, de soutenir les amendements proposés par le Conseil des Etats et ainsi, de respecter la volonté populaire concernant la réalisation de RAIL 2000 dans les meilleurs délais.

Frau Diener, Sprecherin der Minderheit: Eine Demokratie braucht Spielregeln, und diese dürfen nicht einseitig während des Spiels abgeändert werden. Ungefähr so könnte der Titel meines Nichteintretensantrages zum vorliegenden Geschäft lauten.

Herr Bundesrat Ogi, es geht heute um drei wichtige Dinge: Um unsere Demokratie, um ihre Spielregeln und um die Verwirklichung von Grossprojekten. Sie und die Mehrheit der nationalen Verkehrscommission wollen heute, Beschwerde-spielregeln ändern, ohne dabei die Mitspielerinnen und Mitspieler ausserhalb des Bundeshauses mitzubedenken. Lediglich ein Prozent des Gesamtprojektes «Bahn 2000» habe bis heute in Betrieb genommen werden können, und erst drei bis fünf Prozent befänden sich im Bau; das sind die Begründungen für die plötzliche Aenderung des Beschwerdeverfahrens. Und Schuld trügen an diesem Missstand die vielen Einsprachen einerseits und der zu lange Instanzenweg andererseits; das ist Ihre Begründung, Herr Bundesrat. Doch wenn man diese Vorwürfe etwas genauer betrachtet, dann sieht man sehr rasch, dass diese weitgehend unberechtigt und ungenau sind. Nicht die Einsprachen – die meisten wurden nämlich bis jetzt noch gar nicht behandelt –, sondern die SBB und die Bundesämter sind für diese Verzögerung verantwortlich. Die meisten Projekte konnten bis heute noch gar nicht aufgelegt werden. Unvorsorgfältige Planung und Kostenberechnung sind doch die wahren Gründe, und falsche Schuldzuweisungen an andere sind unzulässig und dürfen auf keinen Fall dazu missbraucht werden, um eine Verfahrensänderung im Beschwerderecht mit Dringlichkeit zu erzwingen.

Herr Bundesrat Ogi, die SBB, das Konzept «Bahn 2000», der öffentliche Verkehr generell haben eine breite Unterstützung in der Öffentlichkeit. Der Goodwill ist gross, aber es ist sehr gefährlich, diesen zu verschmerzen.

Dies könnte sehr wohl geschehen, wenn wir heute auf dem Weg des Dringlichkeitsrechtes ein Beschwerdeverfahren genau in dem Zeitpunkt ändern, da die hängigen und künftigen Beschwerden behandelt werden sollen. Das wird nicht verstanden; weder von den betroffenen Einsprecherinnen und Einsprechern, noch von mir und auch nicht von der grünen Fraktion.

Herr Bundesrat Ogi, Sie als Sportler, Sie müssten doch eigentlich wissen, dass Spielregeln nicht während einem Spiel – und schon gar nicht nur von einer einzigen Partei – abgeändert werden dürfen. Das ist unfair, wird nicht verstanden und führt zu verhärteten Fronten. Sie haben einen Leitspruch, Herr Bundesrat, der lautet jeweils: Wenn wir etwas Grosses realisieren wollen, dann müssen wir handeln. Langsam aber dämmert es auch in diesem Rat. Nicht alles, was an Gigantischem auf dem Papier oder hier im Saal geplant wird, lässt sich in unserem begrenzten Raume Schweiz noch problemlos realisieren.

Ausserhalb des Bundeshauses gibt es nämlich auch noch andere, nämlich: Landwirte, die ihren Boden bewirtschaften wollen; Landschaften, die vor weiteren Zerstörungen geschützt werden müssen; Biotope, die Vernetzung brauchen; Menschen, die sich nach Ruhe sehnen. Möglichst rasche und kostengünstige Lösungen stehen halt sehr oft im Widerspruch zu den Interessen an der Erhaltung von Natur und Landschaft sowie der Vermeidung zusätzlicher Belastungen der Umwelt. Die Werte, die unter den Begriff des Natur- und Heimatschutzes fallen – ob es sich nun um Güter natürlicher oder kultureller Art handelt –, sind im wesentlichen unersetzbar und unwiederbringlich; technische Werke haben sich den vorgenannten Werten unterzuordnen.

Grossprojekte scheinen künftig nur noch durchführbar durch Abbau der demokratischen Rechte, oder anders gesagt: Je enger unser Raum, um so weniger Recht kann den direkt betroffenen Menschen gewährt werden. Das ist dann die logische Interpretation dieses vorliegenden bundesrätlichen Geschäfts.

Ich erinnere mich sehr wohl noch an die Voten meiner Kollegen in der Verkehrskommission, wie sie mit glänzenden Augen bekanntgegeben haben, dass sie künftig auch noch für ganz andere Geschäfte dasselbe beschleunigte Verfahren erwarten. Und auch im Vorentwurf zum neuen Kernenergiegesetz besteht der Wunsch, die Beschwerdemöglichkeiten gegen die Nagra-Vorhaben einzuschränken, die Mitsprache der Kantone neu zu regeln und das Verfahren insgesamt zu beschleunigen. Doch zu glauben, mit dem Ausschalten der bisherigen demokratischen Mitsprache der Bevölkerung sei das Problem zu lösen, ist wohl ein sehr fataler Irrglaube. Nur der Dialog führt zum Ziel. Der Widerstand der betroffenen Regionen muss ernst genommen, in die Planung miteinbezogen und so der – zugegeben – mühsame Weg der kleinen, jedoch machbaren Schrittlchen begangen werden. Vielleicht ist das die wahre Grösse der Demokratie, Herr Bundesrat.

Auch die zeitgerechte Verwirklichung muss demgegenüber in den Hintergrund treten. Die Ueberbewertung dieses Gesichtspunktes bei einem auf Jahrhunderte ausgerichteten Werk könnte dazu führen, dass mit dem Hinweis auf Zeitdruck umweltschützerische Argumente unter den Tisch gewischt werden. Ist Zeit denn wirklich nur Geld? Ich bin der Meinung, dass Zeit auch genutzt werden kann, um Fehler zu vermeiden, bessere Lösungen zu finden, demokratische Rechte zu wahren und Betroffenen das Gefühl des Ernstgenommenwerdens zu vermitteln. Nicht in erster Linie Zeitgerechtigkeit, sondern Umweltgerechtigkeit soll den Bau von «Bahn 2000» bestimmen. «Zeitgerecht» erfährt heute sowieso schon eine unangebrachte Ueberbewertung. Zeitknappheit entsteht erfahrungsgemäss dann, wenn der Zeitbedarf für eine bestimmte Aufgabe zuwenig sorgfältig kalkuliert wurde, und das ist bei «Bahn 2000» erwiesen. Und demokratische Spielregeln gehören eben auch in die Zeitkalkulation.

Ich möchte Sie daran erinnern, was Bundesrat Schlumpf hier im Saal gesagt hat; ich zitiere ihn: «Wir werden dafür besorgt sein, dass bei der Ausführungsprojektierung der definitiven Festlegung der Linien und dann auch bei der Bauausführung im Gelände jede mögliche Rücksicht auf Landschaft, Umwelt, Siedlungsgebiete und auch auf die Belange von Land- und Forstwirtschaft genommen wird.» Was ist von all diesen Versprechungen geblieben? Einmal Rückzug aus der Fläche, statt verbessertem Angebot in den Randregionen; weiter werden die Direktbetroffenen, die sich wehren, zu Verhinderern und Sündenböcken wegen der Bauverzögerung gestempelt. Aber Bürgerrechte dürfen nicht von Fall zu Fall neu definiert werden. Wir haben heute schon vier verschiedene Varianten für die Einsprachemöglichkeiten und deren Behandlung – das sind drei zuviel. Ist es da überhaupt noch sinnvoll, eine fünfte hinzuzufügen? Dazu hat sich das Bundesgericht sehr klar geäussert: Für eine Verkürzung des Instanzenzuges bedarf es keines durch dringlichen Bundesbeschluss einzuführenden zusätzlichen Verfahrens. Die blosse Aenderung von Artikel 18 Absatz 4 Satz 3 des Eisenbahngesetzes reicht da aus. Auch die formalisierte verwaltungsinterne Projektbereinigung rechtfertigt die Schaffung eines zusätzlichen Plangenehmigungsverfahrens durch Bundesbeschluss nicht.

Das Bundesgericht kommt, wie die grüne Fraktion, zum gleichen Schluss: Sollte Hauptzweck der internen Projektbereinigung sein, die Auflage- und Einspracheverfahren soweit als möglich einzuschränken, so müsste einer solchen Absicht aus rechtsstaatlichen Gründen entschieden entgegengetreten werden. Herr Bundesrat Ogi, als Argument für dieses Vorhaben weisen Sie immer wieder auf unsere notwendige Glaubwürdigkeit gegenüber der EG hin. Ich glaube, es ist mindestens so wichtig, dass wir unserer Bevölkerung gegenüber glaubwürdig bleiben. Wir feiern dieses Jahr 700 Jahre Schweiz und sprechen sehr viel von Demokratie. Leben wir diese doch auch hier im Parlament, indem wir auf diesen umstrittenen Vorschlag des Bundesrates nicht eintreten!

Luder: Ich füge mich dem Ratsreglement und begnüge mich mit einer persönlichen Erklärung.

Mit diesem Verfahren wird der Gesamtbundesrat im Entscheidungsprozess ausgeschaltet, trotz dem Abstimmungstext, wie er vom Schweizervolk bei der Abstimmung über «Bahn 2000» verabschiedet worden ist. Dort lesen wir in Artikel 3 Absatz 1: «Der Bundesrat genehmigt die Bauetappen und bestimmt den zeitlichen Ablauf.» Dieser Bundesrat hat in den neuen Verfahren als Gesamtinstanz nichts mehr zu sagen. Einmal mehr soll der Volkswille, weil er unbequem ist, ausgeschaltet werden. Ich finde das nicht gut.

Herr Bundesrat Ogi: Wir, die Direktbetroffenen, haben überhaupt kein Interesse, den Bau von «Bahn 2000» zu verzögern. Zum Teil tragen wir diesen «Bahnrucksack» seit 20 Jahren, und wir wünschen, dies nicht noch weitere 20 Jahre tun zu müssen. Am raschesten kommen wir gemeinsam vorwärts, wenn wir endlich die berechtigten Wünsche und Anliegen der direkt betroffenen Kantone, Regionen und Gemeinden berücksichtigen. Das führt uns weiter als ein fragwürdiges neues Verfahren.

Ich bitte um Zustimmung zum Nichteintretensantrag.

Ruf: Gegen die Absicht, das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren zu straffen und mit anderen rechtlichen Verfahren besser zu koordinieren, ist wohl grundsätzlich kaum etwas einzuwenden. Wenn dies jedoch mit einer undemokratischen, drastischen Einschränkung der Rechte der Betroffenen verbunden sein soll und zum Ziel hat, eine politische Opposition gegen bestimmte Linienführungen im Rahmen des Konzepts «Bahn 2000» zu knebeln, wie dies beim vorliegenden Bundesbeschluss der Fall ist, muss man klar und deutlich sagen: So nicht! Ich habe Ihnen deshalb einen Rückweisungsantrag mit Auflagen gestellt, auf den ich anschliessend zurückkomme, dem ich zunächst jedoch einige grundsätzliche Bemerkungen voranstelle.

Der Bundesrat begründet die Vorlage, insbesondere die verlangte Dringlichkeitsklausel, damit, dass «Bahn 2000» nur so fristgerecht realisiert werden könne. Mindestens indirekt unterstellt er, die eingetretenen Verzögerungen und die umfangreichen Mehrkosten, die sich abzeichnen, seien auf eine grosse Zahl von Einsprachen zurückzuführen, beziehungsweise er befürchtet Verzögerungen durch noch bevorstehende Einsprachen. Bundesrat Ogi spricht in diesem Zusammenhang gerne vom «Rechtsmittelstaat».

Nachweisbar, dies wurde im Ständerat mehrfach unterstrichen, haben Einsprachen bisher zu keinen Verzögerungen geführt. Der schleppende Fortgang bei der Realisierung des Konzepts «Bahn 2000» und die umfangreichen Mehrkosten sind weitgehend auf eine ungenügende Planung und Kostenberechnung seitens der SBB zurückzuführen. Für die Strecke Muttenz–Olten beispielsweise hat das Buwal vor kurzem im UVP-Bericht grosse Lücken und Mängel festgestellt, die eine Beurteilung verunmöglichen würden. Das Verfahren ist denn auch inzwischen für einen Teil der Strecke sistiert worden.

Die Argumentation des Bundesrates und das Unterbreiten einer speziellen Vorlage vermögen deshalb keineswegs zu überzeugen, zumal der angestrebte Zeitgewinn als sehr fraglich zu beurteilen ist. Ich verweise unter anderem auf die Ausführungen von Ständerat Rhinow in der vergangenen Woche. Aus rechtsstaatlicher Sicht ist es überdies als bedenklich zu betrachten, die ohnehin schon unübersichtliche Situation bei der Genehmigung von Eisenbahn-Grossprojekten mit einem Sonderrecht für ein bestimmtes Konzept noch verwirlicher zu machen. Nach Annahme dieses Beschlusses wären es insgesamt drei verschiedene Verfahren, die je nach Situation gelten würden. Deshalb hätte zweifellos der Weg über eine Revision des Eisenbahngesetzes gewählt werden sollen, um alle Projekte gleich zu behandeln.

Damit komme ich zu den Auflagen meines Rückweisungsantrags.

1. Die Rechte der Betroffenen in einem neuen Plangenehmigungsverfahren dürfen gegenüber der geltenden Gesetzgebung in keinem Falle eingeschränkt werden. Insbesondere ist die nach geltendem Bundesrecht bestehende Einsprachebefugnis für natürliche Personen, Organisationen und Behörden

vollumfänglich beizubehalten. Nach Ansicht verschiedener Juristen bedeutet die Fassung des Ständerates eine massive Verschlechterung der Rechtsstellung der Betroffenen, und zwar aus folgendem Grund: Gemäss Artikel 13 Absatz 1 richtet sich das Einspracheverfahren nur noch nach dem Enteignungsgesetz. Der Kreis der Einspracheberechtigten und die Einsprachekognition werden damit massiv reduziert, nämlich alleine auf betroffene Grundeigentümer und auf Entschädigungsfragen im Rahmen des Enteignungsverfahrens. Alle übrigen in ihren schutzwürdigen Interessen Betroffenen – Private, Umweltorganisationen, Gemeinden, Planungsverbände usw. – verlieren ihre bisherige Legitimation. Einsprachen nach Umweltschutz- beziehungsweise nach Heimatschutzgesetz wären nicht mehr möglich. Die Folge wäre, dass sich die Bundesbehörden im Extremfalle über das geltende Umweltschutzrecht hinwegsetzen könnten, ohne dass dagegen Beschwerde geführt werden könnte.

Diese unhaltbare Beschneidung von Rechten darf aus demokratischer und rechtsstaatlicher Sicht keinesfalls hingenommen werden.

2. Varianten, wie sie bekanntlich von Kantonen zu den offiziellen SBB-Linienführungen vorgeschlagen werden, sind unbedingt während des ganzen Verfahrens als gleichwertig zu behandeln. Dies gilt namentlich für den Bericht über das Vorprüfungsverfahren und die Darstellung während der Planaufgabe in den von den Kantonen bezeichneten Amtsstellen.

3. Hängige Plangenehmigungsverfahren sind nach altem Recht weiterzuführen. Hier geht es um den Grundsatz der Rechtssicherheit. Ich zitiere kurz aus dem uns gestern zugegangenen Schreiben des Verkehrs-Clubs der Schweiz:

«Die Anwendung des neuen Rechts auf bereits laufende Verfahren schafft Unsicherheit und Verwirrung und provoziert geradezu langwierige Rechtsstreitigkeiten um Verfahrensfragen. Wie soll bei einem bereits aufgelegten Projekt die Vorprüfungsphase nachgeholt werden? Wird nach der Vorprüfung nochmals aufgelegt? Verzögerung statt Beschleunigung wäre die Folge von daraus entstehenden Rechtsstreiten.»

Die Stadt Liestal hat uns vor kurzem unter anderem folgendes geschrieben: «Wir stellen mit Empörung fest, dass vorab aus politischen Ambitionen heraus ein hängiges Rechtsverfahren unter dem Vorwand der Dringlichkeit rückwirkend zugunsten des Stärkeren geändert werden soll.» Dies sind Worte, die für sich sprechen.

4. Auf die Dringlichkeit ist unbedingt zu verzichten. Dringliche Bundesbeschlüsse sind für jene Fälle vorgesehen, die von der Sache her keinen Aufschub ertragen. Dies ist hier ohne Zweifel nicht der Fall. Zu diesem Aspekt werde ich mich in der Detailberatung noch eingehender äussern.

Die Vorlage ist also mit zahlreichen gewichtigen Mängeln behaftet, die eine Rückweisung oder allenfalls ein Nichteintreten zwingend erforderlich machen.

Lassen Sie mich abschliessend eine politische Wertung vornehmen. Wenn man die ganze Vorlage und die Argumentation des Bundesrates studiert, dann bekommt man unweigerlich den Eindruck, dass es sich hier in erster Linie um eine Lex Oberaargau handelt. Bekanntlich besteht im bernisch-solothurnischen Mittelland eine geschlossene Opposition gegen die von den SBB geplante Linienführung der Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Rothrist. Die betroffenen Gemeinden und die Bevölkerung verhalten – zusammen mit Regionalplanungsverbänden und den Kantonsregierungen von Bern und Solothurn – einer eigenen Variante, der sogenannten Variante Kantone, zum planerischen Durchbruch. Diese Variante berücksichtigt die Anliegen der Wohngebiete, der Landwirtschaft, des Kulturlandes, des Waldes, der Erholungsgebiete, der Natur in ihrer Vielfalt und der ganzen Umwelt wesentlich besser als die Variante SBB. Die Variante Kantone weist jedoch – wie Sie wissen – mehr Tunnelstrecken auf und ist deshalb um einige hundert Millionen Franken teurer.

Vor allem wegen der Mehrkosten der Kantonsvariante, Herr Bundesrat Ogi – ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie mir jetzt zuhören würden –, ist aber eine politische Entscheidung des eidgenössischen Parlaments nötig. Dieses kann aber nicht entscheiden, weil der Bundesrat keine entsprechende Vorlage unterbreitet, trotz wiederholter Interventionen der Betroffenen

und der Kantonsregierungen von Bern und Solothurn. Zuletzt hat der Grosse Rat des Kantons Bern am 30. Mai 1991 sogar eine Ständesinitiative für einen Bundesbeschluss zugunsten der Variante Kantone beschlossen.

Warum also lässt der Bundesrat das Parlament nicht endlich entscheiden? Weil das EVED und die SBB ganz offensichtlich auf die offizielle SBB-Variante setzen. Die gleichwertige planerische Ausarbeitung der Kantonsvariante erweist sich immer mehr als politisches Manöver im Rahmen einer Hinhaltetaktik! Und weil man im Falle der SBB-Variante eine grosse Zahl von Einsprachen befürchtet, will man bereits vorher die Zahl der Einsprecher und deren Rechte auf undemokratische Weise beschränken. Man will also politische Opposition ausschalten. Dies ist Willkür und darf im Interesse der Glaubwürdigkeit der staatlichen Institutionen, des Vertrauens der Bürger in den Staat, der Demokratie überhaupt, nicht geschehen!

Eine Tatsache lässt sich nicht wegdiskutieren: Die Linienführung der Strecke Mattstetten–Rothrist bedingt einen politischen Entscheid, unabhängig vom Plangenehmigungsverfahren. Es wäre am vernünftigsten, diesen Entscheid vor dem Verfahren zu fällen, das für politische Weichenstellungen nicht geeignet ist.

Herr Bundesrat Ogi, warum nehmen Sie als Berner die Interessen Ihrer eigenen Mitbürger nicht besser wahr? Warum beantragen Sie nicht sofort die Kantonsvariante und unterbreiten uns, dem Parlament, eine Vorlage? Sie können sicher seier, dass Sie dann das Projekt ohne Verzögerung seitens der Betroffenen rasch realisieren könnten!

Ich bitte Sie um Zustimmung zum Rückweisungsantrag.

Thür: Im Namen der grünen Fraktion bitte ich Sie, auf diese Vorlage nicht einzutreten. Sie ist schlecht begründet, mangelhaft ausgearbeitet, kontraproduktiv in ihren Auswirkungen und rechtsstaatlich bedenklich. Ich möchte das ausführen.

Die Vorlage ist schlecht begründet. Der Bundesrat macht die Verzögerung bei der Realisierung von «Bahn 2000» dafür verantwortlich, dass mit einem dringlichen Bundesbeschluss nun das Plangenehmigungsverfahren geändert werden müsse. Implizit macht er die Umweltverbände dafür verantwortlich, und entsprechend werden auch diese Verbände in ihren Rechten massiv eingeschränkt. Dieser Vorwurf muss in aller Form zurückgewiesen werden.

Verantwortlich für die massiven Verzögerungen sind weder Einsprecher noch Umweltverbände, sondern die SBB und die Bundesverwaltung selber, die es nicht geschafft haben, die Projekte rechtzeitig aufzulegen. Der Präsident der vorbereitenden Kommission hat in seinem Votum bereits darauf hingewiesen, dass bis heute die Pläne ja noch gar nicht aufgelegt seien. Also können weder die Einsprecher noch die Umweltverbände für Verzögerungen verantwortlich gemacht werden.

Von diesem Sachverhalt will man nun offensichtlich ablenken, indem man Sündenböcke ausserhalb der Verwaltung sucht und so tut, als ob man mit einer Straffung der Verfahren hier Entscheidendes gewinnen könnte.

Wohlverstanden, die grüne Fraktion ist nicht grundsätzlich dagegen, dass Verfahrensleerläufe eliminiert und Verfahrensabläufe dort gestrafft werden, wo es sinnvoll ist. Das kann aber dadurch geschehen, dass im ordentlichen Gesetzgebungsverfahren das Eisenbahngesetz abgeändert wird, wie das im übrigen auch das Bundesgericht zu bedenken gibt.

Die Vorlage ist schlecht durchdacht und schlecht ausgearbeitet. Man spürt den Zeitdruck, aber auch, dass Zeit gewonnen werden soll. Hier wird dem Parlament etwas Schlechtes vorgelegt. Ich möchte das ausführen: Im Vorprüfungsverfahren haben die Umweltverbände keine Mitwirkungsmöglichkeiten, und damit wird das eigentliche Ziel der Vorlage, Verfahrensleerläufe überflüssig zu machen, geradezu vereitelt. Denn Umweltverbände können nur noch Einsprachen erheben, weil sie sonst nicht mitwirken können.

Die Vorlage ist auch unverständlich: In Artikel 6 Absatz 3 wird beispielsweise statuiert, dass im Vorprüfungsverfahren geringere Anforderungen an die Vollständigkeit der Vorlagen gestellt werden können, wenn Varianten eingereicht werden. Diese Bestimmung lädt zu Missbräuchen ein, indem Umweltverträglichkeitsprüfungen nicht mehr verlangt werden. Das

hat zur Folge, dass Sie zwar Varianten haben, diese Varianten aber nicht miteinander vergleichen können. Das ist sachlich unsinnig. Die Vorlage eröffnet dem Bundesamt für Verkehr ausserdem die Möglichkeit, willkürlich Vernehmlassungsfristen anzusetzen. Sie sehen das bei Artikel 7 Absatz 5, wo das Bundesamt für Verkehr den betroffenen Bundesbehörden beliebige Fristen bis längstens zwei Monate ansetzen kann. Das können auch sehr kurze Fristen sein. Damit kann man unliebsame Opposition bereits im Ansatz liquidieren.

Unsinnig ist die Vorlage sodann, weil das neue Recht auch auf bereits laufende Verfahren zur Anwendung kommen soll. Das hat zur Folge, dass bei bereits aufgelegten Projekten noch Vorprüfungsverfahren nachgeholt werden müssen, was sicher auch nicht zur Beschleunigung beiträgt. Die Vorlage schafft ausserdem einen Verfahrenswirwar erster Güte, indem wir nun im Bereich des Eisenbahngesetzes fünf Plangenehmigungsverfahren haben. Das gibt es in keinem anderen Bereich, es ist nicht einzusehen, weshalb hier nicht mit einem einzigen Verfahren auszukommen ist. Wenn am Schluss nicht einmal mehr die Juristen klarsehen, kommt der Normalbürger erst recht nicht draus, wenn wir ihm fünf verschiedene Verfahren vorsetzen.

Die Vorlage ist darüber hinaus in den Konsequenzen kontraproduktiv. Man will ja – das ist das erklärte Ziel – die Verfahren beschleunigen, man will Leerläufe vermeiden. Ich habe bereits darauf hingewiesen: Man produziert Leerläufe, wenn man den Umweltverbänden keine Mitwirkungsrechte im Vorprüfungsverfahren einräumt. Dann zwingt man sie zu Einsprachen, was sicher kontraproduktiv wäre. Kontraproduktiv ist die Vorlage sodann, weil Auseinandersetzungen über Verfahrensfragen stattfinden werden, denn es wird unklar sein, was nun gilt. Muss nun bei aufgelegten Projekten ein Vorprüfungsverfahren nachgeholt werden oder nicht? Lauter Fragen, die durch diese neue Vorlage provoziert werden.

Das Dringlichkeitsrecht hat sodann die unsinnige Konsequenz, dass dieser Bundesbeschluss – wenn das Referendum zustande käme und erfolgreich wäre – in einem Jahr wieder ausser Kraft gesetzt werden müsste. Das hätte zur Folge, dass wir in der Zwischenzeit Verfahren nach neuem Recht gehabt hätten und dann nach diesem Jahr wieder Verfahren nach altem Recht abwickeln müssten, was wiederum zu Zeitverzögerung führen würde. Auch hier wäre es richtig und sinnvoll, wenn man das Verfahren schon ändern will, dies auf dem normalen Gesetzgebungsweg zu tun; dies würde der ganzen Sache viel mehr dienen und würde Leerläufe vermeiden.

Zu guter Letzt: Die Vorlage ist auch rechtsstaatlich bedenklich, weil in einem laufenden Verfahren die Spielregeln geändert werden – Frau Diener hat bereits darauf hingewiesen – und man durch Dringlichkeitsrecht diesen Regeln eine vorgezogene Geltung verschaffen will; das ist auch vom Bundesgericht in der Vernehmlassung kritisiert worden. Das Parlament täte gut daran, die Kritik des Bundesgerichtes in diesem Punkt zu bedenken und eine Vorlage zu unterstützen, die im normalen Gesetzgebungsverfahren ausgearbeitet wird. Ich bitte Sie aus diesen Gründen, den Nichteintretensanträgen Folge zu leisten.

M. Theubet: Le groupe démocrate-chrétien, au nom duquel je m'exprime, a toujours soutenu le projet RAIL 2000 parce qu'il considère les investissements prévus comme répondant à un besoin de rattrapage qu'il convient de satisfaire au mieux et au plus vite. Ces grands travaux doivent non seulement être réalisés rapidement mais aussi efficacement, c'est-à-dire en évitant des pertes d'énergie dans le traitement des dossiers, tout en faisant prévaloir l'économie des moyens. C'est pourquoi les raisons avancées par le Conseil fédéral et retenues par la majorité de notre commission pour justifier une procédure plus rapide sont à nos yeux pertinentes. Il est évident que la situation actuelle conduit à un blocage du développement des transports publics, extrêmement préjudiciable et coûteux.

Face à cet état de fait insatisfaisant, notre groupe approuve sans réserve l'arrêté fédéral qui nous est soumis. En effet, tout doit être entrepris, au niveau de la procédure, pour la réalisation complète et dans les délais prévus du projet RAIL 2000, sans que le statut juridique des intéressés en pâtisse, mais

sans concéder d'inutiles dérogations aux parties en cause. Cette mesure apparaît aussi comme une nécessité au regard du droit actuel qui accuse certaines faiblesses face à l'importance politique toujours plus grande donnée à certains éléments, telle la protection de l'environnement. Il s'agit donc de rétablir un certain équilibre.

Pour les projets dont il est question, l'exécution de la décision populaire, donc l'intérêt général, doit passer avant les intérêts régionaux et particuliers. Cette exigence n'est pas seulement valable pour RAIL 2000 mais pour tous les autres projets d'intérêt public, même ceux de moindre importance. Nous estimons de ce fait qu'il serait opportun de réexaminer le champ d'application de cette nouvelle procédure. Pour cela, une meilleure vue d'ensemble de ce domaine ainsi qu'une amélioration de la coordination sont indispensables. C'est dans cet état d'esprit que notre groupe accepte la motion de la commission visant à réviser la loi sur les chemins de fer dans le sens d'une accélération de la procédure d'approbation des plans, et ce, de manière durable. D'autre part, nous avons pris note avec satisfaction du fait que le Tribunal fédéral et le département responsable sont d'accord sur les principes essentiels de cette procédure accélérée. Ce n'est pas là son moindre avantage. Enfin, notre groupe reconnaît le caractère d'urgence de cet arrêté fédéral, faute de quoi son but ne serait pas pleinement atteint. Il en irait de même des propositions de minorité et des propositions individuelles qui tendent toutes à vider plus ou moins l'arrêté de sa substance, ce que nous ne saurions accepter.

En conclusion, le groupe démocrate-chrétien fait sienne la procédure envisagée par le Conseil fédéral et se rallie à la forme adoptée par le Conseil des Etats pour en régler l'application. Nous voterons donc l'entrée en matière et soutiendrons toutes les propositions de la majorité de la commission.

Müller-Meilen: Die FDP-Fraktion ist für Eintreten auf den Bundesbeschluss über das Plangenehmigungsverfahren, die grosse Mehrheit für seine Genehmigung in der von der Kommission verabschiedeten dringlichen Form. Wir müssen vom Rekurs-Staat wieder zum Realisierungs-Staat kommen. Grosse, dringliche Bauprojekte drohen durch eine Ueberzahl von Einsprachemöglichkeiten zu Tode geritten zu werden. Das lähmt die Initiative und untergräbt das Vertrauen in die Effizienz des Staates. Das Einsprachewesen ist denaturiert, es ist kollektiviert worden. Einsprachen werden organisiert, teilweise in offensichtlich trölerischer Absicht. Verhindern, verzögern, verteuern sind die abwegigen Grundsätze jener, die grosse Bauprojekte gegen den demokratisch zustande gekommenen Willen von Parlamenten oder Volksentscheiden stoppen wollen. Allein gegen die Linienführung Muttentz–Olten sind 1500 Einsprachen erfolgt. Um das Bewilligungsprojekt Vereina zu bereinigen, brauchte es dreieinhalb Jahre. Gegen diese Unterwanderung demokratischer Kompetenzen und Entscheide musste etwas unternommen werden. Die Verkehrskommission hatte am 1. November 1989 auf freisinnig-demokratischen Antrag hin ein Postulat beschlossen, das den Bundesrat auffordert, die nötigen Massnahmen gegen einen solchen Missbrauch des Einspracheverfahrens zu ergreifen. Das Postulat wurde einen Monat später vom Rat überwiesen. Wir sind Herrn Bundesrat Ogi dankbar, dass er dem Anliegen rasch entsprochen und einen Bundesbeschluss vorgelegt hat; entsprechende Bestimmungen sind auch in die Alpen-transitvorlage eingeflossen. Wir sind der Ueberzeugung, dass im Hinblick auf «Bahn und Bus 2000» die Dringlichkeit des Bundesbeschlusses gegeben ist. Dem Bundesbeschluss soll nicht das gleiche Schicksal bereitet werden können wie den grossen Bauvorlagen. Aus unserer Fraktion wird von solothurnischer Seite der Antrag gestellt, auf die Dringlichkeit zu verzichten. Ein solcher Verzicht macht die Vorlage sinnlos, denn sie ist auf «Bahn und Bus 2000» konzentriert. Sie muss so früh in Kraft treten können, dass sie auf das Plangenehmigungsverfahren, vor allem der beiden Haupt-Neubaustrecken Muttentz–Olten und Rothrist–Mattstetten, Einfluss nehmen kann. Die Rechte aller am Verfahren Beteiligten werden in Artikel 31 ausdrücklich gewahrt. Aber vor lauter Betroffenheit darf das Gesamtinteresse nicht hintangestellt werden.

Es ist an sich bedauerlich, dass sich der Bundesbeschluss auf das Projekt «Bahn und Bus 2000» konzentriert. Nötig ist eine allgemeine Ueberprüfung des Plangenehmigungsverfahrens. Auf meinen Antrag hat die Verkehrskommission einstimmig eine Motion beschlossen, die eine dauerhafte Lösung im Eisenbahngesetz anstrebt, wie sie das Departement ins Auge fasst. Ich bitte Sie, mit der Annahme der Motion den Willen des Parlamentes zu dokumentieren, auch bei künftigen Vorlagen eine Beschleunigung der Realisierung anzustreben. Die Verkehrskommission hat sich auf den Verkehrsbereich beschränkt, weil sie nicht über den Hag in die Kompetenzen anderer Kommissionen fressen wollte, aber zweifellos gilt das gleiche auch auf anderen Gebieten.

Es ist klar, dass das Suchen nach der besten Lösung unter Mitbeteiligung der von einem Grossprojekt besonders Berührten, vor allem der Gemeinden und Kantone, nicht unterbunden werden darf. Aber dieses Suchen darf nicht die Verwirklichung an sich in Frage stellen, es muss innert nützlicher Frist erfolgen. Sie haben wahrscheinlich auch die Ausstellung der Pläne über umweltgerechtere Lösungen auf der Strecke Mattstetten–Rothrist gesehen. Mit unerhörter Subtilität und Liebe zum Detail hat man da versucht, den Wünschen der Gemeinden und der Kantone entgegenzukommen. Hier wurde wohl die oberste Grenze dessen erreicht, was erwartet werden darf. Frau Diener und Herr Thür, das Erarbeiten dieser Vorschläge und die dafür nötige Zeit können Sie doch nicht einfach den SBB oder der Bundesverwaltung anlasten.

Wenn man diesen Versuch gesehen hat, ist man um so enttäuschter über den Brief der Interessengemeinschaft «Umweltgerechte Bahn», der von Kollege Luder als Präsident unterschrieben ist und gegen den Bundesbeschluss Opposition macht. Herr Luder war gegen das Projekt «Bahn und Bus 2000» – was selbstverständlich sein gutes Recht war. Jetzt versucht er aber, die Verwirklichung des Projekts zu verhindern. Er hat fünf Minderheitsanträge eingereicht. Manchmal scheint mir diese Opposition die nötige Loyalität gegenüber demokratischen Entscheiden zu strapazieren. Wenn man daran denkt, dass jeder Tag Verzögerung bei der «Bahn 2000» Mehrkosten von 1 Million Franken bringt, dann kommt man nicht um die Feststellung herum, dass Herr Kollege Luder auf dem besten Wege dazu ist, der teuerste Nationalrat aller Zeiten zu werden.

Die Einsprachemöglichkeiten – um dies noch einmal zu sagen – werden nicht gekürzt, aber das ganze Verfahren wird zeitlich gestrafft und beschleunigt, vor allem durch die Setzung gesetzlicher Behandlungsfristen und die bessere Gliederung. Das erstinstanzliche Verfahren wird zweigeteilt in ein Behördenverfahren (Bereinigungsverfahren) und in das bisherige Einspracheverfahren. Ferner erfolgt eine bessere Koordination mit dem Landumlegungs- und Enteignungsverfahren und eine Verkürzung des Instanzenzugs Departement/Bundesgericht. Die Einwendungen des Bundesgerichts sind bereits in der ständerrätlichen Kommission weitgehend berücksichtigt worden.

In der Verkehrskommission hat die Vertreterin der grünen Fraktion, Frau Diener, Nichteintreten beantragt. Diese negative Haltung gegenüber der Beschleunigung eines Grossprojektes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs zeigt mir den ganzen inneren Widerspruch der Verkehrspolitik der Grünen, wie er auch beim Alpentransit zum Ausdruck kommt. Man ist an sich aus ökologischen Gründen für die Förderung des öffentlichen Verkehrs, aber man kann sich nicht zu einer wirksamen Förderung durchringen: weil auch der Ausbau des öffentlichen Verkehrs Land braucht, indem Landschaften durchfahren werden, weil Züge Lärm verursachen und die Mobilität erleichtern.

Letztlich dominiert immer die Betroffenheitsmentalität und verhindert oder behindert die Erreichung des grossen Ziels. Man ist immer auf der Suche nach der reinen Vorlage, die es nun einmal nicht gibt, und verpasst dann die Realisierung konkreter, umweltfreundlicher Projekte. Um es mit einem Bild zu sagen: Die Grünen kommen mir wie Alpinisten vor, die die Besteigung eines Viertausenders anvisieren, deren Kondition aber knapp für den Gurten reicht.

Unser Staat darf nicht zum Palaver- und Einsprache-Staat ver-

kommen. Wir müssen seine Effizienz wieder steigern, auch bei der Verwirklichung von Grossprojekten. Ich bitte Sie namens der FDP, die Nichteintretensanträge und den Rückweisungsantrag abzulehnen und den Bundesbeschluss in der von der Verkehrskommission genehmigten dringlichen Form zu genehmigen.

Bonny: Ich bin ein grundsätzlicher Befürworter dieser Vorlage, möchte mir aber eine kritische Anschlussbemerkung gestatten.

Ende Mai dieses Jahres hat das Bundesamt für Verkehr die erstinstanzlichen Entscheide zu den Einsprachen gegen das Projekt «Bahn 2000» im Bereiche des Baselbietes gefällt. Wie ich feststellen konnte, haben nun diese Entscheide bei den Instanzen der SBB zu einer ziemlichen Verunsicherung geführt. Der Grund liegt darin, dass die Einspracheentscheide mit gewichtigen Auflagen verbunden wurden, mit Auflagen, die zum Beispiel Veränderungen in der Linienführung bewirken, weitere Studien erfordern, aber auch die Verlängerung eines Tunnels vorsehen.

Meine Frage, Herr Bundesrat Ogi: Wie verhalten sich diese Auflagen mit dem Sinn und Zweck der heute zur Diskussion stehenden Vorlage, die ja ganz eindeutig auf eine Beschleunigung des Verfahrens abzielt? Bringen diese Auflagen nicht wiederum eine zeitliche Verzögerung mit sich? Mit anderen Worten – und das ist für mich eine echte Frage, ich möchte Ihnen vor allem Gelegenheit geben, dazu Stellung zu nehmen –: Weiss beim Bund in dieser Frage die linke Hand noch, was die rechte tut?

Persönliche Erklärung – Déclaration personnelle

Luder: Die Anschuldigungen von Herrn Müller-Meilen weise ich aufs schärfste und vollumfänglich zurück. Es ist eine Anmassung, solche Erklärungen und Vorstellungen hier in diesem Rate zu verbreiten. Es stimmt nicht, dass die direkt betroffene Bevölkerung in irgendeiner Art schuld ist, wenn die «Bahn 2000» teurer zu stehen kommt, als dies ursprünglich in der Botschaft dargestellt worden ist. Das ist der Fehler der ungenügenden Berechnungen, das ist der Fehler der ungenügenden Darstellung, und das ist der Fehler der ungenügenden Planung. Aber nicht die betroffene Bevölkerung ist daran schuld.

Ich verstehe: Man sucht jetzt Sündenböcke, und man glaubt nun, die Sündenböcke seien das Volk und die Direktbetroffenen. Aber das ist bei weitem nicht so. Ich komme aus einer Region, in der die Bevölkerung nun beschuldigt wird, sie verzögere und bremse. Wir haben noch keine Sekunde verzögert und gebremst. Wir hatten auch noch nie die Gelegenheit dazu. Wenn man nun die Gelegenheit dazu schaffen will, mit einem Verfahren, das Einsprachen geradezu heraufbeschwört, kann ich ja nichts dafür. Wenn wir nun so entscheiden, dass das Referendum ergriffen werden muss, dann bremsen wir! Aber solche Anschuldigungen weise ich aufs schärfste zurück.

M. Béguelin: Le peuple suisse a décidé, en décembre 1987, le principe de l'organisation de RAIL 2000. Cette décision découle d'un référendum lancé par des opposants au projet. Ces opposants ont donc perdu démocratiquement. Si je rappelle ce fait, c'est que ces derniers se manifestent à nouveau dans le débat qui nous occupe aujourd'hui; j'y reviendrai tout à l'heure.

Un second rappel est nécessaire. Le peuple a accepté RAIL 2000 pour une raison fondamentale précise: «Compte tenu des impératifs écologiques, les transports publics doivent absorber une plus grande part de la mobilité générale». Or, le réseau des CFF, saturé sur les grands axes, et datant du dix-neuvième siècle pour l'essentiel, n'offre que des performances insuffisantes pour inciter les citoyens à laisser leur voiture au garage. Par conséquent, RAIL 2000 est un projet qui vise à améliorer la qualité de vie globale de tout le pays, en transférant librement, par des performances améliorées, une part du trafic de la route sur le rail. Par conséquent encore, la réalisation de RAIL 2000 dans les délais prévus est fondamentale sur le plan écologique. Je rappelle qu'à l'heure actuelle,

82 pour cent des déplacements de personnes s'effectuent, dans notre pays, sur la route et que chaque retard de RAIL 2000 contribue à faire augmenter ce taux. La réalisation de RAIL 2000 dans les délais promis au peuple n'est pas seulement une nécessité écologique, c'est une obligation financière, pour tous ceux qui ont le souci d'une saine gestion des fonds publics. Chaque jour de retard augmente la facture.

Je ferai deux remarques. Premièrement, en ce qui concerne le retard actuel, il est certain que les CFF n'ont pas empoigné le dossier avec toute la rigueur et toute la volonté de dialogue qu'il aurait mérité dès le début. Dans certains cas même – nous pensons à Bâle-Campagne en particulier – les premiers contacts avec les autorités locales et les personnes directement touchées ont été franchement mauvais. Tout s'est passé comme si les CFF voulaient imposer «au bulldozer» leur solution. Evidemment, avec cette manière de faire, les positions se sont bloquées, et il a fallu et il faut beaucoup de temps et de patience pour reconstituer les conditions d'un dialogue normal. Mais les oppositions sont là et il s'agit de les traiter. J'observe toutefois que pour le tronçon Mattstetten–Olten un travail remarquable a été fait en ce qui concerne le dialogue avec les communes, et des solutions très intéressantes ont été trouvées. Ceux qui ont pris la peine d'aller consulter le dossier ont pu s'en rendre compte.

Il faut relever un phénomène supplémentaire. Avec la réalisation du réseau d'autoroutes, la population riveraine a pris l'habitude de négocier des remaniements parcellaires et de se faire payer les inconvénients subis, parfois au prix fort. Le compte des routes nationales offre une flexibilité en la matière que n'offre pas le budget des CFF, d'où des résistances d'autant plus vives et un acharnement particulier à aller jusqu'au bout des recours, dans l'espoir d'indemnités substantielles.

D'autre part, il existe des opposants à RAIL 2000 qui, bien que désavoués par le peuple, ne désarment pas. Ils multiplient systématiquement les obstacles. Ils se mettent au vert – si je puis dire – sous les parapluies de: «l'écologie au niveau local» et de «flattons l'égoïsme, il en restera toujours quelque chose». Ils multiplient les contre-projets, ajoutent des dizaines de kilomètres de tunnels à des dizaines de kilomètres de tunnels et surtout, ils jouent à faire exploser les coûts pour mieux dénoncer ensuite «le gouffre financier» des CFF. En un mot ils font tout pour couler le projet, sans oser le dire. Il faut dénoncer haut et clair cette hypocrisie. Et là, je dois me tourner vers l'Union démocratique du centre, parti gouvernemental. Pour lever tous les doutes, je souhaite une déclaration de votre part à cette tribune, selon laquelle le parti de M. Luder soutient la réalisation de RAIL 2000 dans les délais promis au peuple. En effet, M. Luder travaille objectivement à la réalisation accélérée de l'autoroute à six pistes Zurich–Berne, car c'est là aussi l'enjeu concret, réel à court terme: dans huit ans, c'est ou bien RAIL 2000 réalisé entre Mattstetten–Olten–Aarau ou bien l'autoroute Berne–Zurich à six voies.

En conclusion, le projet qui nous est soumis n'est sans doute pas parfait quant à la forme. M. Herzog s'exprimera au sujet des sensibilités particulières, telles qu'elles sont ressenties au sein du groupe socialiste. Mais l'objectif final va exactement dans le sens écologique général voulu par le peuple, c'est-à-dire réaliser RAIL 2000 dans les délais prévus. C'est pourquoi je vous invite à entrer en matière et à rejeter les propositions Diener, Luder et Ruf.

Herczog: Die SP-Fraktion steht der Vorlage mehrheitlich kritisch gegenüber. Es ist einerseits zwar zu begrüßen, dass ein absolut veraltetes Plangenehmigungsverfahren, das den aktuellen und modernen Projekten nicht mehr entsprechen kann, modernisiert werden soll. Andererseits können demokratische Einspracherechte nicht einfach so – weil es dem Bauherrn nicht passt – per Dringlichkeitsrecht praktisch eliminiert werden. Hierzu drei Bemerkungen:

1. Zum Verfahren. Es existiert generell ein Verfahrensschaus bei Grossprojekten. Bei den Eisenbahnen haben wir bis jetzt drei verschiedene Verfahren – sie kennen das –: ordentliches, kombiniertes, vereinfachtes. Wir haben bei den Nationalstrassen wieder ein anderes Verfahren. Bei Rohrleitungen und bei der Neat wird nochmals je ein anderes Verfahren angewendet.

Es wäre doch hier Gelegenheit gewesen, ein einheitliches Verfahren für Grossprojekte zu schaffen. Demgegenüber schafft aber dieses Dringlichkeitsrecht keine Klarheit. Anzustreben wäre ein einheitliches Verfahren für Grossprojekte bezüglich Gliederung, Entscheidungskompetenzen, Rechtsmittelverfahren. Dies ist aber – seien wir ehrlich – mit dieser Vorlage offensichtlich nicht geschehen, und man wollte das offenbar auch nicht.

Die Rechtsungleichheit, die Rechtsunsicherheit nimmt mit der zunehmenden Verfahrenszahl nicht ab, im Gegenteil. Auch Fachleute, Planer und Planerinnen, Juristen und Juristinnen, haben praktisch keinen Ueberblick im Verfahrenssdschungel. Auch das – dass man keinen Ueberblick hat, dass man nicht weiss, wie es vor sich geht – führt selbstverständlich zu zeitlichen Verzögerungen. Es wäre hier auf alle Fälle sinnvoller gewesen, das veraltete Eisenbahngesetz zu revidieren oder sich generell über Verfahren für Grossprojekte zu unterhalten und eine Vorlage zu präsentieren.

2. Zum Dringlichkeitsrecht. Es wäre doch bei Grossprojekten wie bei «Bahn 2000» klug gewesen, sich bereits auf Konzept- und Projektstufe – im Sinne der eben hier doch so oft beschworenen Führungsaufgabe oder des Wortes «gouverner, c'est prévoir» – Gedanken über das Verfahren zu machen und nicht erst dann, wenn das Theater schon losgegangen ist. Diese Kritik – das erwähne ich ausdrücklich – trifft Herrn Bundesrat Ogi nicht, weil er ja damals nicht dabei war. Um so mehr können wir jetzt hier auf die Pauke hauen. Bei diesem Dringlichkeitsrecht kommt nichts anderes zum Ausdruck als eine undemokratische Führungs- und Konzeptschwäche sowohl des Bundesrates als auch des Parlamentes. Sonst müsste man doch nicht so vorgehen. Zudem – das müssen Sie sich ja alle auch fragen – ist völlig offen, was geschieht, wenn wir Dringlichkeit beschliessen. Wird nachher das Referendum ergriffen, und muss man nach einem Jahr wieder auf das alte Verfahren zurückkommen?

3. Zu den Verzögerungen. Es wurde hier auch schon darauf hingewiesen, aber ich muss es im Namen der Mehrheit unserer Fraktion nochmals klar betonen: Die Verzögerungen sind eindeutig eher den SBB anzulasten und nicht auf die Einsprachen der Umweltorganisationen zurückzuführen. Es ist selbstverständlich nicht zu bestreiten, dass bei Grossprojekten, wie bei allen anderen Plangenehmigungsverfahren und Bauvorlagen, auch querulatorische Einsprachen gemacht werden. Aber dass diese kommen, muss man sich konzeptionell vorher überlegen und nicht nachher.

Die Umweltorganisationen erhoben insgesamt sieben Einsprachen. Davon waren immerhin vier erfolgreich. In der politischen Auseinandersetzung ist es wichtig, Einsprachen, die im öffentlichen Interesse sind – wie jene der Umweltorganisationen –, und jene, die querulatorischer Natur und nur zur Verzögerung sind, auseinanderzuhalten. Es ist demgemäss auch nicht legitim, diese Einspracherechte der Umweltorganisationen zu beschneiden.

Ich habe hier auch schon die Privilegien der SBB kritisiert, die sie sich aufgrund des veralteten Eisenbahngesetzes herausnehmen. Diese Privilegien zeigen sich u. a. auch jetzt bei den verschiedenen Bahnhof- und Bahngeleiseüberbauungen, wo sich die SBB sehr oft über die Rechte und die Interessen der lokalen Bevölkerung, teilweise auch der Wirtschaft, hinwegsetzen und dadurch nicht gerade die Stimmung zur Begünstigung des öffentlichen Verkehrs schaffen.

Fazit: Die Mehrheit der SP-Fraktion ist der Ansicht, dass das Plangenehmigungsverfahren zeitlich auf alle Fälle gestrafft und besser gegliedert werden muss. Hingegen ist dieser Dringlichkeitsvorschlag undemokratisch, bringt möglicherweise nicht einmal eine wesentliche Beschleunigung des aktuellen Verfahrens und liegt gewissermassen im Clinch der querulatorischen Einsprachen und der Einsprachen im öffentlichen Interesse. Im Spannungsfeld des Verfahrenssdschungels und der Möglichkeit zur Straffung sind wir eher dafür, dass man sich der Stimme enthalten soll. Herr Müller-Meilen hat sich sehr pathetisch geäussert. Es geht nicht um die Hauptfrage: öffentlicher Verkehr oder nicht – Sie entscheiden bei Tariffragen auch anders als bei Infrastrukturfragen. Wir sollten uns diesen Vorwurf nicht gegenseitig zuspielen. Die Kritik

bleibt auf alle Fälle bei dieser Vorlage, und für mich ist es schwierig, für Nichteintreten zu stimmen, aber zustimmen kann ich der Vorlage auch nicht.

Frey Walter: Im Namen der beinahe einstimmigen SVP-Fraktion – verständlicherweise ist Kollege Luder nicht auf dem Fuder – darf ich Ihnen Eintreten empfehlen, und zwar zu der Fassung, wie sie uns vorliegt: der Ständeratsfassung und der Fassung, die die nationalrätliche Kommission mit 15 Stimmen zu 1 Stimme gutgeheissen hat.

Auch in unserer Fraktion wurde darüber diskutiert, ob ein weiterer dringlicher Bundesbeschluss in friedlichen Zeiten notwendig sei oder nicht. Dass jedoch der Handlungsbedarf in diesem Sektor ausgewiesen ist, ich glaube, das wird niemand in diesem Saale bestreiten. Natürlich wissen wir, dass nicht nur Eisenbahn- und im speziellen «Bahn-2000»-Projekte unter grossen Verzögerungen leiden. Beinahe alle Grossprojekte des Bundes haben heute Schwierigkeiten, überhaupt durchgesetzt zu werden, sei es im Bereiche des Strassenbaus, der Eisenbahnen, des Asylrechts oder der militärischen Bauten. Was immer es ist, was hier drinnen beschlossen wird, es hat nachher in der Durchführungsphase grösste Schwierigkeiten, realisiert zu werden. Ganz zu schweigen – und das ist unserer Fraktion ein Anliegen – von den Grossprojekten Privater, die wir auch einmal überdenken sollten. Die Privaten haben auch mit Plangenehmigungsverfahren zu rechnen, und dass wir hier einen dringlichen Bundesbeschluss brauchen, das ist meiner Meinung nach eine sichere Sache. In diesem Sinne ist die SVP-Fraktion nicht für die Abschreibung des Postulates von 1989, sondern für seine Aufrechterhaltung. Wir denken ganz bestimmt an die Verwirklichung von privaten Grossprojekten.

Frau Diener, Sie haben recht, wenn Sie sagen: Demokratie braucht Spielregeln. Um diese geht es ja gerade. Ich bin mit Ihnen einverstanden, dass man diese Spielregeln immer wieder überdenken soll. Wir müssen aber diese Spielregeln so gestalten, dass man nicht nur Beschlüsse fassen, sondern auch handeln kann, sonst verspielen Bundesrat und Parlament die Glaubwürdigkeit im Volk. Wenn wir einfach Beschlüsse fassen, die nachher in der Praxis nicht mehr durchzuführen sind und – an was für Opposition es auch immer sei – scheitern, dann, glaube ich, hat das Schweizer Volk zu Recht das Gefühl, dass man das Vertrauen – um in einem Schlagwort zu sprechen – «Bern» gegenüber langsam verlieren muss. In dieser Beziehung ist dieses gesetzgeberische Projekt von Herrn Bundesrat Ogi – um wieder ein Schlagwort zu gebrauchen – beinahe ein Pilotprojekt, und ich möchte Herrn Bundesrat Ogi danken dafür, dass er es gewagt hat, in seinem eng begrenzten Raum einmal einen Versuch zu unternehmen, die Arbeiten, die wir beschlossen haben, nun auch effektiv zu beschleunigen und damit der Volkswirtschaft einen Dienst zu erweisen.

Die SVP-Fraktion ist grossmehrheitlich für Eintreten. Sie ist für die Ablehnung der Minderheitsanträge, da diesen meistens in der ständerätlichen Fassung bereits Rechnung getragen worden ist. Wir sind auch für die Dringlichkeit der Vorlage.

Wiederkehr: Es sind massive Vorwürfe gefallen: Es sei gar nicht die Zahl der Einsprachen, die uns ein beschleunigtes Plangenehmigungsverfahren vor dem Rat diskutieren lasse, sondern der Schlendrian der Bundesämter, die Inkompetenz der SBB. Sie werden sportlich dazu Stellung nehmen müssen, Herr Bundesrat. Sollten aber, meine Damen und Herren, tatsächlich die Einsprachen Grund für dieses Schnellverfahren sein, dann spricht das auch nicht gerade für die Voraussicht der Verwaltung. Dann hat sie nämlich den Wandel des Zeitgeistes schon bei der Vorlage der «Bahn 2000» nicht eingeplant, vielmehr: Sie hat den Wandel des Zeitgeistes überhaupt nicht mitbekommen. Die Regionen, die jetzt im Mittelland mit der Linienerweiterung der «Bahn 2000» beschert werden, haben früher schon das Geschenk der Autobahnen erhalten, und der Euphorie über den Anschluss an die grosse Welt ist später die Ernüchterung über die Zerstörung der kleinen Welt gefolgt: verschandelte Landschaft, ständiger Lärm, Blei auf den Wiesen

und in der Luft. Wer also über das Gespür für den Wandel der Werte verfügt hätte, der hätte zwei Möglichkeiten gehabt, dem zu erwartenden Widerstand in den Regionen zu begegnen:

Erstens die Möglichkeit der Zyniker: Man hätte schon vor der Abstimmungsvorlage zur «Bahn 2000» dafür sorgen müssen, dass ein beschleunigtes Plangenehmigungsverfahren möglich ist, das Eisenbahngesetz entsprechend geändert wird.

Zweitens die Möglichkeit der Weisen: nämlich der Entwicklung der Werte Rechnung zu tragen und von Anfang an schonungsvollere und umweltfreundlichere Projekte zu präsentieren.

Sie hätten sich, Herr Bundesrat, zum Beispiel den Krieg um den Munibergtunnel sicherlich ersparen können – und manch weitere Widerstände auch. Vor allem aber hätten SBB und Bundesämter die Leute nicht bockbeinig machen dürfen mit der Zuflucht zu Artikel 3 Absatz 3 des Bundesbahngesetzes, der besagt, wer zusätzlich Verbesserungen einer Planaufgabe wünsche, der hätte sie finanziell mitzutragen. Da haben die betroffenen Kantone und Dörfer natürlich gesagt: Was, die wollen uns die Landschaft verschandeln, noch mehr Lärm beschieren, und dann sollen wir auch noch dafür bezahlen? Das hat einen Vertrauensverlust gebracht.

Und Ruhe ist halt auch in diesen Regionen, Herr Bundesrat, nicht mehr die erste Bürgerpflicht. Wenn Kühe einmal unruhig geworden sind, sind sie viel schlechter zu melken.

Um das Vertrauen wiederherzustellen, Herr Bundesrat, bitte ich Sie, zumindest gewisse Dinge klarzustellen, zum Beispiel Artikel 6, in den der Ständerat nun einen Absatz 3 hineinbringt: «Werden Varianten zur Vorprüfung eingereicht, kann das Bundesamt geringere Anforderungen an die Vollständigkeit der Vorlagen stellen.» Sollte das letztlich akzeptiert werden, gibt es wirklich keine Einsprachemöglichkeiten mehr, weil das Bundesamt dann jedesmal geringere Anforderungen voraussetzen möchte – zum Beispiel keine UVP mehr. Ich bitte Sie auch, zu sagen, wie denn nun die Rechte der Betroffenen und der zur Einsprache Berechtigten in Artikel 13 tatsächlich zu interpretieren sind.

Es ist für mich zudem unverständlich, dass es eine Motion der Kommission sein muss, die fordert, eine allfällige Beschleunigung des Plangenehmigungsverfahrens sei auch noch im Eisenbahngesetz zu verankern. Warum, Herr Bundesrat, kommt dieser Vorschlag nicht vom Bundesrat selber, sondern muss mit Hilfe einer Kommissionsmotion eingebracht werden?

Scherrer: Ich bin für Eintreten und Zustimmung zur Vorlage. Was mich allerdings wundert, ist, dass erst jetzt, wo es die SBB trifft, erkannt wird, welche Folgen die bedenkenlose Erteilung von Einspracherechten an irgendwelche Gruppierungen hat. Die Straffung der Plangenehmigungsverfahren für Grossprojekte darf deshalb nicht nur auf die Eisenbahnen beschränkt bleiben, sondern muss generell ausgedehnt werden.

Ich denke in diesem Zusammenhang an die Grauholzautobahn, wo die motorisierte Gesellschaft bereits seit langem auf den Ausbau auf sechs Spuren wartet. Das Projekt wird böswillig vom VCS behindert. Staus mit Unfällen, Sachschäden, Personenschäden und sogar Todesfällen sind an der Tagesordnung.

Tatsache ist, dass die vom Bundesrat bezeichneten sogenannten Umweltorganisationen jedes grössere Bauwerk willkürlich verzögern oder ganz verhindern können.

Betroffen ist aber nicht nur der Bund, der bekanntlich die dadurch entstehenden Mehrkosten auf die Steuerzahler abwälzen kann. Viel härter unter der Verhinderungstaktik gewisser Gruppierungen haben die privaten Investoren zu leiden, die oft jahrelange Verzögerungen in Kauf nehmen müssen. Sie können nicht bauen; sie können die nötigen Betriebserweiterungen nicht vornehmen. Das gibt einerseits direkte Verluste; andererseits haben sie aber die durch die Verzögerungen entstehenden Mehrkosten aus eigener Tasche – mit anderen Worten: mit privatwirtschaftlichen Mitteln – zu bezahlen.

Die heutige Vorlage kann also nur die Initialzündung zu einem weiteren Abbau der – aus einer falschen Uebersteigerung des Demokratieverständnisses in Verbindung mit der sattsam bekannten bürgerlichen Permissivität an sogenannte Umweltor-

ganisationen erteilen – Beschwerderechte sein. Wir müssen im Interesse der konstruktiven Kräfte dieses Landes nicht nur diese Fehlentwicklung aus den achtziger Jahren korrigieren.

M. Friderici: Si, au cours de cette législature, il est un débat illustrant combien l'excès de lois peut nuire à la collectivité qu'elles sont censées protéger, il s'agit bien de celui-ci. En effet, aux yeux du groupe libéral, ce projet d'arrêté fédéral urgent souligne les limites d'un Etat de droit qui s'est doté d'une législation pléthorique. Cette épidémie, que l'on pourrait qualifier de «légiférite» aiguë, est encore aggravée par notre souci tout helvétique de perfectionnisme. Elle a détruit peu à peu notre enthousiasme pour les grands projets d'intérêt général.

En inscrivant dans notre législation un droit de recours qui donne à des associations, et non plus aux seuls individus concernés, les possibilités de s'opposer à des projets reconnus d'intérêt public, nous avons créé les conditions idéales pour les blocages que nous connaissons aujourd'hui, non seulement dans le secteur des grands travaux utiles aux transports publics, mais dans tous les autres domaines de l'économie nationale.

Il est piquant de constater ici que les bénéficiaires de ce projet, les CFF, ont fait recours jusqu'au Tribunal fédéral pour un projet de la N 1 à Löwenberg près de Morat. Or ce projet entend aujourd'hui débloquer la situation pour les grands travaux qui concernent directement les Chemins de fer fédéraux. Il reste malheureusement muet sur tous les autres secteurs des activités humaines d'intérêt public – usines électriques, nucléaires ou hydrauliques, réseaux des routes nationales, lignes de transport de courant fort, projets industriels, etc. Tous ces projets, aussi utiles qu'urgents, sont bloqués par la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage et celle sur la protection de l'environnement. Aussi pouvons-nous sans autre déclarer que cet objet n'est qu'un emplâtre sur une jambe de bois.

Nous souscrivons à cet arrêté et aux propositions qu'il contient, tout en constatant avec regret que l'on modifie la seule procédure d'approbation pour les grands projets des CFF, sans toucher aux textes de loi qui permettent de bloquer bien d'autres constructions d'utilité publique ou économique. Le groupe libéral souhaite que ce premier pas vers une simplification des procédures d'approbation soit suivi d'autres et, pourquoi pas, d'une révision des textes cités ci-avant. Il n'y a en effet aucune raison pour que seules les entreprises publiques soient favorisées dans les projets qu'elles désirent réaliser.

Nous sommes entrés, il y a quelques années, dans un système législatif qui institue l'opposition à tout projet d'envergure comme une règle générale. Cette brèche est utilisée à merveille par des associations qui ne respectent pas souvent, ni dans leurs structures, ni dans leurs statuts, les règles de la démocratie la plus élémentaire. Nous regrettons aujourd'hui que le Conseil fédéral n'ait pas osé faire un pas plus important dans la bonne direction et que nous ne discutons pas plus généralement du droit de recours des associations d'importance nationale auxquelles les Chambres ont accordé, sans doute trop légèrement, une importance démesurée et un pouvoir de blocage disproportionné par rapport à l'intérêt public.

Que cet arrêté fédéral soit nécessaire pour la réalisation de RAIL 2000, projet qui n'a rien de révolutionnaire dans sa conception, est significatif de l'état d'esprit d'une bonne partie de notre population. Au siècle dernier, il a fallu dix-huit mois pour réaliser le MOB, mais à la fin du vingtième siècle, après quatre ans de procédure, seul 1 pour cent du projet RAIL 2000 est en exploitation. Pouvons-nous raisonnablement songer à l'Europe et aux défis qui nous attendent dans les prochaines années? Cette question mériterait à elle seule une révision de notre législation qui, petit à petit, a modifié l'esprit des pionniers du siècle dernier, eux qui ont permis à notre pays, dont le sous-sol ne recèle aucune ressource, de devenir l'un des principaux pays industriels du monde et le plus grand exportateur par tête d'habitant.

Le groupe libéral ne soutient pas les diverses propositions de non-entrée en matière ou de renvoi au Conseil fédéral qui vous sont soumises et qui ne feraient que retarder la réalisation du projet RAIL 2000, même si la tentation est grande de les ap-

puyer pour que l'on s'en prenne à la véritable source du mal, dénoncée tout au long de cette intervention, à savoir notre excès de lois.

Nous vous invitons donc à entrer en matière et à suivre les propositions de la majorité de la commission.

Zwygart, Berichterstatter: Erlauben Sie mir nach dieser farbigen Eintretensdebatte, bei der doch kritische Bemerkungen und sogar einzelne harte Worte gefallen sind, ein paar Bemerkungen.

In den enger werdenden Räumen bei ständig wachsenden Belastungen wurden in der Vergangenheit Schmerzgrenzen überschritten. Darum braucht es die Umweltschutzgesetzgebung. Man musste also Ungleichheiten ausgleichen. Dadurch wurden einzelne Rechte beschnitten, und wir sind nun in einer Phase, in der es diese Ausgewogenheit gegenseitig zu suchen gilt. Herr Scherrer und andere, es gibt nicht nur unwillige Umweltschutzorganisationen, sondern es gibt auch die andere Seite, die zuerst die Bauten ausgebreitet, die Luft belastet hat, was zur Folge hatte, dass etwas geschehen musste.

Die Verwaltung hat nach der Umweltschutzgesetzgebung nicht in allen Bereichen gespurt und nicht zur Kenntnis genommen, dass die Gesetze zugunsten von Natur und Umwelt in Kraft sind. Ebenso hat es auch bei den SBB zu spät geschaltet. Darum stehen wir heute vor einem dringlichen Bundesbeschluss. Man kann wenigstens festhalten: Verwaltung und Bahnbehörde sind lernfähig. Es ist bedauerlich, dass es ein dringlicher Bundesbeschluss ist. Aber ich glaube, dieser Schönheitsfehler hat – wenn wir das Gesamte ansehen – doch auch sein Gutes.

Kurz zu einzelnen Votanten. Frau Diener, es ist leider so: Das bisherige Verfahren hält den Anforderungen der Europäischen Menschenrechtskonvention nicht in allen Fällen stand. Es gibt Situationen, in denen die letzte Instanz nicht ein Gericht, sondern eine Behörde ist. Zudem möchte ich darauf hinweisen, dass die Straffung des Verfahrens vor allem die Verwaltung trifft.

Herr Ruf möchte ich sagen: Die Rechte bleiben auch für betroffene und berechnete Einsprecher voll erhalten. Eine Lex Oberaargau – wie er sie genannt hat – mag es aus seiner Sicht sein. Aber es ändert daran nichts, dass letztlich weder Kanton noch Gemeindeverbände noch die SBB, sondern eine Behörde im Bundesbern entscheidet. Der Respekt der Demokratie hat in diesem Zusammenhang viele Facetten. Der Volksentscheid «Bahn 2000» existiert nun einmal. Des weiteren haben wir die Rechte der einzelnen, und dies steht halt in einer gewissen Opposition.

Herr Thür und andere, beispielsweise Herr Müller-Meilen, haben die verschiedenen Verfahren nebeneinander, bei verschiedenen Grossprojekten, bemängelt. Wenn wir das Eisenbahngesetz ändern, dann hilft das nur bei den Eisenbahnen – andere Grossprojekte sind nicht betroffen. Die Motion der Kommission bringt etwas, aber sie braucht Zeit. Es scheint mir richtig, dass – und das soll sich die Verwaltung hinter Ohr schreiben – diese Gesetzesänderung heute begonnen werden soll, damit – nach einem allfällig ergriffenen Referendum und einer ablehnenden Volksabstimmung – schon die neue Vorlage bereit ist, damit keine Verzögerung entsteht. Die Verkehrrskommission hat mit 16 Stimmen zu 1 Stimme Eintreten beschlossen.

Ich bitte Sie, dasselbe zu tun und den Nichteintretensantrag abzulehnen.

M. Berger, rapporteur: Plusieurs intervenants ont fait valoir que les droits démocratiques étaient remis en question, même bafoués selon certains. Globalement, je comprends leur souci et je leur répondrai que c'est aussi le mien et celui de la majorité de la commission. Encore faut-il s'entendre sur ce qu'est le droit démocratique, qui – je crois – ne nous accorde pas seulement des droits, mais aussi des devoirs vis-à-vis de l'ensemble de la collectivité. Je ne pense pas me tromper en disant que l'esprit même de cet arrêté, c'est justement de mieux respecter, dans les faits pratiques, les droits démocratiques, mais aussi les devoirs de chacun vis-à-vis de l'ensemble. Dans ce

sens, je crois que le rapport respecte parfaitement le droit démocratique, tel que nous le concevons.

Je tiens également à rappeler – là, je réponds peut-être à M. Bonny si je l'ai bien compris – que ce projet comprend deux parties avec notamment dans la première deux modifications importantes qui concernent, avant la mise en présentation publique des plans, une concertation plus élargie au sein des administrations, afin que le projet soit pleinement crédible, qu'il soit solide lors de sa présentation au public. Sur ce point-là plusieurs critiques ont été émises, disant que l'administration elle-même n'était pas au clair.

Pour ceux qui ont bien lu l'arrêté, il vise justement, dans un premier temps, à ce que l'administration soit en mesure de présenter un projet parfaitement compatible avec tous les secteurs concernés, y compris les cantons.

Quant à la deuxième partie, je crois que les droits du citoyen, contrairement à ce qui a été déclaré, sont mieux respectés par la procédure accélérée, puisqu'il pourra s'adresser directement au Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie qui est, lui, mieux à même de répondre directement à des modifications importantes, d'en tenir compte, vu les conditions qu'elles impliquent.

En ce qui concerne une des dernières requêtes de M. Friderici, nous la comprenons. Si cette procédure accélérée ne concerne que les chemins de fer, elle devrait aussi tenir compte des intérêts de tous les secteurs de l'économie. Malheureusement, nous avions à répondre d'un projet soumis à la Commission des transports et du trafic. Un postulat admis par cette assemblée est déposé et il s'agira peut-être de faire activer le processus, étant donné que, depuis 1980–1985, de nombreuses législations viennent entraver, voire compliquer les mises à l'enquête publique et qu'il faut y trouver une réponse. Dans ce sens je peux soutenir M. Friderici.

En ce qui concerne l'article 15, nous y reviendrons tout à l'heure. Toutefois, j'aimerais rappeler, le message le précise clairement, que si la procédure accélérée devait engendrer des complications ou une remise en question du droit pour qui que ce soit, nous recourrions automatiquement à la procédure ordinaire.

Ainsi, je crois que le projet qui nous est présenté respecte parfaitement les droits démocratiques, les droits des citoyens, ceux des cantons et des communes, et qu'il ne vise qu'une chose, accélérer cette procédure et non pas, comme certains l'ont cru à un certain moment, bafouer les droits du citoyen. C'est pourquoi je vous engage à repousser les rapports de minorités et à suivre les conclusions de la majorité.

Bundesrat Ogi: Ich muss Ihnen offen gestehen: Als Chef des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements habe ich Sorgen. Ich habe Sorgen, weil bei der Verwirklichung von Infrastrukturaufgaben zu viele Hürden zu überwinden sind. Wer Infrastruktur verwirklichen will, wer Aufträge erfüllen darf oder muss – Ihre Aufträge, meine Damen und Herren, sei es im Verkehr, sei es in der Energie, sei es in der Kommunikation –, ist heute mehr denn je von Hindernissen umgeben. Der Weg zum Ziel, zu einem uns Menschen dienenden Ziel oder Werk – und ich meine, die «Bahn 2000» ist ein solches Werk – ist heute lang, hürdenreich und dornenvoll. Ich weilte kürzlich in Rom, und auf dem Römer Flughafen sagte mir dessen Direktor, sie würden die Kapazität des Flughafens in einigen Jahren verdoppeln. Auf meine Frage, ob das möglich sei, blickte er mich nur stutzig an. Ich murmelte etwas von Widerständen, von Beschwerden, von Umweltverträglichkeitsprüfungen usw., und darauf quitierte er meine Fragen mit einem mitleidigen Lächeln. Er sagte mir, all das gebe es bei ihnen Gott sei Dank nicht. Die Römer seien an der Modernisierung ihres Flughafens und an neuen Arbeitsplätzen interessiert, basta. Das war alles, was er sagte.

Meine Damen und Herren, im Ausland tut sich sehr viel. Schauen wir nach Frankreich, Herr Nationalrat Béguelin hat es erwähnt: Dort entstanden innert 10 Jahren leistungsfähige, attraktive TGV-Schnellbahnlinien; dort werden Geschwindigkeitsrekorde mit Stolz – und von der nötigen PR begleitet – aufgestellt; dort wird ein ehrgeiziges Netz neuer Strecken übers ganze Land geplant. Und hier bei uns bleiben wir in dieser Zeit

– wir müssen doch ehrlich sein – in den Planungen stecken. Das Schlimmste daran ist: Man nimmt jedem, der noch etwas unternehmen will, den Mut. Hier bei uns benötigen die politischen Entscheide Jahre. Was haben wir in den letzten Jahren schnell erreicht? Praktisch nichts mehr. Bei uns hagelt es gegen alle Werke Einsprachen und Beschwerden. Herr Ruf, es ist nun einmal so: Wir haben unseren Rechtsstaat mit Hingabe perfektioniert – so weit, dass wir heute von einem Rechtsmittelstaat reden müssen. Einem Rechtsmittelstaat, der sich selber – seien Sie jetzt auch fair und ehrlich mit sich selbst – lahmzulegen droht. Früher dienten Beschwerden im Ausnahmefall der Abwehr behördlicher Willkür. Heute gehört es zum guten Ton, alle Rekursmöglichkeiten bis zum Bundesgericht auszuschöpfen – aus Prinzip, und nicht weil vitale Interessen bedroht sind. Mit Hilfe dieses Rechtsmittelstaates wollen viele die Behörden einfach zu zusätzlichen Konzessionen zwingen, weil man so ein Werk, wenn nicht verhindern, so doch ganz wesentlich verteuern und vor allem verzögern kann. Wir sind Bürger geworden, die zwar immer genau wissen, was falsch ist, aber nicht mehr sehen, was richtig ist, und sich nur noch selten für grosszügige Lösungen begeistern können. Das, obwohl wir am 6. Dezember 1987 dieses Werk, nämlich die «Bahn 2000», beschlossen haben. Man muss doch feststellen: Wir sind ein Land von «Bedenkenträgern» geworden! Jeder hat seine Bedenken bei allem, was getan wird. Sogar Mehrheitsbeschlüsse des Volkes werden heute systematisch auf dem Rechtsweg in Frage gestellt. Der Wille der Mehrheit – meine Damen und Herren, da frage ich Sie –, gilt dieser Wille der Mehrheit noch etwas? Ich habe manchmal den Eindruck: Er gilt nichts mehr. So kann es nicht mehr weitergehen. Alle wollen den maximalen Nutzen, aber fast niemand will auch nur kleine Lasten mittragen. Mit dieser Empfindlichkeit, mit dieser Verweigerung geraten wir in die Sackgasse. Die Schere öffnet sich, hier steigt der Konsum an Energie, an Boden, an Dienstleistungen, hier steigen die Ansprüche an Komfort und an Leistungen – dort stagniert oder sinkt die Produktion, dort fehlen die finanziellen Mittel, dort werden Werke – auch solche, die im Interesse der Umwelt sind, das muss ich unterstreichen – einfach verzögert, wenn nicht verweigert.

Ich habe Verständnis für diejenigen, die gegen gewisse Projekte sind, aber ich weiss zu unterscheiden zwischen denjenigen, die behindern, verhindern und denjenigen, die aus berechtigten Gründen gegen etwas eintreten. Diese Differenzierung mache ich; ich mache sie auch hier. Aber wir haben einen Auftrag, und ich bitte Sie, zur Kenntnis zu nehmen, dass wir diesen Auftrag – die Erstellung von «Bahn 2000» – wenn irgendwie möglich bis ins Jahr 2000, 2003 realisieren möchten. Wenn es so weitergeht, werden wir diesen Auftrag – Ihren Auftrag! – nicht erfüllen können, denn die Diagnose für «Bahn 2000» ist nicht gut. Auf dem Abschnitt zwischen Muttenz und Olten sind 1800 Einsprachen eingegangen; auf dem Abschnitt Zürich Flughafen–Winterthur 120 Einsprachen, auf dem Abschnitt Twann–Ligerz 200 Einsprachen. Die Einsprecher erwarten, dass ihre Einwände sorgfältig geprüft werden. Das ist selbstverständlich. Aber für Muttenz–Olten dauerte diese Prüfung rund zwei Jahre. Der Einspracheentscheid umfasst 560 Seiten. Die Einsprecher können nach geltendem Recht noch zwei weitere Beschwerdeinstanzen anrufen. Ist das richtig? In dieser Ausgangslage muss man sich diese Frage stellen dürfen. Es darf und kann so nicht weitergehen. Wenn Sie den Vergleich von Herrn Müller heranziehen, möchte ich sagen: Wir sind nicht einmal auf dem Hüttenweg zu diesem Viertausender, geschweige denn auf dem Weg zum Gurt. Gewiss liegt die Schuld für die Verzögerung nicht allein bei den Einsprechern, dem möchte ich beipflichten. Auch die SBB haben nicht immer speditiv geplant und nicht überall die nötige Sensibilität entwickelt. Wenn Sie, Herr Nationalrat Wiederkehr, sich die Mühe genommen hätten, um beispielsweise die Planungsunterlagen von Mattstetten–Rothrist etwas näher anzuschauen, hätten auch Sie zum Urteil kommen müssen, dass hier seriöse, intensive und gute Arbeit geleistet wurde. Aus den ersten, anfänglich negativen Erfahrungen haben die SBB – und haben wir – die notwendigen Lehren gezogen. Man hat einen Rahmen – das vergisst man immer wieder – abgesteckt, man ist an Kostenvorgaben gebunden. Diese

Feststellung ändert nichts an der Tatsache, dass das geltende Verfahrensrecht zur Verzögerung beiträgt. Wir haben das vielleicht zu spät gemerkt. Es ist aber noch nicht zu spät, um jetzt Gegensteuer zu geben. Deshalb will der Bundesrat handeln. Der Bundesrat will nicht mehr weiter tatenlos zusehen, wenn vom Volk beschlossene Projekte verschleppt werden. Es gibt kein Laissez-faire. Fair im sportlichen Sinne heisst, Frau Nationalrätin Diener, dass man das auch feststellt, dass man agieren darf, dass man das auch korrigieren kann. Wir haben gehandelt und einen Beschleunigungsbeschluss als Sofortmassnahme vorgelegt. Um das Eisenbahngesetz zu revidieren, würden wir Jahre brauchen, Herr Nationalrat Thür. Wir brauchen drei bis vier Jahre, das ist die Realität. Wir haben eine Novelle zum Eisenbahngesetz vorgelegt. Sie wurde vom Erstrat zurückgewiesen. Jetzt haben wir eine neue Vorlage ausgearbeitet und sie in die Vernehmlassung geschickt. Diese Vernehmlassung läuft.

Zu den Anträgen auf Nichteintreten: Der Bundesrat hat das Postulat aus Ihrem Rat entgegengenommen und Ihnen – vergessen Sie nicht: Ihren – Auftrag erfüllt. Sie haben die Impulse gegeben! Auch Sie wollen, dass diese Spielregeln, die Frau Diener angesprochen hat, angepasst werden, wenn Sie hinter diesem Postulat stehen. Was wollen wir? Wir wollen mit dem Ihnen unterbreiteten Antrag das Bewilligungsverfahren beschleunigen. Wir wollen sozusagen die «Bahn 2000» aus dem Sackbahnhof herausführen, wir wollen schneller bauen. Wir wollen Mehrkosten vermeiden, wir wollen Ihre und meine Steuergelder anders einsetzen.

Es wurden zwei Anträge auf Nichteintreten gestellt. Klargestellt ist damit auch die Frage der Verantwortung. An Ihnen liegt es, sie zu beantworten. Ich frage Sie deshalb: Dürfen wir die Dinge einfach so treiben lassen? Dürfen wir in Kauf nehmen, dass «Bahn 2000» zu einem Stückwerk wird? Die «Unvollendete»?

Auf dem Spiel steht unsere Glaubwürdigkeit. Die Glaubwürdigkeit gegen aussen, die Glaubwürdigkeit im Zusammenhang mit unseren Verhandlungen mit der EG, mit Europa. Wenn «Bahn 2000» verzögert wird, verlieren wir auch international die Glaubwürdigkeit. Europa kennt unsere Pläne und Absichten, und Europa stellt fest, dass wir uns mit der Realisierung dieser Pläne sehr, sehr schwer tun.

Wenn «Bahn 2000» warten muss, wartet auch der öffentliche Verkehr. Wenn «Bahn 2000» warten muss, wartet auch ein umweltfreundliches Verkehrsmittel. Von diesem umweltfreundlichen Verkehrsmittel wurde heute morgen überhaupt nicht gesprochen, man hat es vergessen. Ich frage Sie nur: Was passiert beispielsweise, wenn wir diese Bahn nicht bauen können? Wie wollen wir in 20 Jahren den Mehrverkehr, der uns entgegenrollt, übernehmen? Werden nicht Umweltanliegen auf die lange Bank geschoben?

Ich möchte Sie bitten, den Rückweisungsantrag von Herrn Ruf abzulehnen. Man kann den Bären nicht waschen, ohne das Fell nass zu machen. Bundesrat und Ständerat – letzterer mit immerhin 29 Stimmen ohne Gegenstimme – wollen das Verfahren straffen. Herr Ruf will es weiter verlängern. Damit würden die Anliegen des Postulates der Verkehrskommission verfehlt. Eine Richtigstellung zur Einsprachebefugnis drängt sich aber auf. Die nach geltendem Recht bestehende Einsprachebefugnis wird nach Bundesrat und Ständerat nicht eingeschränkt. Verkürzt wird der Instanzenweg um eine Instanz. Der Antrag von Herrn Nationalrat Ruf leistet keinen Beitrag zur Beschleunigung des Verfahrens. Ich möchte Sie deshalb bitten, seinen Antrag abzulehnen.

Zu Herrn Nationalrat Luder: Der Bundesrat nimmt auf dem Weg über das SBB-Budget und die Finanzplanung auf den Ablauf der Bauprojekte Einfluss. Das Versprechen wird daher gewahrt. Rein vom Verfahren her ist der Bundesrat auch nach geltendem Recht nicht zwingend eingeschaltet. Im kombinierten Verfahren geht der Instanzenweg direkt vom EVED an das Bundesgericht.

Herr Béquelin und Herr Nationalrat Müller-Meilen haben es festgestellt, Sie, Herr Nationalrat Luder, können es bestätigen: Aufgrund der ersten Erfahrungen mit den ersten Abschnitten von «Bahn 2000» hat man, was Mattstetten–Rothrist betrifft, grosse Fortschritte erzielt.

Zu den Ausführungen von Herrn Nationalrat Thür ist zu sagen, dass sie zum Teil auf Missverständnissen beruhen. Das Einspracherecht der Verbände wird nicht eingeschränkt, es bleibt unverändert. Das Missverständnis ist vielleicht dahingehend zu erklären, dass nach dem Methodenwechsel – angeregt vom Bundesgericht und übernommen vom Ständerat – eine Anpassung des Beschlusses stattgefunden hat: weniger Sonderrecht, mehr allgemeines Recht. Wo der Bundesbeschluss kein Sonderrecht vorsieht, gilt das allgemeine Recht. Das neue Verfahren ist nicht unklar, wie Sie meinten, Herr Nationalrat Thür.

Die Kritik des Bundesgerichts bezog sich auf den Vorentwurf. Die Kritik ist inzwischen im Entwurf berücksichtigt worden, insbesondere auch in der Fassung des Ständerates. Ich bitte Sie, das zu beachten.

Zur Frage von Herrn Nationalrat Bonny betreffend MuttENZ–Olten: Die Genehmigung des SBB-Projektes bis und mit Südportal des Adlertunnels ist von seiten des BAV mit vier Auflagen verbunden worden:

1. Trennung des Schnell- und Regionalverkehrs in der Station MuttENZ;
2. Anpassung der Gleisgeometrie zwischen MuttENZ und Nordportal des Adlertunnels – das ist eine Folge der Trennung, die ich bereits unter Punkt 1 erwähnt habe;
3. Verlängerung des Adlertunnels im Norden von zirka 400 Meter wegen Landschaftsschutz- und Forsterhaltungsgründen;
4. südwestliche Verschiebung des Tunnels im Raum Frenkendorf um 50 bis 100 Meter aus Lärm- und Erschütterungsgründen.

Für die Linienführung zwischen Adlertunnel Südportal und Trimbach wird ein Gutachten in Auftrag gegeben. Die Einsprachen bleiben aufrechterhalten.

Zum Zeitfaktor: Mit dem Entscheid des Bundesamtes für Verkehr wurde keine Zeit verloren, im Gegenteil: Es wurde alles unternommen, um das Geschäft zu beschleunigen und die Konfliktlage zu entschärfen. Wenn es Beschwerden gibt, wird dieses Dossier bei meinem Departement landen. Herr Nationalrat Bonny, ich kann Ihnen sagen: Bei meinem Departement weiss also die Linke, was die Rechte tut, oder die Rechte, was die Linke tut.

Zu Herrn Nationalrat Herzog, zur Frage betreffend das einheitliche Verfahren für alle Grossprojekte: Ich teile Ihre Auffassung, das wäre in der Tat sehr wünschbar, ist aber – ich glaube, da sind Sie mit mir einig – in kürzester Zeit im Moment nicht realisierbar. Die Revision des Eisenbahngesetzes dauert Jahre, und noch mehr Zeit würde es brauchen, um für die weiteren Grossprojekte aus anderen Gebieten hier ein ähnliches Verfahren durchzusetzen. Ich muss Ihnen sagen, wenn hier der Break-through gelingen sollte, werden wir natürlich genau prüfen, wie, wann und wo dieses Vorgehen auf andere Projekte übertragen werden kann.

Herr Nationalrat Herzog, wir haben in der Ausgangslage, wie Sie sie präsentiert haben, abzuwägen zwischen dem Auftrag des Volkes und den Interessen der betroffenen Regionen. Wir haben aber den Auftrag des Volkes zu erfüllen. Wir haben die Gesamtinteressen des Volkes zu vertreten, und als politische Behörden müssen wir jetzt handeln und können das Ganze nicht einfach treiben lassen, wir müssen führen. Wir müssen auch die Kraft aufbringen, Korrekturen vorzunehmen. Wir müssen ehrlich einsehen und die Kraft haben – wenn etwas nicht so realisiert werden kann, wie es nötig wäre –, die Spielregeln anzupassen, Frau Diener.

Noch zu Nationalrat Herzog wegen des Referendums: Ich rechne nicht mit einer Niederlage in einem Referendum, deshalb habe ich mir auch noch keine Vorstellungen gemacht. Wenn es dann darum geht, dem Volk zu erklären, warum wir seinen Auftrag nicht erfüllen können, warum wir warten müssen, bin ich überzeugt, dass das Volk dann auf der Seite des Bundesrates stehen wird. Ich sehe dieser Auseinandersetzung mit Zuversicht entgegen.

Schliesslich noch zu Herrn Nationalrat Wiederkehr: Sie haben nicht zur Kenntnis genommen, dass der Bundesrat im April 1989 – nicht zuletzt aufgrund von gewissen negativen Vorkommnissen – eine Parallelplanung zwischen Mattstetten

und Rothrist verlangt und sie auch durchgesetzt hat. Wenn Sie meinen, ich hätte mir den Kampf am Muniberg ersparen können, dann muss ich Ihnen sagen: Als Beschwerdeinstanz kann ich in dieses Verfahren jetzt nicht eingreifen, deshalb ist es mir versagt, heute den Munibergtunnel als eine zutreffende Möglichkeit oder als eine nicht in Frage kommende Möglichkeit zu erklären. Wir haben hier diese verschiedenen Stufen und Abwicklungen zu beachten.

Ich ziehe folgende Schlussfolgerung: Bundesrat und Parlament haben einen Auftrag des Schweizervolkes auszuführen. Wir wollen zeitgerecht eine moderne Bahn bauen. Zunächst müssen wir dafür sorgen, dass die Bauten schneller bewilligt werden können. Wir wollen handeln, machen uns dabei aber keine Illusionen. Mit einem dringlichen Bundesbeschluss können wir das Verhalten von Gegnern nicht ändern. Wunder sind keine zu erwarten, aber wir müssen das Notwendige und das Machbare im öffentlichen Interesse und auch im Interesse unserer Umwelt und zur Förderung des Gemeinwohles tun. Dann können wir auch vor der Geschichte bestehen.

In diesem Sinne beantrage ich Ihnen im Namen des Bundesrates – und mit der Unterstützung des Ständerates, der auch diese Vorlage mit 29 Stimmen ohne Gegenstimme verabschiedet hat –, auf die Vorlage einzutreten, die Nichteintretensanträge abzulehnen, ebenso den Rückweisungsantrag von Herrn Nationalrat Ruf. Ich sage Ihnen jetzt schon: Ich werde alle Anträge, die gestellt wurden, ebenfalls ablehnen.

Ruf: Herr Bundesrat Ogi, ich habe Ihnen gut zugehört und habe beim besten Willen keine Antwort auf eine von mir gestellte, meines Erachtens sehr zentrale Frage vernehmen können.

Die Wahl der Linienführung auf der Strecke Mattstetten–Rothrist – SBB-Variante oder umweltfreundlichere Variante der Kantone – bedingt einen politischen Entscheid. Ich frage Sie nochmals: Weshalb unterbreiten Sie uns, dem Parlament, das wegen der Mehrkosten dafür zuständig ist, nicht so rasch als möglich eine Vorlage, damit dieser politische Entscheid getroffen werden kann? Die vorherige Durchführung des Plangenehmigungsverfahrens – sei es nach altem oder nach neuem Recht – kann die politische Entscheidungsfindung nicht ersetzen, sondern fördert die Unsicherheit und verzögert die von Ihnen gewünschte rasche Realisierung dieser «Bahn 2000»-Neubaustrecke. Weshalb kommen Sie nicht vor einer Eröffnung des Plangenehmigungsverfahrens mit einer entsprechenden Vorlage ins Parlament, wie dies seit kurzem auch vom Grossen Rat des Kantons Bern mit einer Standesinitiative verlangt wird?

Bundesrat Ogi: Herr Ruf, Sie bringen das Problem auf einen Punkt. Es ist schön, wie Sie für die Annahme dieser Vorlage plädieren. Glauben Sie denn eigentlich, wir könnten das Plangenehmigungsverfahren so tel quel abkürzen? Das, was Sie verlangen, ist gar nicht möglich. Wir sind an Rechte gebunden, wir haben das Plangenehmigungsverfahren so abzuwickeln, wie es im Gesetz steht. Wir können nicht plötzlich zu einem Slalomlauf oder einer Schussfahrt ansetzen.

Zur Standesinitiative des Kantons Bern: Sie wissen, sie ist Ende Mai vom Grossen Rat des Kantons Bern beschlossen worden. Der Bundesrat wird zu dieser Standesinitiative Stellung nehmen, wenn er sie offiziell erhalten hat.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit (Eintreten)	101 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit/ Luder (Nichteintreten)	25 Stimmen

Abstimmung – Vote

Für den Rückweisungsantrag Ruf	14 Stimmen
Dagegen	116 Stimmen

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Diener)

Abs. 1

Dieser Beschluss des Konzeptes «Bahn 2000».

(Rest des Absatzes streichen)

Abs. 2

Streichen

Art. 2

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Diener)

Al. 1

L'arrêté de RAIL 2000 approuvés par l'Assemblée fédérale.

(Biffer le reste de l'alinéa)

Al. 2

Biffer

Frau **Diener**, Sprecherin der Minderheit: Bei Artikel 2 geht es um den Geltungsbereich dieser Vorlage. Wir haben jetzt, vor allem auch im Votum von Herrn Bundesrat Ogi, immer wieder den Ausdruck «Bahn 2000» gehört. Wenn wir bei Artikel 2 den Geltungsbereich betrachten, fällt auf, dass dieser Geltungsbereich weit über das Konzept von «Bahn 2000» hinausgehen soll. «Bahn 2000» ist ein Konzept. Wir hatten bei diesem Bundesbeschluss damals Neubaustrecken umschrieben, und diese unterlagen dem Referendum. Im Vorschlag des Bundesrates kam nun neu ein Anhang dazu. Verschiedene Projekte sind hinten auf der Fahne aufgelistet, es sind einerseits Projekte der Schweizerischen Bundesbahnen, aber auch Projekte der konzessionierten Transportunternehmungen. Es war der ursprüngliche Vorschlag des Bundesrates, dass all diese Projekte, die im Anhang aufgeführt sind, zusammen mit dem Konzept «Bahn 2000», also mit den Neubaustrecken, in den Geltungsbereich kommen.

Nun hat der Ständerat neu noch einen Zusatz angefügt in Absatz 2. Die grüne Fraktion ist der Meinung, dass wir diesen Anhang und den Zusatz des Ständerates streichen sollen. Wenn wir in der Argumentation immer von «Bahn 2000» gesprochen haben, dann soll dieser Bundesbeschluss auch wirklich nur für dieses Konzept gelten und nicht für weitere Strecken. Denn wo sind die Abgrenzungen bei einem Konzept? Selbst die Neat steht letztlich im Konzept «Bahn 2000». Artikel 2 geht weit über das hinaus, was das Volk beschlossen hat.

Ich möchte Sie in diesem Sinne bitten, den Absatz 2 plus die Auflistung der Projekte im Anhang zu streichen.

Schmid: Unser Nein zum beschleunigten Plangenehmigungsverfahren wird uns einmal mehr den Vorwurf eintragen, wir Grüne seien gegen den öffentlichen Verkehr. Das ist nicht der Fall, aber wir sind nicht damit einverstanden, dass neben dem Ausbau der Nationalstrassen nun in ebenso gigantischer Weise auch noch ein Ausbau des Schienennetzes vorangetrieben werden soll. Immer schneller, immer grösser, immer mehr, heisst die Devise, auch im Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement. Dabei hat man einmal den Strassenverkehr und den Bahnverkehr demselben Departement zugeteilt, in der Hoffnung, die beiden Verkehrsträger würden ein wenig aufeinander abgestimmt. Das könnte konkret heissen: Etwas mehr Bahn und etwas weniger Strasse. Und das müsste heissen: Zwingend mehr Verkehr von der Strasse auf die Schiene

verlagern. Das würde vor allem bedeuten: Plafonierung des Gesamtverkehrsvolumens in unserem kleinen Land mit dem knapp bemessenen Boden.

Herr Bundesrat Ogi, der Vergleich mit Frankreich hinkt. Dort ist das Verkehrsnetz längst noch nicht so dicht. Die Landreserven sind dort noch beträchtlich, und das Mitsprache- und Mitbestimmungsrecht der Bevölkerung ist darum nicht so vordringlich. Das alles würde sich auch in Frankreich ändern, wenn es sich diese Verkehrsinfrastruktur auf seinem Territorium leisten würde, wie wir sie haben. Wir stossen allmählich auch bei unseren Bahnprojekten an eine obere Grenze, um so mehr, als dann eben immer noch die Devise der freien Wahl des Verkehrsmittels gilt und darum munter Strassen und Bahn gleichzeitig und oft parallel nebeneinander zu einem maximalen Ausbau forciert werden. Wir geben gerne der Bahn den Vorrang – unter der Bedingung, dass wir den Strassenverkehr nicht weiterwuchern lassen. Aber jetzt einfach auch noch dem Konzept «Bahn 2000» beliebig weitere Strecken zuzuordnen, dem Bundesrat gar zu überlassen, was er im Laufe der Zeit selbst noch anfügen will, und das Ganze dann in einem beschleunigten Verfahren durchzuboxen, das ist zuviel. Auf der Strecke bleiben dabei die Lebensqualität und die Demokratie, dies alles für den Preis von noch mehr Wachstum, was im Grunde auch ein Negativwert ist.

Herr Bundesrat Ogi, wir sind für die Begrenzung des Wachstums, nicht für die Begrenzung der Demokratie. Wollen Sie im Ernst die Begrenzung der Demokratie zugunsten des unbegrenzten Wachstums? Ja gewiss, eben immer schneller, immer grösser, immer mehr, heisst die Devise. Nur wird unser Land nicht grösser, und vom Kulturland haben wir auch nicht mehr. Nur eines ist sicher: Die Rechte der Menschen und die Lebensqualität gehen nicht nur langsam, aber sicher, sondern jetzt auch noch in beschleunigtem Verfahren vor die Hunde. Solange nicht endlich in der Verkehrsinfrastruktur einmal eine obere Limite anvisiert wird, müssen wir auch bei der «Bahn 2000» die Notbremse ziehen.

Die grüne Fraktion bittet Sie deshalb, das beschleunigte Plan genehmigungsverfahren auf das Konzept «Bahn 2000» zu begrenzen und den Minderheitsantrag Diener zu unterstützen.

Zwygart, Berichterstatter: Der Minderheitsantrag Diener möchte Teile in Absatz 1 und den ganzen Absatz 2 von Artikel 2 streichen.

Was ist die Folge davon? Es wurde richtig ausgeführt: Es wird eine absolute Beschränkung in bezug auf die «Bahn 2000» vorgenommen. Nun ist es ja bekanntlich so, dass mit der «Bahn 2000» – ich denke dabei auch noch an den Bus – ein Netzwerk entstehen soll. Es gibt also Schnittstellen und Anschlussstücke, und dementsprechend sollte man handeln können. Artikel 2 und insbesondere auch Absatz 1 sollen die nötige Flexibilität ermöglichen.

Der Ständerat hat einen neuen Absatz 2 eingefügt, der die Möglichkeit gibt, weitere Projekte diesem Beschluss zu unterstellen. Die Meinung ist, dass je nach Situationen gehandelt werden soll, damit diese Vernetzung ermöglicht wird. Die Projekte müssen aber – wie es hier heisst – eng mit der «Bahn 2000» zusammenhängen.

Für die Alpentransversale müsste allenfalls der Bundesbeschluss erweitert werden, sofern nicht die entsprechenden und von der Kommission verlangten Änderungen des Eisenbahngesetzes in Kraft sind.

Die Kommission hat sich ausgiebig über diesen Artikel 2 unterhalten und am Schluss mit 15 zu 3 Stimmen der Version des Ständerates zugestimmt.

Ich bitte Sie, dem Vorschlag der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

M. Berger, rapporteur: Je serais bref car la version que votre commission vous propose, par 15 voix contre 3, a été amendée par le Conseil des Etats. De ce fait, l'article 2 explicite de façon très précise la portée du champ d'application. Il serait vraiment ridicule de limiter ce champ d'application à RAIL 2000, car c'est bien l'ensemble du projet, avec toute ses imbrications, que nous voulons toucher. Je vous recommande donc vivement de repousser la proposition Diener.

Bundesrat Ogi: Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag abzulehnen. Frau Nationalrätin Diener will den Geltungsbereich des Bundesbeschlusses auf die von der Bundesversammlung beschlossenen Neubaustrecken beschränken. Diese Einschränkung geht zu weit. Wenn Sie diesem Antrag zustimmen, kann das Ziel, das mit dem Bundesbeschluss angestrebt wird, nicht erreicht werden. Wir wollen «Bahn 2000» fristgerecht verwirklichen und damit den vom Volk mit der Abstimmung vom 6. Dezember 1987 erteilten Auftrag realisieren. «Bahn 2000» kann aber allein mit den vier Neubaustrecken nicht verwirklicht werden. Dessen müssen Sie sich bewusst sein. Es müssen hierzu noch andere Projekte realisiert werden. Deshalb muss das neue Verfahren auch auf andere Projekte, die der Verwirklichung von «Bahn 2000» dienen, angewendet werden.

Der Beschluss des Ständerates schafft nun Flexibilität beim Geltungsbereich, und er ermöglicht, dass neu auch Ostschweizer Strecken in den Geltungsbereich einbezogen werden können.

Noch etwas zu Herrn Nationalrat Schmid. Er hat von «immer schneller, immer grösser, immer mehr» gesprochen. Er hat also hier die schönen olympischen Werte in bezug auf mein Departement negativ dargestellt. Immer grösser in bezug auf das EVED, das stimmt nicht. Immer schneller, zugegeben, den Auftrag haben wir. Wir haben auch Fristen, deshalb sollten wir hier auch in Ihrem Sinne schnell sein dürfen für Projekte, die der Umwelt dienen. Noch einmal: Sagen Sie mir, Herr Nationalrat Schmid, wie der ganze Verkehr abgewickelt werden könnte, ohne dass wir diese notwendigen eisenbahntechnischen Infrastrukturen bauen? Immer höher, das stimmt auch nicht. Da haben Sie etwas übertrieben. In der zweiten Version haben Sie zum Schluss noch einmal gesagt: immer mehr. Auch das stimmt nicht. Wir versuchen, das zu tun, was Sinn macht, das zu tun, was uns auch für die Zukunft Vorteile bringt.

In diesem Sinne bitte ich Sie, den Minderheitsantrag (Diener) abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit

80 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit

20 Stimmen

Art. 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Herczog

Abs. 3

Die betroffenen Kantone und die gemäss Umweltschutzgesetz beziehungsweise gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz berechtigten Organisationen wirken am Vorprüfungsverfahren mit.

Art. 3

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Herczog

Al. 3

Les cantons touchés par le projet de même que les organisations habilitées en vertu de la loi sur la protection de l'environnement ou de la loi sur la protection de la nature et la sauvegarde du patrimoine national participent à la procédure d'examen préliminaire.

Abs. 1, 2 – Al. 1, 2

Adopté

Abs. 3 – Al. 3

Herczog: Ich beantrage Ihnen, ins verwaltungsinterne Vorprüfungsverfahren – auch wenn es verwaltungsintern heisst, handelt es sich um ein Vorprüfungsverfahren – neben den zuständigen und beteiligten Bundesverwaltungen und den betroffenen Kantonen auch die gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz wie auch Umweltschutzgesetz definierten Umweltorganisationen aus folgendem Grund einzubeziehen:

Dieses Verfahren heisst nach Ständerat neu nicht mehr lediglich «Projektbereinigungsverfahren», sondern «Vorprüfungsverfahren». Es geht darum, bereits Varianten zu bereinigen und vorzudiskutieren, die Interventionen abzuwägen, um nachher mit einem geklärten Projekt beschleunigt in die Interessenausmachung und -abwägung hinauszutreten. Es soll nicht nur die Rechtsgültigkeit von den Bundesverwaltungen geprüft werden und die Interventionsmöglichkeit der Kantone, sondern es sollen auch früh und rechtzeitig die Bedenken der Umweltorganisationen eingebracht werden.

Wir müssen klar zwischen den öffentlichen Interessen des Umweltschutzes (die die grossen Umweltverbände und Organisationen effektiv vertreten) und privaten Separatinteressen unterscheiden. Wenn Sie die Statistiken des Bundesgerichtes und die Erfolgsquote der Einsprachen und Beschwerden anschauen, die die Umweltorganisationen gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz beziehungsweise Umweltschutzgesetz gemacht haben, können Sie feststellen, dass sie enorm hoch ist. Politisch interpretiert, heisst das, dass auch das Bundesgericht diese Beschwerden als im öffentlichen Interesse betrachtet und demgemäss entscheidet. Es ist auch so, dass die Behörden nicht automatisch das öffentliche Interesse oder die Umweltanliegen vertreten. Ihre Aufgabe ist es, ein Projekt mit oder ohne Varianten durchzubringen. Die Bundesverwaltungen sollen lediglich abklären, ob diese Vorlagen mit dem geltenden Recht übereinstimmen. Die Kantone werden ihre eigenen Interessen wahren, und die Umweltorganisationen kommen erst am Schluss des Umzuges – man wird dann sagen können, sie verzögerten das Verfahren.

Es wäre ein gutes Prinzip des Interessenausgleiches, Umweltorganisationen – neben Bundesämtern und Kantonen – bereits dann zu berücksichtigen, wenn es um Variantenverfahren geht. Sie können auf alle Fälle damit rechnen, dass die Einsprachen am Schluss diminuiert werden und dass die Umweltorganisationen nicht auftreten. Je früher diese Organisationen dabei sind, desto weniger haben wir mit einem Verzug zeitlicher Natur zu rechnen.

Ich bitte Sie, meinem Antrag zuzustimmen.

Zwygart, Berichterstatter: Wir haben in der Kommission nicht über den Antrag Herczog diskutiert. Ich möchte Sie deshalb in persönlichem Namen bitten, diesen Antrag abzulehnen.

Zum zweiten Abschnitt «Vorprüfungsverfahren»: Die Kommission des Ständerates hat aufgrund der Kritik des Bundesgerichtes den Begriff «Projektbereinigungsverfahren» durch den Begriff «Vorprüfungsverfahren» ersetzt. Der Begriff Projektbereinigungsverfahren gilt heute für die generellen Projekte im Nationalstrassenbau und umfasst nicht die gleichen Schritte wie bei den Eisenbahnen. Deshalb musste der Begriff «Vorprüfungsverfahren» eingeführt werden, welcher auch Varianten Diskussionen erlaubt.

Herr Herczog will eine Instanzenvermischung. Öffentliche Institutionen – dazu zähle ich Umweltschutzorganisationen – sollen zum vornherein im verwaltungsinternen Verfahren einen Einfluss geltend machen können. Dieser Einfluss über Beziehungen, über die Verwaltung – also das Buwal beispielsweise –, durch die Hintertüre besteht heute schon. Die Situation, dass die Grossprojekte genehmigt werden müssen, wird je länger, desto mehr auch das Anfragen von Umweltschutzorganisationen und das Hören auf diese Umweltschutzanliegen verstärken. Es scheint mir nicht sinnvoll, dass man die Organisationen privilegiert; unter den privaten Einsprechern hätte es unter Umständen auch gewisse, die gute Ideen hätten, aber die kommen später zum Zuge. Mir scheint, dass dieser Vorschlag nicht in der Art und Weise in die Gesetzgebung Eingang finden kann, wie das Herr Herczog vorschlägt.

Ich bitte Sie, den Antrag abzulehnen.

M. Berger, rapporteur: La proposition Herczog ne nous est pas parvenue en commission. La commission dans sa majorité vous recommande de soutenir le projet amendé par le Conseil des Etats. La proposition Herczog tend à vider de sa substance la première partie de la procédure accélérée qui permet justement à tous les services de l'administration – y

compris ceux concernés par les problèmes de l'environnement, de la protection des sols ou que sais-je encore – de pouvoir s'exprimer et de trouver un consensus. Il est injuste que des organisations à caractère privé puissent intervenir, alors que d'autres ne peuvent le faire. Ce serait en quelque sorte bafouer les droits des citoyens ou mettre ceux-ci sur une position différente. Il faut bien saisir cette première partie de la consultation qui est interne et, comme le dit le Conseil fédéral dans le message, l'ouvrir tout au plus aux cantons. Sans préjuger de la position de la commission, je vous invite à rejeter la proposition Herczog.

Bundesrat Ogi: Herr Herczog verlangt in seinem Antrag den Einbezug der gesamtschweizerischen Organisationen bereits in das Vorprüfungsverfahren. Im Rahmen des Vorprüfungsverfahrens soll verwaltungsintern abgeklärt werden, ob das Projekt nach Ansicht der Verwaltung den Anforderungen des geltenden Rechtes entspricht. Damit soll sichergestellt werden, dass nur ein Projekt öffentlich aufgelegt wird, das aus der Sicht der Verwaltung keine groben Mängel aufweist. Diese Massnahme liegt ganz im Interesse der Beschleunigung, denn es ist wenig sinnvoll, ein Projekt aufzulegen, das noch offensichtliche Mängel aufweist. Dies führt einerseits zu einem grossen Zeitverlust und andererseits zu zusätzlicher berechtigter Opposition und entsprechenden zusätzlichen Einsprachen. Das müssen wir vermeiden.

Im Vorprüfungsverfahren kann es aber nicht darum gehen, alle Einwände aller Parteien bereits einzubeziehen. Dafür ist das eigentliche Plangenehmungsverfahren da. Hier können alle zu Wort kommen. Einen Grenzfall stellen die Kantone dar. Einerseits handelt es sich um eine Behörde, was für den Einbezug in das Vorprüfungsverfahren spricht. Andererseits kommt ihnen im Verfahren ebenfalls Parteistellung zu. Um das verwaltungsinterne Vorprüfungsverfahren möglichst breit abzustützen, haben wir vorgesehen, die Kantone mitwirken zu lassen, Herr Nationalrat Herczog. Durch Mitwirkung der Kantone bleibt das Vorprüfungsverfahren aber immer noch ein Behördenverfahren. Eine weitere Ausdehnung der im Vorprüfungsverfahren Mitwirkenden ist unter allen Umständen zu vermeiden, sonst verlieren wir wieder die angestrebte klare Strukturierung des Verfahrens. Auch eine einigermaßen speditive Abwicklung würde dadurch erschwert. Durch den Nichteinbezug in das Verfahren verlieren die Organisationen – ich habe das bereits gesagt – jedoch keine Rechte. Ihre Rechte können sie im anschliessenden Plangenehmungsverfahren vollumfänglich wahrnehmen. Ihre Rechtsstellung wird im Vergleich zu heute nicht verschlechtert. Damit der mit dem neuen Recht angestrebte Zweck nicht vereitelt wird, ersuche ich Sie dringend, die Organisationen nicht in das Vorprüfungsverfahren einzubeziehen und den Antrag von Herrn Herczog abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission
Für den Antrag Herczog

63 Stimmen
35 Stimmen

Art. 4, 5

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 6

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Herczog

Abs. 3

Streichen

Art. 6

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Proposition Herczog**Al. 3*

Biffer

*Abs. 1, 2 – Al. 1, 2**Angenommen – Adopté**Abs. 3 – Al. 3*

Herczog: Der Ständerat hat in Artikel 6 einen neuen Absatz 3 eingefügt, und zwar mit dem Inhalt: «Werden Varianten zur Vorprüfung eingereicht, kann das Bundesamt geringere Anforderungen an die Vollständigkeit der Vorlagen stellen.» Sie werden mir sicher beipflichten, dass dies eine sehr verunglückte Fassung ist, die die Funktion der Varianten auf Projektstufe absolut verkennt. Wenn man Varianten und Projektvarianten effektiv gegeneinander abwägen soll, müssen in einem Evaluationsverfahren auch klare Kriterien zur Beurteilung dieser Varianten aufgestellt werden, geht es doch nicht an, dass eine Variante halbvollständig ist, eine andere vielleicht noch weniger und eine dritte ist dann vollständig. Es ist mir absolut unklar, wie die zuständigen Ämter eigentlich die Varianten ausscheiden wollen. Mit anderen Worten: Ich begrüsse es, dass es Varianten gibt, das unterstreiche ich. Ich muss teilweise in der Praxis auch die unterschiedlichen Umweltverträglichkeitsberichte gegeneinander abwägen und ausprobieren und in der Konsequenz die Relevanzmatrizen einander gegenüberstellen; aber bei unvollständigen Varianten kann ich doch gar nicht aufgrund der Realitäten entscheiden. Es ist dann überhaupt nicht einsichtig, welcher Variante aus welchem Grund der Vorzug gegeben wird. Ich habe das Gefühl, dass im Ständerat eine sehr unglückliche Fassung durchgekommen ist.

Ich spreche nicht gegen Varianten. Aber wenn man jetzt dieses Verfahren als ein Vorbild beispielsweise für die Neat nimmt und man bei Grossprojekten als Varianten einfach unvollständige Projekte abgeben kann – also z. B. Fehlen des Umweltverträglichkeitsberichtes oder Fehlen bestimmter Inhalte innerhalb dieses Projektes –, ist es ja gar nicht möglich, richtig und abwägend zu urteilen.

Ich bitte Sie, gemäss meinem Antrag diesen Absatz zu streichen. Er ist nicht nötig; Varianten können eingereicht werden. Sie sollen aber meiner Ansicht nach alle vollständig sein.

Zwygart, Berichterstatter: Die Kommission hat stillschweigend der Version des Ständerates zugestimmt. Es ist so: Die Verkehrskommission des Ständerates hat diesen Absatz 3 eingefügt. Er gibt die Möglichkeit, den Aufwand im Vorprüfungsverfahren zu verringern, wenn verschiedene Varianten eingereicht werden. Es ist ja nicht gesagt, dass es nur zwei sind; es können x-beliebige Varianten sein. Damit soll der Anreiz geschaffen werden, möglichst lange planerische Alternativen offenzuhalten. Unter Umständen kann man den heiklen Punkt der Hauptvariante gegenüber einer anderen Variante überprüfen, um darzustellen, was dort positiv respektive negativ wäre.

Es scheint mir aber besonders wichtig, dass hier in Artikel 6 Absatz 3 die «Varianten» erwähnt werden; hier ist die Nennung vorhanden, und das ist das Bedeutungsvolle. In den vorherigen Artikeln kommt der Begriff «Variante» nicht vor. Deshalb scheint es mir richtig zu sein, diesen Artikel aufrechtzuerhalten.

M. Berger, rapporteur: La commission ne s'est pas arrêtée sur l'amendement du Conseil des Etats. Comme vient de le rappeler le président de notre commission, si nous ne nous sommes pas attardés sur l'alinéa 3, c'est qu'il nous paraissait évident qu'il était normal d'être en mesure de réduire le volume d'activité déployé lors de la procédure d'examen préliminaires et d'éliminer certaines variantes pour permettre justement d'en sélectionner quelques-unes qui puissent être présentées et être acceptées comme plans définitifs. C'est pourquoi nous croyons que cet amendement, cette adjonction de la part du Conseil des Etats, est judicieux pour que la procédure ne soit pas excessivement lourde et qu'en finalité on puisse choisir

parmi les quelques variantes qui restent celle qui est le mieux à même de répondre aux besoins de l'ensemble. Je vous prie donc de refuser les propositions Herczog.

Bundesrat Ogi: Dieser Artikel steht im Zusammenhang mit dem Vorprüfungsverfahren. Die hier enthaltenen Bestimmungen betreffen daher nur dieses Stadium des Verfahrens. Mit dem vom Ständerat eingefügten Absatz 3 von Artikel 6 soll in diesem Stadium die Prüfung von Varianten erleichtert werden. Dies wird dadurch erreicht, dass von der planenden Unternehmung für Varianten nicht die Vorlage sämtlicher Unterlagen verlangt wird. Insbesondere kann für Varianten in diesem Teil des Verfahrens auf die Vorlage der Grunderwerbstabelle verzichtet werden.

Eine Streichung des Absatzes würde die Diskussion von Varianten erschweren. Das dürfte nicht im Interesse der Sache liegen und auch nicht der Absicht von Herrn Nationalrat Herczog entsprechen.

Ich ersuche Sie deshalb, seinen Antrag abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission

62 Stimmen

Für den Antrag Herczog

34 Stimmen

*Art. 7**Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Antrag Scheidegger**Abs. 4*

.... für die Kantone vier Monate;

*Antrag Ruf**Abs. 5*

.... eine Frist von zwei Monaten.

*Art. 7**Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Proposition Scheidegger**Al. 4*

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

*Proposition Ruf**Al. 5*

.... un délai de deux mois

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

Scheidegger: Ich habe für Eintreten und gegen Rückweisung gestimmt. Es bestehen gute Ansätze in der Vorlage, die Philosophie stimmt. Allerdings sollte man Pferde nicht unbedingt im Galopp wechseln, weshalb ich einerseits gegen Dringlichkeit bin; ich bin dafür, dass man diesem zum Galopp angetriebenen Pferd etwas Zügel zeigt. Ich hoffe also auf Detailverbesserungen während der Beratung. Das darf doch wohl noch legitim sein. Oder ist die Zitrone, Herr Bundesrat, so ausgepresst, dass nicht mehr daran gedrückt werden darf? Das wäre aber sehr bedenklich! Sollte man bei Dringlichkeitsfragen am liebsten auch noch das Parlament ausschalten? Ich habe die ursprüngliche Botschaft und die Protokolle von 1986 gelesen. Sie kamen mir vor dem Hintergrund der jetzigen Botschaft, der jetzigen Aussagen des Bundesrates vor wie ein Märchen aus «1001 Nacht» oder wie ein Buch mit dem Titel: «Der Glaube an den Storch». Da wurde nichts gesagt, geschrieben von möglichen Komplikationen und Verspätungen, wenig oder nichts über Finanzprobleme. Einzig Nationalrat Flubacher sprach damals schon nicht von Kosten von 5,4 Milliarden Franken, sondern von 8 oder mehr Milliarden. Auch der damalige Nationalrat Ogi hat sich nicht kritisch zur Botschaft

geäussert und damals kein Dringlichkeitsverfahren verlangt. Also bitte nicht bei den jetzt genannten Mehrkosten die betroffenen Regionen auf die Strafbank schicken! Sollen jetzt Föderalismus und Rechtsstaat auf der Strecke bleiben? Herr Bundesrat Ogi gilt als Vorkämpfer und Winkelried für die Vorlage «Eisenbahn-Grossprojekte. Plangenehmigungsverfahren». Es ist natürlich praktischer, Winkelried in der dritten Reihe zu sein, ich aber stehe – als klarer Befürworter und Kämpfer für die «Bahn 2000» in einer unmittelbar betroffenen Region – in der ersten Reihe, und Sie wollen doch, sehr geehrter Herr Bundesrat, Ihren Mitstreitern in der ersten Reihe nicht in den Rücken fallen? Die Abstimmung hatte kein so deutliches Resultat. Immerhin 43 Prozent Neinstimmen hat es gegeben. Viele Einsprachen waren voraussehbar, insbesondere in Solothurn, wo wir einen Neinstimmenanteil im Gesamtkanton von 64 Prozent hatten, in den betroffenen Gebieten sogar von 80 Prozent. Die bisherigen Verzögerungen und Teuerungen sind nicht auf Obstruktion der Bevölkerung im Kanton Solothurn zurückzuführen. Wir machen nicht, Herr Müller-Meilen, in Betroffenheitsdemokratie! Vielmehr gehen die Verzögerungen auf das Konto der Unausgereiftheit und Mangelhaftigkeit der ursprünglichen Projekte, bei denen man im Hinblick auf die Volksabstimmung bewusst oder unbewusst mit extrem niedrigen Kosten operierte. Ich anerkenne durchaus, dass die Vorlage heute viele positive Punkte enthält. So ist durch das Vorprüfungsverfahren das Mitspracherecht der Kantone, Gemeinden und Bundesämter gewährleistet. Allerdings ist der zeitliche Rahmen für diese Mitsprache zu eng. Ich stelle deshalb den Antrag, die Frist von drei auf vier Monate zu erhöhen. Die Formulierung der Ausnahmen reicht mir nicht. Die Frist von drei Monaten zur Einreichung von Stellungnahmen durch die Kantone ist sehr kurz bemessen. Der Kanton vertritt auch die Gemeinden. Viele dieser Gemeinden – vor allem die kleineren – haben keine hauptamtlichen Verwaltungen und Behörden, es sind Milizionäre. Ich kann Ihnen aus Fronterfahrung sagen, dass diverse dieser Gemeinden nun wegen der «Bahn 2000» Spezialisten und Juristen beiziehen müssen, um diese Probleme überhaupt angehen zu können. Dies hat zur Folge, dass diese Gemeinden etwas mehr Zeit brauchen, um ihre Stellungnahme zu erarbeiten und dem Kanton einzureichen. Im Kanton Solothurn kommt dazu, dass der Kantonsrat das Recht hat, Stellungnahmen an die Bundesbehörden zu behandeln. Jetzt stellen Sie sich diese Frist vor, die Sie uns vorgeben! Das ist schlicht und einfach nicht realistisch. Mit der massvollen Verlängerung der Frist um einen Monat, also auf vier Monate, geben Sie vor allem den kleinen Gemeinden und damit den Kantonen etwas mehr Luft zur Erarbeitung ihrer Stellungnahme. Was nicht so stark unter Zeitdruck geschehen muss, das wird meistens auch besser. Ich bitte um Zustimmung zu diesem Antrag.

