

Frage 44:

Büttiker. Unmut über das Planauflageverfahren der SBB im Kanton Solothurn

Procédure d'approbation des plans pour RAIL 2000. Mécontentement dans le canton de Soleure

Beim Planauflageverfahren «Bahn 2000» haben die SBB ein etappenweises Vorgehen (Salamitaktik) gewählt, das von der Region Olten-Niederamt nicht verstanden wird. Indem sowohl aus Richtung Osten (Aarau) als auch aus Richtung Norden (Wisenbergtunnel) nur bis zur Kantonsgrenze bzw. zum Südportal des Tunnels aufgelegt wird und nicht bis zum Bahnhof Olten, werden Sachzwänge geschaffen, die jede regionale Mitsprache zur Alibiübung machen.

Könnte das umstrittene Etappenauflageverfahren der SBB nicht doch noch verbessert werden, indem beim kommenden Verfahren Wisenbergtunnel bis zum Bahnhof Olten verlängert und die Zusicherung abgegeben wird, dass wenigstens die Tunnelachsen nachträglich noch zugunsten regionaler Wünsche korrigiert werden können?

Bundesrat Cotti: Herr Büttiker, die SBB sind bestrebt, das Konzept «Bahn 2000» so rasch als möglich und in sinnvollen Etappen zu verwirklichen. Es gibt dabei verschiedene Verfahren. Das erste für den Abschnitt Basel–Muttenz ist bereits im Gang. Das zweite soll den Abschnitt Muttenz bis Südportal des Wisenbergtunnels umfassen. Im dritten wird der technisch und betrieblich anspruchsvolle Bereich des Olterer Gleisdreiecks zwischen den Südportalen von Hauenstein- und Wisenbergtunnel, dem Personenbahnhof Olten und den ebenfalls zu erweiternden Streckengeleisen Richtung Aarau zu behandeln sein. Die planerische Bearbeitung dieses Gleisdreiecks ist außerordentlich aufwendig. Bau- und betriebstechnische Fragen sind zu klären, bevor das Plangenehmigungsverfahren durchführbar ist.

Die SBB schätzen, dass sie dem Bundesamt für Verkehr spätestens bis in zwei Jahren auch die Pläne dieses Bereiches zur Genehmigung werden einreichen können. Dieser Umstand muss die Gemeinden der Region Olten–Niederamt nicht daran hindern, ihre Begehren betreffend Linienführung des Wisenbergtunnels bereits im Plangenehmigungsverfahren für den Streckenabschnitt Muttenz–Olten anzumelden.

Das Bundesamt für Verkehr wird in seiner Plangenehmigungsverfügung die verschiedenen Interessen abwägen und in erster Instanz einen Entscheid treffen.

Frage 45:

Scherrer. Uebernahme von weiteren Speditionsfirmen durch die SBB

Rachat par les CFF d'autres entreprises d'expédition

Dem Vernehmen nach sollen die SBB nach der Uebernahme der Firma Castelletti die Uebernahme weiterer Speditionsfirmen im In- und Ausland planen. Konkret im Gespräch ist die Firma Dietrich in Offenburg (D).

1. Mit wieviele Speditionsfirmen ist die SBB zurzeit in Verhandlung, bzw. wieviele Firmen gedenkt sie zu übernehmen oder sich daran zu beteiligen?

2. Auf welche Weise will der Bundesrat sicherstellen, dass die privaten Speditionsfirmen und Transportunternehmen, die keine Subventionen erhalten, von der staatlich unterstützten Konkurrenz nicht vom Markt verdrängt werden?

Bundesrat Cotti: Die SBB sind gegenwärtig mit keinen Speditionsfirmen in Uebernahmeverhandlung. Die Frage, ob in einem späteren Zeitpunkt sich die Uebernahme der einen oder der anderen Firma aufdrängt, bleibt offen. Die SBB werden keine Speditionsfirmen vom Markt verdrängen. Bei Uebernahme oder Beteiligung würden Firmen nicht in die SBB integriert und auch keiner Subvention teilhaftig. Solche Firmen würden weiterhin privat geführt.