Zwygart, Berichterstatter: Ein gleicher Antrag wurde im Ständerat diskutiert und dort klar abgelehnt. Weshalb? Es ist so, dass die Kantone nicht vor ein neues Problem gestellt werden, sondern die Problematik einer Eisenbahnlinie und all die Folgeprobleme sind den Kantonen bekannt. Wie Sie sehen, hat der Ständerat gegenüber der ursprünglichen Version des Bundesrates eine Besserstellung der Kantone verankert und die Amtsstellen im Bund zeitlich zurückgeschraubt. Anders gesagt: Die Modifikation des Ständerates hat die beteiligten Bundesämter etwas zurückgestellt und hat vor allem durch den neuen Absatz 5 eine Entflechtung bewirkt, so dass keine Doppelspurigkeiten entstehen. Die Kommission hat dieser Version, wie sie vom Ständerat beschlossen wurde, stillschweigend zugestimmt. Ich bitte Sie, den Antrag von Herrn Scheidegger abzulehnen.

Ruf: Nach Artikel 7 Absatz 5 setzt im behördeninternen Vorprüfungsverfahren das Bundesamt für Verkehr nach Eingang der Stellungnahmen der Kantone den beteiligten Bundesbehörden eine Frist von längstens zwei Monaten zur Einreichung ihrer Vernehmlassung. Diese Formulierung birgt ohne Zweifel die Gefahr in sich, dass das Bundesamt für Verkehr eine missliebige andere Bundesbehörde durch Setzung einer allzu kurzen Frist von weniger als zwei Monaten weitgehend ausschal-

ten kann. Ich beantrage Ihnen deshalb, das Wort «längstens» zu streichen, damit in jedem Falle die zwei Monate eingehalten werden müssen.

Gerade im Falle der Strecke MuttENZ–Olten hat sich gezeigt, wie entscheidend eine Stellungnahme des Bundesamtes, in diesem Falle des Buwal, sein kann. Die vorgebrachten Rügen des Buwal betreffend Mängel und Lücken in den Projektunterlagen haben Ende Mai dazu geführt, dass das Plangenehmigungsverfahren für einen Teil der Strecke eingestellt werden musste.

Die Ausarbeitung einer fundierten Vernehmlassung braucht aber genügend Zeit. Die zwei Monate sind ohnehin schon sehr knapp bemessen. Deshalb sollte diese Frist nicht – in vielleicht oft auch willkürlicher Weise – durch das Bundesamt für Verkehr noch eingeschränkt werden können. Ich bitte Sie deshalb um Zustimmung zu diesem Antrag. Da er – verglichen mit übrigen Anträgen – von eher geringfügiger Bedeutung ist, lässt sich vielleicht auch Herr Bundesrat Ogi für einmal erweichen.

Zwygart, Berichterstatter: Den Antrag könnte man unter das Motto «Flexibilität in beiden Richtungen» stellen. Aufgrund von Absatz 4 kann die Frist vom Bundesamt aus wichtigen Gründen verlängert werden. Und jetzt kommt Absatz 5. Es gibt daneben Fristen, die verkürzt werden sollen. Zweckmässig dürfte sein, dass – z.B. wenn unwesentliche Sachen, Modifikationen usw. vorliegen – Fristen nicht in allen Fällen nutzlos verstreichen.

M. Berger, rapporteur: Les deux propositions qui nous sont faites me paraissent devoir être écartées, même si nous n'en avons pas longuement discuté en commission, pour les raisons évidentes suivantes: en ce qui concerne le dernier point relevé par M. Ruf, il faut admettre que si le délai est relativement court, c'est-à-dire au plus de deux mois, toute l'administration a quand même eu le temps, lors de l'examen préliminaire, de l'analyser à fond. Il est donc tout à fait logique de lui donner un temps limité. En ce qui concerne les cantons et les communes, le Conseil des Etats, dans son amendement que la commission a accepté, propose des délais plus importants si les circonstances l'exigent. Ces délais sont pourtant d'une grande importance. On nous reproche souvent le fait que toutes nos procédures sont longues. Donc, pour une fois que l'on essaie d'introduire des procédures normales qui ne bafoueraient en rien les droits des uns et des autres, il faut les saluer à satisfaction et, en comparaison avec l'étranger, il n'y a absolument rien d'extraordinaire à ce qui nous est proposé.

Bundesrat Ogi: Herr Nationalrat Scheidegger möchte die Anhörungsfrist für die Kantone auf mindestens vier Monate – anstatt mindestens drei Monate, wie vom Ständerat festgelegt – ausdehnen. Zur Frage der Angemessenheit, Herr Nationalrat Scheidegger: Eine Anhörungsfrist kann man je nach Blickwinkel immer unterschiedlich beurteilen. Im vorliegenden Fall gilt es zu berücksichtigen, dass das Ziel des ganzen Bundesbeschlusses darin liegt, das Verfahren besser zu ordnen und zu straffen.

Mit dem Antrag von Herrn Nationalrat Scheidegger wird gerade das Gegenteil erreicht. Heute beträgt die Anhörungsfrist für die Kantone im ordentlichen Verfahren drei Monate. Innerhalb dieser Frist muss man die Gemeinden und die Privaten konsultieren. Nach dem Bundesbeschluss in der Fassung des Ständerates werden den Kantonen ebenfalls drei Monate zur Verfügung stehen. Gegenüber heute wird sich also die Situation für die Kantone nicht verschlechtern, auch für den Kanton Solothurn nicht. Zudem hat der Ständerat noch eine Verlängerungsmöglichkeit «aus wichtigen Gründen» vorgesehen. Mit der Schaffung der Möglichkeit zur Erstreckung der Frist durch den Ständerat wurde sichergestellt, dass berechtigten Anliegen der Kantone Rechnung getragen werden kann. Zu diesen berechtigten Anliegen gehört sicher auch, dass es der gemäss kantonalem Recht zuständigen Behörde überhaupt möglich sein muss, eine Stellungnahme abzugeben. Wenn also im Kanton Solothurn der Kantonsrat für die Abgabe der Stellungnahme zuständig ist und er während der Anhörungs-

frist nicht tagt, so ist dies ein wichtiger Grund, um die Frist zu erstrecken. Damit haben wir Ihrem Anliegen weitgehend Rechnung getragen. Ich bitte Sie, den Antrag von Herrn Nationalrat Scheidegger abzulehnen.

Zu Herrn Nationalrat Ruf: Ich lasse mich nicht erweichen. Sie waren zwar bei Ihrer Formulierung und Begründung Ihres Antrages sehr weich, aber das war die Ausnahme, die die Regel bestätigt. Nach Bundesrat und Ständerat kann das Bundesamt eine Frist bis längstens zwei Monate einräumen. Ihr Antrag will in allen Fällen zwei Monate. Weniger würde es nicht geben. Ich bitte Sie deshalb, den Antrag Ruf, der das Verfahren verlängert, abzulehnen. Er brächte eine massive Verschlechterung dieser Vorlage mit sich.

Ich bitte Sie, beide Einzelanträge abzulehnen.

Abs. 4 – Al. 4

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	64 Stimmen
Für den Antrag Scheidegger	43 Stimmen

Abs. 5 – Al. 5

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	offensichtliche Mehrheit
Für den Antrag Ruf	Minderheit

Art. 8, 9

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 10

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Scheidegger

Abs. 1

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

Art. 10

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Scheidegger

Al. 1

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

Abs. 1 – Al. 1

Scheidegger: Ich kann mich kurz fassen. Eigentlich könnte man dieser Ergänzung wirklich zustimmen. Sie kostet gar nichts. Aber sie könnte sehr viel Goodwill einbringen. Sie wissen, dass nach Artikel 10 nur die Bahnunternehmung diesen Bericht erhält. Ich möchte, dass die Kantone diesen Bericht gleichzeitig zur Information erhalten. Aus Erfahrung wird man klug. In Gemeinden und Kantonen waren die Erfahrungen mit den SBB jedenfalls zu Beginn der ganzen Diskussion «Bahn 2000» nicht die besten. Der Bundesrat und das Bundesamt können nichts dafür. Das beste Mittel gegen Misstrauen ist die Information. Ich schlage deshalb vor, der Bundesrat möge einwilligen, diesen Bericht den Kantonen zustellen. Daraus erwächst keine Rechtspflicht – höchstens Kosten; Sie könnten das per B-Post erledigen, Herr Bundesrat, falls Sie die Kosten scheuen.

Ich bitte Sie, diesem Ergänzungsantrag zuzustimmen. Er könnte sich ganz im Sinne der Gesamtbotschaft beschleunigend auf die Verfahren zu «Bahn 2000» auswirken.

Bundesrat Ogi: Dieser Antrag hat mit A- oder B-Post überhaupt nichts zu tun. Es kostet, wenn Sie dem Antrag von Herrn Nationalrat Scheidegger zustimmen, Zeit und damit auch Geld und bringt mehr Aerger. Den sollten wir im Zusammenhang mit Artikel 10 Absatz 1 vermeiden. Wir sind daher gegen diese Ergänzung, die übrigens bereits im Ständerat verlangt, jedoch von der Mehrheit klar verworfen wurde. Ich möchte Sie dringend bitten, hier keine Differenz zum Ständerat zu schaffen.

Es geht nicht darum, dem Kanton irgendwelche Information vorenthalten zu wollen. Wir müssen aber vermeiden, dass aus diesem Bericht irgendwelche falsche Schlüsse gezogen werden können. Das Ziel des Berichtes liegt ganz klar darin, der Bahnunternehmung darüber Auskunft zu geben, wie die Kantone und Fachstellen ihr Projekt beurteilen. Es ist dann Sache der Bahnunternehmung zu entscheiden, ob sie mit diesem oder mit einem geänderten Projekt in das eigentliche Verfahren einsteigen will. Der Bericht ist deshalb für die möglichen Einsprecher lediglich dann uneingeschränkt massgebend, wenn die Bahnunternehmung das gleiche Projekt zur Publikation freigibt; das ist das Entscheidende. Ändert aber die Bahnunternehmung in der Folge das Projekt oder ergänzt sie beispielsweise die den Projekten beigelegten Unterlagen, so ist der Bericht von den Einsprechern im Zusammenhang mit diesen Änderungen und Ergänzungen zu betrachten und zu begutachten. Deshalb muss man diesen vielleicht gut gemeinten Antrag ablehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	63 Stimmen
Für den Antrag Scheidegger	32 Stimmen

Abs. 2 – Al. 2

Angenommen – Adopté

Art. 10bis, 11, 11bis, 11ter, 12

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 13

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Luder

Abs. 2

.... Umweltverträglichkeit des Projektes und allfälliger Varianten

Abs. 3

.... Pläne für das ganze Projekt und allfälliger Varianten

Art. 13

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Luder

Al. 2

.... et le rapport d'impact du projet et de ses variantes éventuelles

Al. 3

.... les plans de l'ensemble du projet et de ses variantes éventuelles.

Abs. 1 – Al. 1

Angenommen – Adopté

Abs. 2, 3 – Al. 2, 3

Luder: Bei der Strecke Mattstetten–Rothrist haben die SBB auf Begehren der Kantone Bern und Solothurn neben ihrem Projekt auch die Varianten dieser zwei Kantone planarisch gleichwertig aufarbeiten müssen. Diese Varianten sind mit

dem Projekt und den dazu gehörenden Umweltverträglichkeitsberichten beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. Ich bitte Sie nun, in Absatz 2 nach der gleichwertigen Planung von Varianten diese im Bericht über das Vorprüfungsverfahren gleichwertig miteinzubeziehen. Und in Absatz 3 sollen bei der Amtsstelle, bei welcher während der Auflagefrist die Pläne für das ganze Projekt eingesehen werden können, auch die Varianten eingesehen werden können. Es besteht kein ersichtlicher Grund, warum im Bericht über die Vorprüfung und in der Plandarstellung nach der gleichwertigen Planung von Varianten diese in diesen zwei Belangen nicht auch gleichwertig behandelt werden sollen.

Wir dürfen mit dieser Vorlage nicht Wegbereiter der Weiterführung einer 20jährigen Praxis der SBB werden, die sehr Mühe zeigen, neben ihren Projekten auch Varianten bestehenzulassen.

Dazu zwei Beispiele: Seit 20 Jahren steht die Bahn-Neubaustrecke durch das Mittelland zur Diskussion; zuerst war es die Schnellbahn, dann die Neue Haupttransversale, nun die «Bahn 2000», und im April dieses Jahres sind nun nach 20 Jahren die Pläne und die dazu gehörenden Umweltverträglichkeitsberichte beim Bundesamt für Verkehr eingereicht worden. Aber wer nun glaubt, in diesen 20 Jahren hätte je ein direktes Gespräch mit einem Grundeigentümer, einem Bauern oder irgendwem stattgefunden, ob man durch sein Land fahren könne oder dürfe, ob er das wolle, der täuscht sich. 20 Jahre haben nicht ausgereicht, um nur ein solches Gespräch zu führen. Es verzögert aber die Planung, wenn nur noch der Einspruchsweg beschritten werden kann, um Recht geltend zu machen.

Ein zweites Beispiel: Zur Ausarbeitung der Pläne für die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist wurden planbegleitende Arbeitsgruppen von den betroffenen Regionen eingesetzt. Eine dieser Arbeitsgruppen, diejenige der Region Burgdorf, zieht stellvertretend für andere nach vier Jahren folgende Bilanz: «Die Mitglieder der Arbeitsgruppe waren von den kläglichen Ergebnissen ihrer loyalen Mitarbeit zutiefst enttäuscht. Wer sich über Jahre hinweg um einvernehmliche Lösungen bemüht, erwartet mindestens die Aufnahme einiger Gedanken in das Projekt.»

Helfen Sie mit der Zustimmung zu meinen Anträgen zu Artikel 13 Absätze 2 und 3 mit, dass die erarbeiteten Vorschläge der direkt betroffenen Kantone, Regionen und Gemeinden nicht kalt ausgeschaltet werden.

Zwygart, Berichterstatter: Es geht jetzt um den Abschnitt «Plangenehmigungsverfahren». Es ist richtig: Im Vorprüfungsverfahren können Varianten vorgesehen werden. Bei der Plangenehmigung aber geht es darum, dass man eine Linie festlegt. Es gilt, zur Entscheidungsfindung zu kommen, da kann es nicht um Varianten gehen, denn das würde ja aller Entscheidungsfindung entgegenlaufen. Das ganze Verfahren ist angepasst ans Enteignungsgesetz. Dementsprechend brauchen wir eine Rechtssicherheit.

Herr Luder hat vorhin gesagt, seit 20 Jahren sei ein Projekt im Gespräch und Grundeigentümer seien bis jetzt nicht angefragt worden. Ja, wenn man nicht weiss, wo die Linie durchkommt, oder wenn es Varianten gibt, sind noch mehr Grundeigentümer betroffen; dann ist die Betroffenheit eine andere, und dementsprechend ist eine Findung des Resultats praktisch nicht möglich.

Die Kommission hat stillschweigend dem Ständerat zugestimmt. Ich bitte Sie, die Anträge Luder zu Artikel 13 abzulehnen.

M. Berger, rapporteur: Nous sommes en présence d'une question de compétence. Il est clair qu'il appartient au Conseil fédéral de nous présenter un projet et non de nous soumettre des variantes. C'était bien lors de la consultation, dans la procédure préliminaire qu'il lui appartenait de nous présenter plusieurs variantes. Devant le Parlement, devant l'enquête publique, devant la procédure d'approbation, il ne doit y avoir qu'une seule variante, sinon ce serait une sorte de démagogie ou de conflit de compétences qui ne manquerait pas de se présenter. Il n'y a eu en commission aucune opposition à la

proposition présentée par le Conseil des Etats. Je vous engage donc à faire de même.

Bundesrat Ogi: Artikel 13 Absatz 2 regelt, was im Zusammenhang mit der Publikation eines Projektes aufgelegt werden muss. Herr Nationalrat Luder verlangt mit seinem Antrag, dass zu diesen Unterlagen auch noch die Umweltverträglichkeitsberichte allfälliger – ich betone: allfälliger – Varianten gehören müssen. Dieses Begehren ist abzulehnen, denn es passt überhaupt nicht in das ganze Verfahrenskonzept. Nach dem Vorprüfungsverfahren hat sich die Bahnunternehmung unter Berücksichtigung der Resultate des Vorprüfungsverfahrens für ein Projekt zu entscheiden, welches sie dann auch auflegen will. Im Zusammenhang mit der Publikation dieses Projektes muss die Bahn demzufolge alle Unterlagen auflegen, die sich auf dieses Projekt beziehen. Dies ist mit Artikel 13 Absatz 2 sichergestellt.

Die Bahn ist Bauherrin. Es ist letztlich Sache der Bauherrin, zu entscheiden, für welches Projekt sie um eine Baubewilligung nachsuchen will. Für das Projekt, das sie bewilligt haben will, muss sie alle nötigen Grundlagen beibringen. Die Forderung, auch noch Unterlagen zu allfälligen Varianten beizulegen, geht viel zu weit.

Ich bitte Sie deshalb dringend, diese Anträge abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission

61 Stimmen

Für den Antrag Luder

26 Stimmen

Art. 13bis, 14

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 15

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Luder

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 15

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Luder

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Luder: Ich bitte Sie dringend, dem Ständerat nicht zu folgen und Artikel 15, der die Einsprachebefugnis regelt, stehenzulassen, so wie dies der Bundesrat vorschlägt. Es ist dringend, zumindest hier klare, verständliche und auffindbare Aussagen zu machen. Es besteht kein Grund, die Einsprachebefugnis zu verschleiern; in dieser Vorlage ist schon genug verschleiert, ohne Enteignungsgesetz und ohne Umweltgesetzgebung ist sie gar nicht lesbar.

Sprechen Sie bei der Einsprachebefugnis eine klare Sprache, stimmen Sie für Artikel 15 gemäss Bundesrat.

Zwygart, Berichterstatter: Es ist im Grunde genommen verständlich, dass Herr Luder diesen Antrag stellt. Aber die Vorlage, wie sie uns der Bundesrat unterbreitet hat, muss man jetzt nicht mit der Vorlage vermischen, wie sie der Ständerat – auf der Grundlage des Enteignungsgesetzes – vorgelegt hat. Herr Luder hätte konsequent sein und nicht nur diesen Artikel, sondern auch die anderen nennen müssen, also von 14 bis und mit 17, die alle erhalten bleiben sollten, und nicht ausschliesslich die Einsprachebefugnis.

Mit dem Verfahren der Unterstellung unter das Enteignungsgesetz sind automatisch Umweltschutzgesetzgebung sowie Natur- und Heimatschutzgesetzgebung eingeschlossen. Deshalb kann man auf diesen Artikel verzichten.

Ich bitte Sie, den Antrag Luder abzulehnen und dem Streichungsantrag der Kommission zuzustimmen.

M. Berger, rapporteur: Celui qui ne lit pas l'ensemble du projet amendé par le Conseil des Etats pourrait peut-être se fourvoyer, ce qui, me semble-t-il est le cas pour M. Luder. L'article 15 est superflu parce que la procédure d'expropriation se déroule selon la loi fédérale sur l'expropriation et parce que le Conseil des Etats a introduit des dispositions, notamment l'article 13bis. Je vous prie donc de repousser la proposition Luder.

Bundesrat Ogi: Im Entwurf des Bundesrates war in Artikel 15 die Einsprachebefugnis detailliert umschrieben worden – das stimmt. Nachdem im Rahmen der ständerätlichen Debatte beschlossen wurde, dass der Beginn des Verfahrens gleich ablaufen soll wie heute im kombinierten Verfahren, konnte im Bundesbeschluss auf dieses verwiesen und auf eine Reihe von Verfahrensvorschriften verzichtet werden.

Zu diesen Bestimmungen, die durch diese Aenderung überflüssig geworden sind, gehört u. a. Artikel 15, den Herr Luder jetzt wieder einfügen möchte. Diese Einfügung würde aber an der rechtlichen Situation überhaupt nichts ändern. Die Einsprachebefugnis, wie sie in Artikel 15 umschrieben war, ist auch ohne diese Bestimmung absolut gewährleistet. In Artikel 10bis wird unter dem Titel «.... massgebendes Verfahren» auf das kombinierte Verfahren im Sinne der Planvorlageverordnung für Eisenbahnbauten verwiesen. Die in diesem kombinierten Verfahren geltenden Bestimmungen sind somit auch für Grossprojekte anwendbar, soweit der Bundesbeschluss nichts Abweichendes vorsieht.

Bezüglich der Einsprachebefugnis gilt nichts Abweichendes. Massgebend ist daher Artikel 25 der Planvorlageverordnung, welcher vorsieht, dass Einsprache erheben kann, wer nach dem Enteignungsgesetz dazu berechtigt oder nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz Partei ist. Diese Umschreibung ist also absolut identisch mit jener, die ursprünglich in Artikel 15 enthalten war. Auf die Wiedereinführung des Artikels 15 kann daher ohne Not verzichtet werden, und ich bitte Sie, auch hier keine Differenz zum Ständerat zu schaffen und den Antrag von Herrn Nationalrat Luder abzulehnen.

Luder: Mit Interesse habe ich die Ausführungen von Herrn Bundesrat Ogi gehört.

Herr Bundesrat Ogi hat gesagt, die Einsprachebefugnis nach Artikel 15 sei absolut gewährleistet. Einspracheberechtigt ist also, wer aufgrund des öffentlich aufgelegten Projekts ein schutzwürdiges Interesse geltend machen kann. Zweitens seien auch Personen, Organisationen und Behörden einspracheberechtigt, die sich betroffen fühlen – also Natur- und Heimatschutzorganisationen usw. Das habe ich hier mit Befriedigung zur Kenntnis genommen. Aber ich bin nach wie vor der Meinung, dass dieser Artikel im Gesetz stehengelassen werden muss, damit man klar und deutlich nachlesen kann, wer einspracheberechtigt ist, und damit man nicht – kein Mensch weiss wo – suchen muss. Ich ziehe den Antrag auf Abstimmung unter Namensaufruf zurück, weil materiell das Ja oder das Nein das gleiche ist, aber ich bin der Meinung, dass wir zum ursprünglichen Antrag des Bundesrates ja sagen sollen, damit das Gesetz – in diesem Bereich zumindest – klare Aussagen macht.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission
Für den Antrag Luder

75 Stimmen
53 Stimmen

Art. 16, 17

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 18

Antrag der Kommission

Abs. 1–3, 5

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 4

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Diener)

Streichen

Antrag Meyer Theo

Abs. 4

.... verbindlich. Die genaue Linienführung ist damit nicht präjudiziert.

Art. 18

Proposition de la commission

Al. 1–3, 5

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 4

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Diener)

Biffer

Proposition Meyer Theo

Al. 4

Les décisions de principe des plans. Elles ne préjugent toutefois en rien du tracé définitif.

Abs. 1–3, 5 – Al. 1–3, 5

Angenommen – Adopté

Abs. 4 – Al. 4

Frau Diener, Sprecherin der Minderheit: In Artikel 18 Absatz 4 wird festgehalten, dass die von der Bundesversammlung getroffenen Grundsatzentscheide über Neubaustrecken für das Plangenehmigungsverfahren verbindlich sind. Ich habe schon in meinem Nichteintretensvotum auf die damaligen Versprechen von Herrn Bundesrat Schlumpf hingewiesen. Damals wurde der Bevölkerung Mitsprachemöglichkeit versprochen. Heute nehmen wir mit Artikel 18 Absatz 4 jedoch den betroffenen Regionen, der Bevölkerung den Spielraum für jegliche Veränderungsvorschläge, vor allem dort, wo die Projekte umstritten sind. Glauben Sie denn wirklich, dass wir hier im Saal besser Bescheid wissen über die wirklichen Anliegen und die wirklichen Bedürfnisse einer betroffenen Region als die Menschen dort? Dass unsere Beschlüsse hier in diesem Saal immer der Weisheit letzter und bester Schluss sein sollen, das wage ich zu bezweifeln. Ich erinnere Sie an den Vereinatunnel. Dort muss man sich heute in bezug auf die Verladestationen an die Beschlüsse des Parlamentes halten, obwohl man weiss, dass dies in keiner Art mehr der besten Lösung entspricht und eigentlich auch niemand mehr glücklich ist über die einst gefällten Beschlüsse. Ich bin nicht sicher, ob das Parlament heute nochmals so entscheiden würde. Leben bedeutet Bewegung, und Bewegung bedeutet Veränderung, Anpassung an neue Umstände. Dies gilt auch für die politischen Entscheidungen. Lassen wir doch die Möglichkeit offen, allfällige Verbesserungen miteinzubeziehen. Dieser Absatz 4 steht auch in eigenartigem Widerspruch zu unseren Beschlüssen im Zusammenhang mit der Neat. Dort kamen wir zur Erkenntnis, dass die betroffenen Regionen ein Mitsprache- und ein Mitplanungsrecht haben sollen und haben formuliert: «.... im Raume von» Wir haben also den Spielraum absichtlich offengelassen. In der Kommission wurde mir gesagt, dass der Grundsatz der Verbindlichkeit sowieso gelte. Ich erkundigte mich dann, warum in Absatz 4 dies nochmal *expressis verbis* festgehalten werde; die Antwort fiel sehr deutlich aus. Es waren genau diese Erfahrungen, die man im Falle Vereina ge-

macht hatte. Dort ist das Projekt im Bundesbeschluss ganz präzise umschrieben. Das EVED und das Bav haben die Meinung vertreten, man sei in bezug auf die Verladestationen an den Bundesbeschluss gebunden, und sie sahen keine Möglichkeit, einem Begehren zu entsprechen. Leider konnte dann das Bundesgericht die notwendige Klärung dieser Frage nicht erbringen, da ein Formfehler einen Nichteintretensentscheid zur Folge hatte. Aus Unsicherheit der Rechtslage einen solchen Absatz einfügen? Die grüne Fraktion meint: nein. Zudem kann der Grundsatzentscheid des Parlamentes nur so weit Verwirklichung erfahren, als er mit übergeordnetem Recht im Einklang steht. Ich bitte Sie also dringend, diesen Absatz 4 von Artikel 18 zu streichen.

Meyer Theo: Es geht mir in meinem Antrag um vertrauensbildende Massnahmen, um einen Abbau von Missverständnissen und Misstrauen. Im Artikel 18 Absatz 4 wird etwas Selbstverständliches ausgesagt, und weil es selbstverständlich ist, will Frau Diener den Absatz 4 streichen. Mir scheint, hier liegt ein Pferdefuss; ich möchte den Absatz deshalb präzisieren. Worüber haben wir 1986 mit dem Konzept «Bahn 2000» abgestimmt? Eigentlich nur über die Absicht, vier Neubaustrecken zu erstellen, die je einen Ort A mit einem Ort B verbinden. Ueber eine genaue Linienführung konnte noch gar nicht abgestimmt werden, weil alles noch offen war und teilweise immer noch offen ist. Das Baselbiet ist nicht grundsätzlich gegen eine neue Bahn, aber gegen ein unausgeglichenes Projekt der SBB. Es ist deshalb sehr zu begrüßen, dass Bundesrat Ogi die verschiedenen Varianten von unabhängigen Experten überprüfen lassen will. Mit meinem Antrag möchte ich Misstrauen und Ängste, vielleicht auch Vorurteile abbauen oder das Minenfeld im Baselbiet, von dem Herr Bundesrat Ogi einmal gesprochen hat, entschärfen helfen. Ohne diese Entspannung wird es kaum einen akzeptablen Kompromiss geben. Auch die Dringlichkeit in Artikel 22 hilft nicht, eine gespannte Situation zu retten. Barbara Tuchman schreibt in ihrem Buch «Die Torheit der Regierenden»: «Die gesamte Geschichte, unabhängig von Zeit und Ort, durchzieht das Phänomen, dass Regierungen und Regierende eine Politik betreiben, die den eigenen Interessen zuwiderläuft.» Nachdem sie verschiedene Beispiele vom Trojanischen Pferd über König Rehabeam und dem Vietnamkrieg aufführt, schreibt sie: «Wie alle politischen Torheiten waren sie durch Einstellungen, die Ueberzeugungen und die Politik ihrer Zeit bedingt, und wie viele, wenn nicht alle Torheiten dieser Art waren sie unnötig, Ausfluss einer aktionistischen Politik an einer Stelle, wo nichts tun ebenso gut gewesen wäre.»

Ohne Ueberzeugungsarbeit wird es auch im Dringlichkeitsrecht nicht schneller gehen. Es ist zwar in der Geometrie so, dass der direkteste Weg von A nach B eine Gerade ist. Im Leben und auch in der Politik ist der kürzeste Weg meistens der Umweg.

Ich bitte Sie deshalb, meinen Antrag zu unterstützen.

Zwygart, Berichterstatter: Die Kommission hat den Minderheitsantrag Diener nach eingehender Diskussion mit 13 Stimmen zu 1 Stimme abgelehnt. Es ist die Frage, ob es nötig ist, dass der Rahmen, in den ein Ganzes gestellt wird, genannt werden soll. Unsere Vorlage tut das, stellt sozusagen die Fixpunkte fest und hält sie fest, damit die Planer und nachher auch die Entscheidbehörde darauf abstellen können. Es ist klar: Die Ereignisse um den Vereinatunnel haben da Wichtiges mit eingebracht, da gewisse Änderungen im Grundkonzept verlangt wurden.

Weil wir das gesamte Verfahren mit der Umweltschutzgesetzgebung zusammengefügt haben, ist es nicht richtig, dass Frau Diener diesen Streichungsantrag bringt. Denn nur so ist Gewähr geleistet, dass die Grundlinie durchgehalten werden kann. Dementsprechend ist auch der Antrag von Herrn Meyer Theo an und für sich ein Vermittlungsvorschlag. Der Bundesrat kann sich dann dazu äussern.

M. Berger, rapporteur: La commission vous propose de rejeter, par 13 voix contre 1, la proposition de Mme Diener. En effet, cet article 18 qui a un caractère logistique dans la procé-

dure me paraît évident et, par conséquent, il n'y a pas lieu de le supprimer. Au contraire, il pourrait porter alors à interprétation, comme d'ailleurs la proposition de M. Meyer qui, lui, s'engage dans une autre voie puisqu'il évoque le tracé définitif, alors qu'il n'en est pas question. Je vous prie donc de rejeter ces deux propositions.

Bundesrat **Ogi:** Absatz 4 dieses Artikels hält fest, dass die von der Bundesversammlung getroffenen Grundsatzentscheide über Neubaustrecken für das Plangenehmigungsverfahren verbindlich sind. Frau Nationalrätin Diener und Herr Nationalrat Meyer Theo verlangen nun, dass diese Aussage gestrichen wird. Ich hoffe, Herr Nationalrat Meyer Theo werde mich nicht, nachdem ich gegen seinen Antrag bin, in die Kategorie derjenigen einteilen, von denen im Buch «Die Torheit der Regierenden» die Rede ist.

Zum Stichwort «Minenfeld»: Habe ich das wirklich gesagt? Wenn ich das gesagt hätte, hätte ich etwas Dummes gesagt, muss ich zugeben.

Der Bundesrat ist mit dieser Streichung nicht einverstanden. So selbstverständlich diese Aussage auch tönen mag: Die Erfahrung hat gezeigt, dass dem nicht so ist. Verena denkt nicht mehr an die Vereine, muss ich hier sagen. Vereine lässt grüssen und hat uns diesbezüglich verschiedenes in Erinnerung gerufen. Deshalb erachten wir es als wichtig, hier festzuhalten. Ich bitte Sie, diesen Minderheitsantrag, der auch in der Kommission nur eine Stimme auf sich vereinigen konnte, abzulehnen.

Erste Abstimmung – Premier vote

Für den Antrag Meyer Theo	39 Stimmen
Dagegen	51 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

Für den Antrag der Mehrheit	50 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	22 Stimmen

Art. 19–27

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 28

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Luder

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 28

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Luder

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Luder: Auch hier beantrage ich Ihnen, dem Bundesrat zu folgen. Mir ist nicht verständlich, warum der Ständerat auf die Idee gekommen ist, dem Präsidenten der Schätzungskommission oder dem Bundesgericht vorzugreifen, indem er in Artikel 28 den Absatz 1bis einfügen will: «Es gilt die Vermutung, dass dem Enteigner ohne die Besitzeinweisung bedeutende Nachteile entstünden.» Das ist Vorwegnahme eines Entscheides. Dieser Entscheid liegt bei den Instanzen, die entscheiden sollten, und man muss ihnen nicht schon vorweg in den Mund legen, die Bahnen hätten dann auf jeden Fall das Enteignungsrecht für vorzeitige Besitzeinweisung. Das ist gegenüber dem Grundeigentümer nicht richtig und bedeutet eine Vorwegnahme eines Entscheides.

Bundesrat **Ogi:** Der Artikel 28 regelt die vorzeitige Besitzeinweisung. Der Ständerat hat auf Anregung des Bundesgerichtes einen Absatz 1bis eingefügt, der im Vergleich zu heute eine

Umkehr der Beweislast zur Folge hat, also eine Erleichterung der Besitzeinweisung. Bis zum Beweis des Gegenteils gilt demnach die Vermutung, dass dem Enteigner ohne die beantragte vorzeitige Besitzeinweisung erhebliche Nachteile entstünden. Diese Vermutung ist bei den Grossprojekten, um die es bei diesem Beschluss ja geht, an sich naheliegend. Es ist leicht einsehbar, dass ein verzögerter Baubeginn bei diesen Projekten zu erheblichen Nachteilen führen wird. Von der Bahnunternehmung noch den Nachweis zu verlangen, wäre deshalb wenig sinnvoll. Die vom Ständerat vorgenommene Umkehr der Beweislast erweist sich daher als richtig und wirkt sich in der Praxis nicht zum Nachteil des Betroffenen aus, da der Nachweis des Nachteils in diesen speziellen Fällen leicht zu erbringen wäre. Im übrigen ist der Ständerat bei dieser Bestimmung weniger weit gegangen als das Bundesgericht, das sogar einen vollständigen Verzicht auf den Nachweis eines Nachteils vorgeschlagen hatte.

Ich bitte Sie deshalb, dem Ständerat und damit auch dem Bundesrat zu folgen und den Antrag von Herrn Luder abzulehnen und hier keine Differenz zum Ständerat zu schaffen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission
Für den Antrag Luder

68 Stimmen
17 Stimmen

Art. 29, 30

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 31

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Gysin

Abs. 1

Im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Beschlusses bereits hängige Plangenehmigungs- und Enteignungsverfahren, für welche vor 1990 Einsprache erhoben wurde, werden nach bisherigem Recht zu Ende geführt.

Art. 31

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Gysin

Al. 1

Dès l'entrée en vigueur du présent arrêté, les procédures d'approbation et d'expropriation en suspens et qui ont fait l'objet d'une opposition antérieurement à 1990 sont menées à terme selon l'ancien droit.

Abs. 1 – Al. 1

Gysin: Im Sinne einer Offenlegung der Interessen gebe ich als Vertreter des Standes Basel-Landschaft zu, dass mir das Baselsbiet sehr am Herzen liegt.

Der Bundesrat hat für den Bundesbeschluss folgende Gründe vorgebracht: Verzögerungen, teuerungsberechtigte Mehrkosten, umweltschutzbedingte Mehrkosten. Ich möchte nun am Beispiel der Neubaustrecke Muttenz–Olten aufzeigen, wo die wahren Ursachen der Verzögerung liegen. Sämtliche Einsprachen sind dort fristgerecht bis spätestens 30. Juni 1989 eingereicht worden. Auf den weiteren Verfahrensablauf hatten die Einsprecher darum keinen Einfluss mehr. Die eingetretenen Verzögerungen sind einzig und allein durch das mangelhafte SBB-Auflageprojekt bedingt. Ich belege dies an folgenden zwei Beispielen:

1. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung konnte aufgrund der mangelhaften SBB-Unterlagen bis heute noch nicht vorgelegt werden, weder vom Buwal noch vom Bundesamt für Verkehr.

2. Mit der neuesten Verfügung des Bundesamtes für Verkehr werden die SBB aufgefordert, in allen wichtigen Bereichen, nämlich Lärm, Naturschutz, Landschaftsschutz, Raumplanung, Sicherheit, Erschütterungen usw., Zusatzabklärungen vorzunehmen und dem Bundesamt für Verkehr innerhalb von sechs Monaten zu unterbreiten. Bezüglich der teuerungs- und umweltschutzbedingten Mehrkosten versteht es sich von selbst, dass sie nie und nimmer von den Einsprechern zu verantworten sind, sondern auf einer fehlerhaften und unsorgfältigen Planung beruhen.

Zur «Bahn 2000» ist grundsätzlich festzuhalten, dass für ein solches Jahrhundertwerk nur das Beste gut genug sein kann. Aufgrund der besonderen demographischen und topographischen Verhältnisse – dichte Besiedlung und enge Täler der Schweiz – ist für Grossprojekte dieser Art eine besonders sorgfältige Planung angezeigt. Die Problematik des rückwirkenden Notrechtes zu Lasten der Verfahrensbeteiligten ist bei verschiedenen Votanten ausführlich zur Sprache gekommen, ich verzichte auf Wiederholungen.

Mein Antrag zu Artikel 31 Absatz 1 zielt insbesondere auf den Sonderfall Baselland bzw. die geplante Neubaustrecke. Die Einsprachen gegen die Neubaustrecke Muttenz–Olten wurden bis spätestens 30. Juni 1989 eingereicht. Es haben dort bereits Einigungsverhandlungen mit dem Präsidenten der Eidgenössischen Schätzungskommission stattgefunden.

Das Verfahren im Baselsbiet dauert nunmehr zwei Jahre. Das Bundesamt für Verkehr hat am 27. Mai 1991 eine für dieses Verfahren massgebliche Verfügung getroffen, wobei die ganze Neubaustrecke beurteilt wurde. Im Zeitpunkt der Schlussabstimmung vom nächsten Freitag ist nicht von vornherein auszuschliessen, dass gegen diese Verfügung des Bundesamtes für Verkehr eventuell Beschwerden deponiert werden, die gemäss Artikel 31 Absatz 2 noch nach altem Recht zu behandeln wären. Gerade deshalb ist Artikel 31 betreffend Uebergangsbestimmungen so klar zu fassen, dass es nicht juristischen Spitzfindigkeiten vorbehalten ist, wie es im Baselsbiet weitergehen soll – nach neuem oder nach altem Recht. Besonders wichtig ist dieser Umstand, da das Bundesamt für Verkehr für einen Baselsbieter Streckenabschnitt bereits einen Sachentscheid gefällt und für einen weiteren Streckenabschnitt, nämlich Liestal–Olten, das Verfahren lediglich sistiert hat und einen neutralen Experten mit der Überprüfung des SBB-Auflageprojektes beauftragen will. Meine Ausführungen belegen, dass es im Baselsbiet nicht um Zeitgewinn geht, hingegen bahnt sich ein immenser Vertrauensverlust in unsere Parlamentsarbeit an, gefolgt von Resignation hinsichtlich Rechtssicherheit in der Schweiz.

Mein Fazit: Fair play bedeutet, dass in einem Spiel nach der ersten Halbzeit die Spielregeln nicht zugunsten einer Partei geändert werden dürfen. Der Wortlaut von Artikel 31 betreffend Uebergangsbestimmungen ist gemäss meinem Antrag so klar zu fassen, dass es keinen Zweifel mehr darüber geben kann, dass die im Baselsbiet seit Jahren hängigen Verfahren nach bisherigem Recht zu Ende geführt werden müssen.

Herr Bundesrat Ogi, ich habe der Verfügung des Bundesamtes für Verkehr vom 27. Mai 1991 auch positive Signale entnommen, die mich hoffen lassen. Auch Ihre persönlichen Ausführungen anlässlich der 700-Jahr-Feier von Baselland in Liestal sind von der Bevölkerung sehr positiv aufgenommen worden.

Der Ständerat hat mit Ihrer Zustimmung, Herr Bundesrat Ogi, in Artikel 31 Absatz 1 folgenden Satz angefügt: «Die Rechte aller am Verfahren Beteiligten bleiben gewahrt.» Herr Bundesrat, wenn Sie mir nun im Sinne einer Interpretation dieses Satzes darlegen können, dass damit mein Anliegen wenigstens im weitesten Sinne bereits erfüllt ist, wäre ich gegebenenfalls bereit, zugunsten der von der nationalrätlichen Kommission übernommenen ständerätlichen Fassung auf meinen Antrag zu verzichten und damit keine Differenz zum Ständerat zu schaffen.

Bundesrat Ogi: Im Antrag von Herrn Nationalrat Gysin kommt die Sorge zum Ausdruck, dass das neue Recht die Rechte der Einsprecher beschneiden könnte. Diese Befürchtung ist unbegründet. Resignation, Herr Nationalrat Gysin, wäre fehl am

Platz; Mut und Begeisterung werden gefragt! Die Rechte aller am Verfahren Beteiligten bleiben gewahrt, das versichere ich Ihnen. Einsprachen, über die noch nicht entschieden worden ist, bleiben aufrecht. Der Ständerat hat in diesem Sinne eine Ergänzung von Artikel 31 Absatz 1 gutgeheissen. Damit ist auch endgültig Klarheit über die Rechtslage geschaffen worden. Die Spielregeln, die Sie angesprochen haben, sind also klar. Man muss sie nur sehen. Ihr Antrag ist deshalb überflüssig und kann zurückgezogen werden.

Noch zu meinen Ausführungen an der 700-Jahr-Feier in Liestal: Ich möchte deutlich sagen, dass ich mich für die rasche Realisierung der Bahn ausgesprochen habe – damit kein Missverständnis entsteht.

Ich möchte Ihnen deshalb empfehlen, Ihren Antrag zurückzuziehen und keine Differenz zum Ständerat zu schaffen.

Gysin: Herr Bundesrat Ogi, die Fassung des Ständerates, die mir nicht so klar erschien – da ich ja nicht in der Kommission war –, erscheint mir nach Ihren Ausführungen nun klarer. Ich verzichte darum auf eine Differenz zum Ständerat und ziehe meinen Antrag zurück.

Präsident: Herr Gysin hat seinen Antrag zurückgezogen.

*Angenommen gemäss Antrag der Kommission
Adopté selon la proposition de la commission*

*Abs. 2, 3 – Al. 2, 3
Angenommen – Adopté*

Art. 32
Antrag der Kommission
Mehrheit
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Minderheit
(Diener)*

Abs. 1
Dieser Beschluss ist allgemeinverbindlich. (Rest des Absatzes streichen)
Abs. 2
Er tritt am 1991 in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2000.
Abs. 3
Er untersteht nach Artikel 89 Absatz 2 der Bundesverfassung dem fakultativen Referendum.

Antrag Scheidegger
Abs. 1
Dieser Beschluss ist allgemeinverbindlich; er untersteht dem fakultativen Referendum.
Abs. 2
Er tritt am 1. Oktober 1991 in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2000.

Antrag Ruf
Abs. 1
Dieser Beschluss ist allgemeinverbindlich. Er untersteht dem fakultativen Referendum.
Abs. 2
Er wird durch den Bundesrat in Kraft gesetzt und gilt bis zum 31. Dezember 2000.

Art. 32
Proposition de la commission
Majorité
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Minorité
(Diener)*

Al. 1
Le présent arrêté est de portée générale. (Biffer le reste de l'alinéa)
Al. 2
Il entre en vigueur le 1991 et a effet jusqu'au 31 décembre 2000.
Al. 3
Il est soumis l'article 89, 2e alinéa, de la constitution.

Proposition Scheidegger

Al. 1
Le présent arrêté, qui est de portée générale, est sujet au référendum facultatif.

Al. 2
Il entre en vigueur le 1er octobre 1991 et a effet jusqu'au 31 décembre 2000.

Proposition Ruf

Al. 1
Le présent arrêté, qui est de portée générale, est sujet au référendum facultatif.

Al. 2
Il est mis en vigueur par le Conseil fédéral et a effet jusqu'au 31 décembre 2000.

Frau Diener, Sprecherin der Minderheit: Ich möchte von Anfang an festhalten, dass ich meinen Minderheitsantrag nicht zurückziehen werde.

Es geht in Artikel 32 um das Dringlichkeitsrecht. Dringlichkeitsrecht ist Ausnahmerecht und soll Ausnahmefällen und Notsituationen vorbehalten sein.

Es wird in diesem Hause üblich, heikle Probleme so hopp, hopp über Dringlichkeitsrecht einer vermeintlichen Lösung zuzuführen. Ich erinnere Sie an den dringlichen Bundesbeschluss zu den Asylfragen, an den dringlichen Bundesbeschluss zu den Bodenfragen, und ich frage Sie: Hat sich aufgrund dieser Dringlichkeitsbeschlüsse in diesen zwei Fragen eine politische Entspannung oder gar eine Lösung ergeben? Ich denke: nein, hier sind Lösungen ferner denn je. Zu meinen, allein mit Dringlichkeit hätte man eine Lösung erzwungen, ist ein Irrglaube.

Der Freiburger Staatsrechtler Thomas Fleiner formulierte schon 1980, dass die Bundesversammlung in letzter Zeit allzuoft vom Dringlichkeitsrecht Gebrauch mache. In den letzten zehn Jahren sind mittlerweile gegen zwanzig neue solche Erlasse dazugekommen. Wir weichen immer mehr davon ab, dass das Dringlichkeitsrecht eben ein Notrecht ist. Nach der Meinung der grünen Fraktion dürfen dringliche Bundesbeschlüsse keinesfalls zur Umgehung der demokratischen Rechte und schon gar nicht zur Korrektur einer schlechten Planung und Kostenberechnung missbraucht werden. Sehen Sie sich doch einmal die Fahne an. Achten Sie auf die vielen Abänderungen, die der Ständerat der bundesrätlichen Fassung beigelegt hat. Das sind Zeichen einer unsorgfältigen Ausarbeitung. Wenn ich an die Diskussion von heute morgen denke, wie viele Anträge vorgelegt, wie viel Misstrauen, wie viel Unsicherheit hier geäussert wurden und wie schnell und hopp, hopp über all diese Argumente hinweggegangen wurde, dann beschleicht mich ein sehr ungutes Gefühl.

Zeitgerechte Verwirklichung oder der Hinweis auf steigende Baukosten sind meines Erachtens kein Argument für überstürzte Projektierungen und Ausführungen und schon gar keine ausreichende Begründung für Ausnahmerecht. In diesem Sinne hat sich auch das Bundesgericht ganz klar und unmissverständlich in der Vernehmlassung geäussert. Ich zitiere das Bundesgericht: «Die vorgeschlagene Einführung eines neuen Verfahrens durch dringlichen, allgemeinverbindlichen Bundesbeschluss liesse sich aus rechtspolitischer Sicht nur rechtfertigen, wenn für die Projekte des Konzeptes 'Bahn 2000' besondere, akute Bedürfnisse bestünden, die sich für andere Eisenbahnbauvorhaben nicht stellten, und wenn es ausgeschlossen wäre, die angestrebten Verfahrensverbesserungen durch Aenderung der bestehenden Bestimmungen relativ rasch und einfach zu erreichen.» Weder das eine noch das andere trifft nach Ansicht des Bundesgerichtes zu.

In weiten Kreisen wird zudem befürchtet, dass das Dringlichkeitsrecht bald einmal auch für die Vollendung des Nationalstrassenbaus, für die Erstellung von Energieanlagen, für den Ausbau von Flughäfen usw. verlangt wird.

Ich bitte Sie: Schaffen Sie nicht noch ein weiteres Präjudiz und stoppen Sie diese verfehlt Entwicklung, die uns letztlich der Unfähigkeit bezichtigt, mit unseren üblichen demokratischen Mitteln eine der Gegenwart und der Zukunft gerecht werdende Politik zu betreiben.

Scheidegger: Meine Anliegen decken sich voll und ganz mit jenen von Frau Diener. Deshalb kann ich mich kurz fassen.

Wir sind wieder daran, Rechtsetzung auf dem Dringlichkeitsweg zu schaffen. Ich muss die grundsätzlichen Bedenken gegen dieses Vorgehen, das immer mehr Schule macht, hier sicher nicht noch unterstreichen; sie sind uns alle bekannt. Auf der Strecke bleibt von Mal zu Mal ein gutes Stück Vertrauen in unsere Demokratie und in unsere Behörden, die offenbar immer weniger in der Lage sind, vorausschauend zu denken und zu handeln.

Wie wenig Luft in der Vorlage ist, respektive wie ausgepresst die Zitrone ist, zeigt u. a. die Tatsache, dass verwaltungsintern kommentiert wird, die Vorlage habe nur im Dringlichkeitsverfahren einen Sinn. Aber wenn nun Herr Luder das Referendum ergreift – und er wird es sicher tun – und beim Souverän sogar ankommt, dann sind wir weniger weit als heute. Oder geht es am Ende gar nicht um «Bahn 2000», geht es vielmehr nur um Mattstetten–Rothrist? Und was geschieht, wenn innerhalb Jahresfrist diese Strecke rechtlich noch nicht – wie von den Planern erhofft – «begrädigt» ist?

Ich bitte Sie, dem Antrag, auf Dringlichkeit zu verzichten, zuzustimmen. Um die Abstimmung zu vereinfachen, ziehe ich meinen entsprechenden Antrag zugunsten der Formulierung von Frau Diener zurück.

Ruf: Ich beantrage Ihnen ebenfalls, auf die verlangte Dringlichkeitsklausel zu verzichten. Die dringliche Inkraftsetzung ist nach Artikel 89bis Absatz 1 der Bundesverfassung vorgesehen für «allgemeinverbindliche Bundesbeschlüsse, deren Inkrafttreten keinen Aufschub erträgt». Zu Recht ist die harsche Kritik laut geworden, die beantragte Dringlichkeit widerspreche der bisherigen Praxis klar.

Was sagt nun aber die Lehre? Ich beschränke mich auf den Kommentar Grisel zu Artikel 89bis BV. Als Voraussetzung für die Beurteilung, ob die Dringlichkeit erfüllt sei, «sind zwei Kriterien, die aus dem Verhältnismässigkeitsgrundsatz folgen, heranzuziehen. Zu prüfen ist vor allem, ob die Umstände die rasche Ergreifung von Massnahmen bedingen. Die Dringlichkeitsklausel erlaubt einen Zeitgewinn von sechs bis neun Monaten. Sie ist nur gerechtfertigt, wenn es unzulässig erscheint, so lange zu warten. Darüber hinaus sollen in jedem Fall die verschiedenen Interessen gegeneinander abgewogen werden, d. h. auf der einen Seite das Interesse an einem raschen Handeln und auf der anderen Seite das Recht des Volkes, sich zu Erlassen vor deren Inkrafttreten zu äussern».

Ich frage Sie: Können wir nun wirklich, nachdem es beim ganzen Plangenehmigungsverfahren, bei der Realisierungszeit für die fraglichen Neubaustrecken um Jahre, ja Jahrzehnte geht, nicht noch sechs bis neun Monate warten, dafür die Volksrechte umfassend respektieren und so den Eindruck vermeiden, man wolle die Demokratie mittels Notrecht «bodigen»? Die Volksrechte müssen doch eindeutig vorgehen!

Ein zweites kurzes Zitat aus dem gleichen Kommentar. Es wird als Kriterium für die Dringlichkeit weiter genannt: «wenn die Lage dem Gesetzgeber gebietet, unverzüglich Massnahmen zur Abwendung einer drohenden Gefahr zu ergreifen». Wo sehen Sie hier eine drohende Gefahr? Wenn ein Projekt für eine Neubaustrecke vielleicht sechs bis neun Monate später ein Plangenehmigungsverfahren durchläuft: Ist das eine Gefahr angesichts der gesamten Realisierungsdauer des Konzepts »Bahn 2000«? Und ob nun, Herr Bundesrat Ogi, eine konkrete Strecke am Anfang oder am Ende des Jahres 2000 – wenn Sie unbedingt an dieser Zahl festhalten wollen – gebaut wird, ist wirklich völlig egal.

Schliesslich wird im Kommentar Grisel ausgeführt, dass die Dringlichkeitsklausel «nur unter ausserordentlichen Umständen» angewendet werden dürfe. Haben wir nun wirklich solche, oder bestehen diese ausserordentlichen Umstände etwa nur in den Köpfen der Verwaltung?

Das Bundesgericht, das sich in der Vernehmlassung zu dieser Vorlage geäussert hat, ist genannt worden. Es gibt auch eine Bundesgerichtspraxis zur Frage der Dringlichkeit auf kantonaler Stufe. Ich zitiere ein letztes Mal aus dem Kommentar Grisel: «Bekanntlich legt das Bundesgericht den Begriff der Dringlichkeit im kantonalen Recht sehr eng aus. Ungefähr ein Drittel der

Kantonsverfassungen kennen, wenn auch unterschiedlich ausgestaltet, das Institut des dringlichen Beschlusses. Nach der Rechtsprechung ist dieser nur dann zulässig, wenn der zu treffende Entscheid selber dringlich ist, nicht allein jedoch 'dans le seul but d'accélérer la réalisation d'un projet'».

Die Dringlichkeit ist also nicht zulässig, wenn es darum geht, die Realisierung eines Projekts zu beschleunigen.

Hier geht es jedoch um nichts anderes als um die beschleunigte Realisierung eines Projekts. Also auch nach bundesgerichtlicher Praxis, die leider nur für die Kantone gilt, wäre die vorgesehene Dringlichkeitserklärung im konkreten Fall unzulässig.

Lassen Sie mich abschliessend noch Ständerat Rhinow zitieren, der letzte Woche in der Ständeratsdebatte dazu auch klar Stellung genommen hat: «Wir schicken uns wiederum an, Rechtsetzung auf dem Dringlichkeitsweg zu schaffen. Auf der Strecke bleibt von Mal zu Mal ein gutes Stück Vertrauen in unsere Demokratie und in unsere Behörden, die scheinbar immer weniger in der Lage sind, vorausschauend zu denken und zu handeln.»

Ein zweites Zitat: «Es kommt dazu, dass unsere Bundesverfassung mit der Möglichkeit des Dringlichkeitsrechts kaum Fälle solcher Natur vorsieht. Wenn die finanziellen Folgen einer ungenügenden Verfahrensregelung allein Anlass zum Dringlichkeitsrecht abzugeben vermögen, dann werden wir immer mehr diesen letztlich undemokratischen Weg beschreiten müssen. Schliesslich könnte das Dringlichkeitsrecht verheerende Folgen haben: Wenn es beschlossen wird, das Referendum trotzdem ergriffen und vom Volk gutgeheissen wird, müsste diese Verfahrensordnung nach einem Jahr wieder aufgehoben werden, und es würde wieder das alte Verfahren gelten.» Soweit der Staatsrechtler Rhinow.

Herr Bundesrat Ogi, Sie legen sich möglicherweise ein gewaltiges Kuckucksei ins eigene Nest, wenn Sie nun auf dieser Dringlichkeit bestehen. Das Referendum ist nicht nur irgendein Schreckgespenst am Himmel, sondern es wird immer mehr Realität, je mehr wir uns dem Ende dieser Debatte und der Schlussabstimmung vom nächsten Freitag nähern. Ob es sich das Volk einfach so bieten und gefallen lässt, dass man ihm einen Maulkorb umhängen und es um seine demokratischen Rechte bringen will, und ob das Volk in einer Abstimmung dann wirklich Ihnen folgt, das ist gar nicht so sicher! Bedenken Sie dies doch bitte.

Ich ersuche Sie um Zustimmung zu meinem Antrag.

Zwygart, Berichterstatter: ich erinnere Sie daran, dass auf Antrag der Verkehrskommission ein Postulat überwiesen wurde, das einen dringlichen Bundesbeschluss verlangte, und zwar in umfassender Art und Weise. Unser Auftrag wäre erfüllt, wenn Sie der Vorlage zustimmen. Im übrigen möchte ich Frau Diener sagen, dass der Vorschlag des Bundesrates nach dem Vernehmlassungsergebnis ganz anders aussieht, weil die Stellungnahme des Bundesgerichtes zu diesem Resultat geführt hat. Es wurde dementsprechend umgestellt. Mit anderen Worten: Es liegt jetzt ein indirekter Gegenvorschlag des Bundesgerichtes vor. Deswegen ist die ursprüngliche Kritik an der Vorlage des Bundesrates nicht mehr gerechtfertigt. Ohne Dringlichkeit ist die Vorlage wenig sinnvoll. Das hat auch die Kommission beschlossen und mit 15 Stimmen zu 1 Stimme der Dringlichkeit zugestimmt. Ich erinnere Sie daran, dass unser Geschäftsverkehrsgesetz eine zusätzliche Abstimmung am Schluss über die Dringlichkeit verlangt, also je nachdem, wie unser Entscheid fällt, werden wir nochmals zum Vorschlag der Dringlichkeit Stellung nehmen müssen.

M. Berger, rapporteur: Dans leur analyse préalable, le Tribunal fédéral ainsi que le Conseil fédéral jugent cet arrêté nécessaire et urgent. La majorité de la commission du Conseil des Etats a tenu le même langage. Votre commission a suivi par 15 voix contre 1.

D'autre part, je crois pouvoir dire que l'opinion publique, en général, nous suivrait très facilement face au retard accumulé. C'est en 1985 que ce projet a été présenté et rien n'a pratiquement encore été exécuté. Je crois qu'il faut aller de l'avant avec une certaine rapidité, d'autant plus que cet arrêté est limité à la

fin de ce siècle. Le but de cet arrêté est de simplifier et d'accélérer la procédure pour lutter contre un certain immobilisme. Les coûts engendrés sont une raison supplémentaire pour accélérer le projet.

Une deuxième raison, qui me paraît également évidente, c'est la conjoncture économique actuelle, qui se prête favorablement. Sur ce plan-là, chacun sera favorable à cet arrêté qui a été accepté pratiquement dans la même version que le Conseil des Etats, et il serait regrettable que sur ce dernier point une divergence se présente. Je vous demande donc de suivre la majorité de la commission, celle du Conseil des Etats ainsi que le Conseil fédéral.

Bundesrat Ogi: Ich möchte am Schluss noch festhalten, dass der Ständerat in der Tat eine Reihe von Anregungen übernommen hat, welche vom Bundesgericht vorgetragen worden sind und denen sich der Bundesrat in seiner Version angeschlossen hat. Er legt Wert auf die Feststellung, dass in dieser Sache zwischen Bundesrat und Bundesgericht ein gutes Einvernehmen besteht. Der vom Ständerat beschlossene Text beschränkt sich auf das Sonderrecht. Es ist wichtig, Frau Diener, das zur Kenntnis zu nehmen: Wo keine Sonderbestimmungen bestehen, gilt das allgemeine Recht. Der Bundesrat wollte das neue Verfahren von A bis Z durchgehend regeln, und dieser Methodenwechsel erlaubt es, eine Reihe von Bestimmungen im Entwurf des Bundesrates zu streichen. Deshalb kommt Ihre Kritik etwas zu spät und ist nicht mehr angebracht, Frau Nationalrätin Diener.

Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag Diener sowie die Anträge Scheidegger und Ruf abzulehnen. Wenn Sie sie annehmen würden, hätten wir zwar ein schönes Gesetz, würden aber am Schluss das Ziel verfehlen. Dieses Ziel dürfen wir nicht verfehlen.

Nach Artikel 89bis der Bundesverfassung können allgemeinverbindliche Bundesbeschlüsse als dringlich erklärt werden, wenn sie sachlich und zeitlich dringend sind. Diese Voraussetzungen sind im vorliegenden Fall in klarer Weise gegeben. Ich rufe Ihnen noch einmal in Erinnerung, dass die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger am 6. Dezember 1987 mit grosser Mehrheit dem Konzept «Bahn 2000» zugestimmt und damit gleichzeitig den Auftrag erteilt haben, das Konzept termingerecht zu realisieren. Dieser Auftrag ist zu erfüllen. Sie müssen das auch spüren, und wir dürfen nicht einfach resignieren mit dem Hinweis, die bestehende Verfahrensordnung verunmögliche eine zeitgerechte Auftragserledigung. Solange wir die rechtliche Möglichkeit haben, die Situation in verfahrensmässiger Hinsicht zu verbessern, ohne dabei die Rechte der Betroffenen – und ich lege Wert darauf – zu schmälern, so müssen wir dies tun. Das ist unsere Pflicht. Mit dem vorliegenden Bundesbeschluss haben wir die Möglichkeit. Ich bitte Sie deshalb, sie jetzt zu nutzen. Die neue Verfahrensordnung kann aber nur dann ihre Wirkung entfalten, wenn sie sofort anwendbar ist. Nebst der Respektierung des Volkswillens gibt es noch weitere Gründe, die für die Dringlichkeitserklärung sprechen. Ich denke dabei an die Vorteile, die das Konzept «Bahn 2000» im Hinblick auf die Umweltsituation bringen wird. Meine Damen und Herren Nationalräte, haben Sie sie alle vergessen? Nicht zu vergessen sind schliesslich auch die finanziellen Nachteile, von denen wir heute nicht soviel gesprochen haben: Die endlose Verzögerung der Realisierung des Konzeptes wird zusätzliche Kosten bringen, nicht nur Kosten in finanzieller Hinsicht, sondern auch volkswirtschaftlich schwerwiegende Kosten.

Es gibt viele Gründe für die Form des dringlichen Bundesbeschlusses, und es gibt keine Gründe, die dagegen sprechen. Ich ersuche Sie, das Ziel nicht zu verfehlen, sondern auch noch am Schluss geradeaus zu gehen und die Anträge von Frau Diener und Herrn Ruf abzulehnen und keine Differenz zum Ständerat zu schaffen.

Präsident: Nachdem Herr Scheidegger seinen Antrag zugunsten des Antrages der Kommissionsminderheit zurückgezogen hat, schlage ich Ihnen folgendes Abstimmungsvorgehen vor:

In einer ersten Abstimmung wird der Antrag Ruf dem Antrag

der Kommissionsminderheit gegenübergestellt. Das Resultat der ersten Abstimmung wird dem Antrag der Kommissionsmehrheit gegenübergestellt. Für die zweite Abstimmung wurde Namensaufruf verlangt. – Sie sind damit einverstanden.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Minderheit

offensichtliche Mehrheit

Für den Antrag Ruf

13 Stimmen

Definitive, namentliche Abstimmung

Vote définitif par appel nominal

Für den Antrag der Mehrheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la majorité:

Allenspach, Ammann, Antille, Auer, Baggi, Basler, Béguelin, Berger, Bezzola, Biel, Bircher Peter, Blatter, Blocher, Bonny, Bühler, Bundi, Burckhardt, Bürgi, Cavadini, Cevey, Cincera, Cotti, Couchepin, Daepf, Déglise, Dietrich, Dreher, Dünki, Eggenberger Georges, Engler, Eppenberger Susi, Feigenwinter, Fischer-Häggingen, Fischer-Sursee, Fischer-Seengen, Frey Claude, Frey Walter, Früh, Giger, Graf, Grassi, Hari, Heberlein, Hess Otto, Hess Peter, Hildbrand, Houmard, Iten, Jung, Keller, Kuhn, Kühne, Lanz, Loeb, Longet, Matthey, Mühlemann, Müller-Meilen, Müller-Wiliberg, Neuenschwander, Neukomm, Oehler, Philipona, Portmann, Reichling, Reimann Fritz, Reimann Maximilian, Rohrbasser, Ruckstuhl, Rüttimann, Rycken, Scherrer, Schmidhalter, Schnider, Schüle, Segmüller, Seiler Hanspeter, Spälti, Spielmann, Spoerry, Stamm, Stappung, Steinegger, Theubet, Tschuppert, Weber-Schwyz, Wellauer, Widmer, Widrig, Zbinden Paul, Ziegler, Zölch, Zwingli, Zwygart (94)

Für den Antrag der Minderheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la minorité:

Aregger, Baerlocher, Bär, Bäumlín, Bodenmann, Brügger, Büttiker, Danuser, David, Diener, Dormann, Euler, Fäh, Fankhauser, Fierz, Gardiol, Grendelmeier, Grossenbacher, Günter, Haering Binder, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Haller, Herczog, Hubacher, Jaeger, Ledergerber, Leemann, Leuba, Leuenberger-Solothurn, Leuenberger Moritz, Leutenegger Oberholzer, Luder, Maeder, Meier Fritz, Meier-Glatfelden, Meier Samuel, Meyer Theo, Rechsteiner, Ruf, Ruffy, Salvioni, Scheidegger, Schmid, Schwab, Steffen, Stocker, Stucky, Thür, Ulrich, Vollmer, Wanner, Weder-Basel, Wiederkehr, Wyss William, Zbinden Hans, Züger (57)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Bircher Silvio, Coutau, Ducret, Friderici, Guinand, Gysin, Jeanprêtre, Mauch Rolf, Nabholz, Petitpierre, Uchtenhagen (11)

Abwesend sind die folgenden Ratsmitglieder – Sont absents:

Aguet, Aubry, Borel, Bremi, Caccia, Carobbio, Columberg, Darbellay, Dubois, Eggenberg-Thun, Eggly, Eisenring, Etique, Gros, Höslí, Jeanneret, Kohler, Loretan, Maître, Martin, Massy, Mauch Ursula, Meizoz, Nussbaumer, Paccolat, Perey, Pidoux, Pini, Pitteloud, Rebeaud, Revaclier, Rutishauser, Sager, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Seiler Rolf, Wyss Paul (37)

Vizepräsident Nebiker stimmt nicht

M. Nebiker, vice-président, ne vote pas

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

99 Stimmen

Dagegen

25 Stimmen

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben des parlamentarischen Vorstosses
gemäss Seite 1 der Botschaft

Antrag der Kommission

Der parlamentarische Vorstoss gemäss Seite 1 der Botschaft ist nicht abzuschreiben

Proposition du Conseil fédéral

Classer l'intervention parlementaire selon la page 1 du message

Proposition de la commission

Ne pas classer l'intervention parlementaire selon la page 1 du message

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	offensichtliche Mehrheit
Für den Antrag des Bundesrates	Minderheit

Ad 90.086**Motion der Kommission****Eisenbahngesetz. Plangenehmigungsverfahren****Motion de la commission****Loi sur les chemins de fer. Procédure d'approbation des plans****Wortlaut der Motion vom 16. April 1991**

Der Bundesrat wird eingeladen, die Arbeiten für eine allgemeine Beschleunigung des Plangenehmigungsverfahrens im Eisenbahngesetz im Sinne einer dauerhaften Lösung unverzüglich an die Hand zu nehmen.

Texte de la motion du 16 avril 1991

Le Conseil fédéral est prié de commencer immédiatement les travaux de révision de la loi sur les chemins de fer afin d'accélérer la procédure d'approbation des plans et de parvenir ainsi à une solution durable.

Ueberwiesen – Transmis**An den Ständerat – Au Conseil des Etats****90.068****Flugsicherungszentrum Genf. Ausbau****Centre de la sécurité aérienne de Genève. Agrandissement**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 16. Oktober 1990 (BBI III 994)
Message et projet d'arrêté du 16 octobre 1990 (FF III 955)

Beschluss des Ständerates vom 18. März 1991
Décision du Conseil des Etats du 18 mars 1991

Kategorie V, Art. 68 GRN – Catégorie V, art. 68 RCN

Herr **Zwygart** unterbreitet im Namen der Kommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Seit dem 1. Januar 1988 gilt eine neue Organisation der Flugsicherung: Der zivile Flugsicherungsdienst wird von der Firma Swisscontrol durchgeführt. Zur Frage, ob diese Uebertragung

einer Bundesaufgabe an Private verfassungsmässig ist, haben sich die Geschäftsprüfungskommissionen in ihrem Bericht vom 6. April 1991 eingehend geäussert. Der Bund stellt der Firma Swisscontrol Grundstücke, Gebäude und Einrichtungen zur Verfügung und übernimmt die Kosten der Flugsicherung. Der Bund erhält hingegen die Einnahmen aus den Flugsicherungsgebühren, die ihrerseits vom Passagier bezahlt werden.

Bei der heute zur Diskussion stehenden Flugsicherung handelt es sich um die Regelung des europäischen und zum kleinen Teil des schweizerischen Flugverkehrs. Die Flugsicherung muss dringend ausgebaut werden, denn ein Teil der Staus im europäischen Luftverkehr ist auf die veraltete europäische Flugsicherung zurückzuführen. Die Flugsicherung über dem Territorium der Schweiz und dem angrenzenden Ausland obliegt den Flugsicherungszentren Genf und Zürich. Für den Ausbau des Flugsicherungszentrums Genf beantragt der Bundesrat einen Verpflichtungskredit von 75,55 Millionen Franken. Der grösste Betrag, nämlich 44 Millionen Franken, wird für ein neues Gebäude benötigt. Die Betriebseinrichtungen kosten fast 20 Millionen Franken. Dabei handelt es sich vor allem um den Ersatz von alten EDV-Anlagen.

Aufgrund des im Geschäftsreglement des Nationalrates fixierten Auftrages hat die Bautengruppe die Vorlage eingehend geprüft und der Verkehrskommission Bericht erstattet. Die Bautengruppe hat sich auch mit der Kritik aus Kreisen der Aerosuisse befasst. Die Kritiker verlangen, dass zuerst die ganze Organisation der Flugsicherung überprüft werde, insbesondere müsse eine Zusammenlegung der Flugsicherungszentren Zürich und Genf geprüft werden.

Die Bautengruppe kam zum Schluss, dass die Einwände gegen den Ausbau des Flugsicherungszentrums Genf unbegründet sind.

M. **Zwygart** présente au nom de la commission le rapport écrit suivant:

Une nouvelle organisation de la sécurité aérienne est entrée en vigueur le 1er janvier 1988. Les services civils de la sécurité aérienne sont assurés par la société Swisscontrol. Quant à connaître la constitutionnalité du transfert d'une tâche de l'Etat à l'économie privée, les commissions de gestion se sont largement exprimées dans un rapport du 6 avril 1991. La Confédération met à la disposition de Swisscontrol les terrains, les immeubles et les installations et prend en charge les frais de la sécurité aérienne. Par contre, elle encaisse les taxes de la sécurité aérienne payées par les passagers.

Pour la sécurité aérienne dont il est question aujourd'hui, il s'agit de réglementer le trafic aérien à l'échelon européen et, pour une petite partie, à l'échelon suisse. La sécurité aérienne doit être améliorée d'urgence; les encombrements dans le trafic aérien sont dus en partie à une sécurité aérienne dépassée. Les centres de la sécurité aérienne de Genève et de Zurich sont responsables de la sécurité aérienne au-dessus du territoire de la Suisse et au-dessus de ses proches environs. Le Conseil fédéral propose un crédit d'ouvrage de 75,55 millions de francs pour l'agrandissement du centre de la sécurité aérienne de Genève. La plus grande partie de ce montant – soit 44 millions de francs – sont destinés à la construction d'un nouveau bâtiment. Le coût des installations d'exploitation s'élève à presque 20 millions de francs. Il s'agit essentiellement du remplacement des anciennes installations de traitement électronique des données.

Conformément au mandat fixé dans le Règlement du Conseil national, le Groupe des constructions a examiné attentivement ce projet, puis il a présenté son rapport à la Commission des transports et du trafic. Le Groupe des constructions a tenu compte également des remarques évoquées dans les milieux d'Aérosuisse. Des critiques exigent premièrement l'analyse de l'ensemble de l'organisation de la sécurité aérienne puis, en particulier, l'examen d'un regroupement des deux centres de sécurité aérienne de Zurich et de Genève.

Le Groupe des constructions considère que les objections faites à l'agrandissement du centre de la sécurité aérienne de Genève sont injustifiées.

Eisenbahn-Grossprojekte. Plangenehmigungsverfahren

Grands projets de chemins de fer. Procédure d'approbation des plans

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1991
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	11
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.086
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.06.1991 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1124-1149
Page	
Pagina	
Ref. No	20 019 989

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.