Question 33:

Longet. Haftpflichtrecht. Europäische Harmonisierung Droit de la responsabilité civile. Harmonisation européenne

Il semblerait qu'une directive de la CE oblige depuis ce mois de septembre l'ensemble des Etats des 12 à prévoir dans leur droit national la responsabilité causale du producteur pour ses produits.

Comment le Conseil fédéral voit-il pour la Suisse l'opportunité de maintenir de nos normes nationales nettement moins favorables pour les consommateurs? L'harmonisation avec le standard européen est-elle également au programme de la commission d'experts récemment constituée par le DFJP en vue de la révision globale de notre droit de la responsabilité civile?

Bundesrätin Kopp: Die Europäischen Gemeinschaften haben am 25. Juli 1985 eine Richtlinie über Produkthaftpflicht erlassen. Die Mitgliedstaaten waren verpflichtet, ihre Gesetzgebung bis 30. Juli dieses Jahres anzupassen. Viele Mitgliedstaaten haben jedoch diese Frist nicht eingehalten. Der Bundesrat hat sich bei der Beantwortung parlamentarischer Vorstösse wiederholt bereit erklärt, die Einführung einer verschuldensunabhängigen Produkthaftpflicht zu prüfen. Da das Bundesgericht seine Rechtsprechung zur Geschäftsherrenhaftung nach Artikel 55 des Obligationenrechtes verschärft hat, darf der Unterschied zwischen der EG-Richtlinie und dem schweizerischen Recht nicht dramatisiert werden.

Herr Longet, zur zweiten Frage: Die kürzlich eingesetzte Studiengruppe für die Gesamtrevision des Haftpflichtrechtes hat den ausdrücklichen Auftrag, auch die Einführung einer verschuldensunabhängigen Produkthaftpflicht zu prüfen und die Notwendigkeit oder die Zweckmässigkeit allenfalls auch einer zeitlich vorgezogenen Sonderregelung abzuklären. Dabei wird selbstverständlich auch das europäische Umfeld und das Bemühen um eine angemessene Harmonisierung zu berücksichtigen sein.

Frage 34:

Dreher. Einhaltung des Strassenverkehrsgesetzes durch die Fahrradfahrer

Cyclistes. Respect du code de la route

Die gegenwärtige Fahrradeuphorie lässt in vielen Schweizer Städten – insbesondere in Zürich – offenbar viele Velofahrer im Glauben, das SVG gelte für sie nicht: Rotlichter werden überfahren, Fortbewegung nachts ohne Licht scheint die Regel, und Fussgängerzonen werden ohne weiteres als Fahrradzonen missbraucht. Die Polizei schreitet häufig nicht ein.

Wie gedenkt der Bundesrat auf die Kantone einzuwirken, dass dieser Rechtsverwilderung durch Velofahrer Einhalt geboten wird?

Bundesrätin Kopp: Herr Dreher, der Bundesrat hat bereits in den Antworten auf die Interpellationen Deneys vom 28. November 1984 und auf die Interpellation Nauer vom 19. Juni 1986 darauf hingewiesen, dass der Vollzug und die Durchsetzung der Vorschriften des Strassenverkehrsrechtes den Kantonen obliegt, im speziell den kantonalen Verkehrspolizei. Eine Einflussnahme des Bundes auf die Kontrolle der Einhaltung der Verkehrsregeln durch Radfahrer ist infolge dieser Kompetenzzuweisung nur sehr beschränkt möglich. Die Bundesverwaltung ist jedoch bemüht, durch die kontinuierliche Mitarbeit in verschiedenen interkantonalen Fachgremien ihren Einfluss auf eine einheitliche und wirksame Anwendung der Vorschriften auszuüben, beispielsweise durch die Mitwirkung in der Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz.