

86.263

Petition der Delegiertenversammlung der SP der Stadt Zürich für eine umweltschonende Abfallbewirtschaftung
Pétition de l'assemblée des délégués du Parti socialiste de la ville de Zurich pour une gestion des déchets ménageant l'environnement

Herr **Steinegger** unterbreitet im Namen der Petitions- und Gewährleistungskommission den folgenden schriftlichen Bericht:

1. Am 5. Februar 1986 reichte die Delegiertenversammlung der SP der Stadt Zürich im Hinblick auf ihre damals lancierte städtische Volksinitiative eine Petition an den Zürcher Kantonsrat und an die Bundesversammlung «für eine umweltschonende Abfallbewirtschaftung» ein. Sie ruft darin auf, auf gesetzlicher Ebene alles zu unternehmen um:

- 1.1. Abfall zu vermeiden (z. B. Verbot von Einwegflaschen, Mogelpackungen, giftige Materialien etc.);
- 1.2. Abfall möglichst zu verwerten, (z. B. Materialdeklarationen, Depot auf giftigen Materialien usw.);
- 1.3. Abfall umweltgerecht zu beseitigen (z. B. Finanzierung von Forschung und Entwicklung umweltschonender Abfallbeseitigung).

2. Die Petitions- und Gewährleistungskommission holte beim EDI eine Stellungnahme zur Petition ein, in welcher u. a. dargelegt wird, dass das Anliegen der Petition von der Bevölkerung allgemein anerkannt und unterstützt wird (separat gesammelte und wiederverwertete Stoffe, Entrümpelungsaktionen usw.). Wesentliche weitergehende Fortschritte in der Abfallentsorgung setzen jedoch gesetzliche Vorschriften voraus. Das am 1. Januar 1985 in Kraft getretene Umweltschutzgesetz bildet die Grundlage dafür. Die Verordnung über umweltgefährdende Stoffe (Stoffverordnung) und die Verordnung über den Verkehr mit Sonderabfällen (VVS) werden in den kommenden Monaten in Kraft treten.

Die Stoffverordnung ermöglicht es, Massnahmen an der «Quelle» zu ergreifen und umweltgefährdende Stoffe zu verbieten oder deren Schadstoffgehalt zu begrenzen. Sie erlaubt auch, die Verkäufer zur Rücknahme von Produkten oder zu Entsorgungshinweisen auf den Verpackungen zu verpflichten.

Die VVS regelt die Abgabe, den Transport, die Annahme sowie die Ein-, Aus- und Durchfuhr von Sonderabfällen.

Vorarbeiten für eine technische Abfallverordnung sind angelaufen. Damit soll die Kontrolle von Abfallbehandlungsanlagen geregelt werden. Gleichzeitig wird sie technische Vorschriften über den Bau und den Betrieb von Deponien enthalten. Die Zuordnung von Abfällen auf die verschiedenen Entsorgungsverfahren soll, insbesondere für Sonderabfälle, ebenfalls festgelegt werden.

Was noch fehlt, sind gesetzliche Grundlagen für wünschbare Vorschriften, die eine Verhaltensänderung im Bereich der Konsumgüter herbeiführen. So wird u. a. die Diskussion über die im Umweltschutzgesetz nicht enthaltenen Lenkungsabgaben wieder aufzunehmen sein. Bedingt durch einen Mangel an qualifiziertem Personal und durch Kenntnislücken ist auch ein Rückstand im Vollzug der schon bestehenden Vorschriften (Gewässerschutz, Luftreinhaltung) festzustellen. Diesen Rückstand gilt es aufzuholen. Unser hoher Lebensstandard bringt es mit sich, dass mit grosser Wahrscheinlichkeit weiterhin beträchtliche Abfallmengen und damit Schadstoffmengen zu beseitigen sein werden; der Wiederverwertung von Konsumgütern sind relativ enge Grenzen gesetzt.

Für die Beseitigung all dieser Abfälle sind weiterhin gut funktionierende Entsorgungssysteme notwendig. Diese müssen allerdings so verbessert werden, dass sie als Gesamtes umweltverträglich sind.

Dies heisst konkret:

Für Kehrrichtverbrennungsanlagen: Einbau von leistungsfähigen Rauchgasreinigungen und Reinigung der Abwässer, wie es der seit kurzem in Kraft getretenen Luftreinhaltever-

ordnung entspricht. Zu verbessern ist vielerorts noch die Beseitigung der Verbrennungsrückstände.

Für Deponien: Strenge Eingangskontrolle und strikter Ausschluss von Abfällen, die auf andere Art zu beseitigen sind. Für die Kompostierung: Der Kompostierung im Garten und im Quartier ist Priorität einzuräumen, damit pflanzliches und tierisches Material in möglichst kleinen Kreisläufen umweltschonend dem Boden zurückgegeben werden kann. Wo dies nicht möglich ist, sind regionale Kompostieranlagen zu erstellen, die den heutigen Anforderungen entsprechen und nur dafür geeignetes Material zu einem schadstoffarmen Kompost verarbeiten.

3. Die Kommission nahm vom Bericht des Eidg. Departementes des Innern Kenntnis und stellte insbesondere fest, dass das in der Petition aufgeworfene Problem im Rahmen der geltenden Umweltschutzgesetzgebung gelöst werden kann und dass die Forderungen der Petition weitgehend mit den anerkannten Grundsätzen der Abfallwirtschaft übereinstimmen.

Antrag der Kommission

Da vor allem beim Vollzug noch Lücken zu schliessen sind, beantragt die Kommission, die Petition an den Bundesrat zur Kenntnisnahme zu überweisen.

Proposition de la commission

Comme il existe encore des lacunes, notamment en ce qui concerne l'exécution, la commission propose de transmettre la pétition au Conseil fédéral afin qu'il en prenne acte.

Zustimmung – Adhésion

86.266

Basler Naturschutz. Petition gegen die Zollfreistrasse
Protection de la nature, Bâle. Pétition contre la route franche de douane

Herr **Steinegger** unterbreitet im Namen der Petitions- und Gewährleistungskommission den folgenden schriftlichen Bericht:

1. Am 10. Februar 1986 reichte der Basler Naturschutz für die Arbeitsgruppe Zollfreistrasse eine Petition folgenden Wortlautes ein:

«Die unterzeichneten Vereine bitten den Nationalrat, sich dafür zu verwenden, dass die zollfreie Strasse auf dem rechten Wiesenufer unter dem Hang des 'Schlipfs' nicht gebaut wird. Sie bitten den Rat, zu diesem Zweck den Bundesrat zu ersuchen, sich an die Regierung der Bundesrepublik Deutschland zu wenden und ihr zu beantragen, auf den Bau der Zollfreistrasse zu verzichten.»

Die Petenten führen zu ihrer Eingabe folgendes aus:

«Das Projekt Zollfreistrasse»

Nach dem offiziellen Projekt führt die zollfreie Strasse vom Lössacher Gebiet auf dem rechten Wiesenufer unter dem Schlipfhang durch zur Grenze an der Weilstrasse, von dort auf Weiler Gebiet dem Südrand von Weil entlang zum Otterbach (vgl. beiliegenden Plan).

Gründe gegen die Zollfreistrasse

Dem Bau der zollfreien Strasse wird opponiert, weil dadurch die natürliche Landschaft am Fuss des Schlipfs zerstört würde. Da am Schlipf die Gefahr von Rutschungen besteht, sind umfangreiche Verbauungen nötig, was zusätzliche schwere Eingriffe erfordert. Solche Verbauungen wären auch nötig, wenn die Strasse in gedeckter Tieflage gebaut würde. Die Strasse am Südrand von Weil würde auch das Erholungs- und Naturgebiet der Weilmatten beeinträchtigen.

Da die Verbindungen von Lössach nach Weil in neuester Zeit verbessert worden sind, besteht für die zollfreie Strasse keine Notwendigkeit mehr. Da die Strasse zur Entlastung Riehens vom Durchgangsverkehr nur wenig beitragen würde, ist sie auch in dieser Hinsicht unnötig.

Rechtslage

Die Schweiz hat durch die Verträge vom 27. Juli 1852 und vom 25. April 1977 dem Grossherzogtum Baden bzw. der Bundesrepublik Deutschland das Recht zugesprochen, die zollfreie Strasse auf schweizerischem Gebiet zu errichten. Deshalb kann die Strasse nur dadurch verhindert werden, dass die Bundesrepublik veranlasst wird, freiwillig auf den Bau zu verzichten.

Da also für Verhandlungen mit der Bundesrepublik Deutschland nur der Bund zuständig ist, muss der Bund veranlasst werden, bei der Regierung der Bundesrepublik Deutschland vorstellig zu werden. Wenn das geschehen ist, werden die Verhandlungen den direkt betroffenen Regierungen, denen von Basel-Stadt und von Baden-Württemberg, überlassen werden.

Der Antrag auf Verzicht auf die Zollfreistrasse kann damit begründet werden, dass eine Verpflichtung der Schweiz für den Abschluss des Vertrages 1977 nicht bestand, da tatsächlich der frühere Vertrag, der eine Verbindung über schweizerisches Gebiet forderte, durch den Bau der Weilstrasse mit der Wiesebrücke erfüllt war. (Vgl. Rechtsgutachten Eichenberger: «Es bestehen berechnete Anhaltspunkte dafür, dass Artikel 34 des Staatsvertrages von 1852, der Deutschland das Recht zu einer Verbindungsstrasse Lörrach-Weil eingeräumt hat, kraft einzelner Beendigungsgründe seine Verbindlichkeit eingebüsst haben könnte.»)

Die Opposition gegen die Zollfreistrasse

Auf der deutschen Seite ist die Opposition gegen die zollfreie Strasse sehr stark. Die Weiler Bürgerinitiative zeigt, dass Weil mehrheitlich die Strasse ablehnt. In Lörrach ist neulich eine Bürgerinitiative lanciert worden. Sämtliche Umweltschutzorganisationen wenden sich gegen den Bau der zollfreien Strasse. Auch in der Schweiz wird die Strasse in weiten Kreisen abgelehnt. Nachdem früher ihre Notwendigkeit für die Entlastung des Verkehrs in Riehen anerkannt worden ist, besteht heute die Auffassung, dass die Entlastung unwesentlich wäre. Man glaubt, dass eine Entlastung nicht durch neue Strassen, sondern durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrsmittels erreicht werden muss.

Andere Lösungen

Von der Weiler Bürgerinitiative wird die Tunnellösung vorgeschlagen. Die Verbindungsstrasse Lörrach-Weil würde in einen Tunnel verlegt. Dieser würde vom südlichen Lörracher Gebiet unter dem Tüllinger Hügel hindurch zum Gebiet zwischen Haltingen und Weil führen. Die Tunnellösung wäre etwas teurer als die Führung am Hangfuss, wenn es keine Verbauungen am Schlipfhang brauchte. Falls solche nötig wären, käme sie wesentlich billiger. Da diese Tunnellinie völlig auf deutschem Gebiet liegt, hat die Schweiz kein Mitspracherecht. Aber die Gegner der zollfreien Strasse in der Schweiz wünschen, dass diese Tunnellösung gewählt oder allenfalls überhaupt auf die Strasse verzichtet wird.

Der Arbeitsgruppe Zollfreistrasse gehören 27 schweizerische und deutsche Vereine und Organisationen an.

2. Die Arbeitsgruppe hat am 14. November 1985 eine Petition an den Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt eingereicht. Darin ersuchte sie diesen, eine Standesinitiative an die Bundesversammlung zu richten, durch die der Bund aufgefordert wird, mit der Regierung der Bundesrepublik Deutschland über einen Verzicht auf den Bau der zollfreien Strasse zu verhandeln.

Die Petitionskommission des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt beantragte am 11. Dezember 1986 einstimmig, die Petition dem Regierungsrat zu überweisen mit dem Auftrag, zu überprüfen, «ob und welche Möglichkeiten bestehen, mindestens einen Teil der bei der Tunnelvariante entstehenden Mehrkosten durch die Eidgenossenschaft, den Kanton Basel-Stadt und die Gemeinde Riehen zu übernehmen».

Sollten diese Abklärungen zu einem positiven Ergebnis führen, hätte der Regierungsrat mit den zuständigen deutschen Behörden nochmals die Frage der Tunnelvariante aufzunehmen und dabei insbesondere die Aufteilung der entspre-

chenden Mehrkosten auf die einzelnen Gebietskörperschaften zu klären.

Der Grosse Rat hat dieses Geschäft bisher nicht behandelt.

3. In einer Stellungnahme vom 18. April 1986 hat das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement zur Petition wie folgt Stellung genommen (Zusammenfassung):

1. Der Staatsvertrag vom 27. Juli 1852 zwischen der Schweiz, Eidgenossenschaft und dem Grossherzogtum Baden betreffend die Weiterführung der badischen Eisenbahnen über schweizerisches Gebiet (BS 13 257) verpflichtet die Schweiz zur Duldung einer Verbindungsstrasse zwischen der Stadt Lörrach und dem Wiesental und Weil am Rhein über das dazwischenliegende schweizerische Gebiet (Kanton Basel-Stadt).

Eine solche Strasse wurde indessen bisher nicht gebaut. Der zunehmende Verkehr bewog aber die Bundesrepublik Deutschland Ende der sechziger Jahre, die Verwirklichung des Projektes zu verlangen. Hierzu bedurfte es eines neuen Staatsvertrages. Am 25. April 1977 wurde dieser als «Vertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland über die Strasse zwischen Lörrach und Weil am Rhein auf schweizerischem Gebiet» abgeschlossen. Die Bundesversammlung hat den Vertrag mit Bundesbeschluss vom 14. Dezember 1979 genehmigt (AS 1980, 970). Da der Vertrag unkündbar ist, unterstand der entsprechende Genehmigungsbeschluss der Bundesversammlung dem fakultativen Staatsvertragsreferendum. Die Referendumsfrist lief am 26. März 1980 unbenützt ab, womit der Vertrag am 24. April 1980 durch den Bundesrat ratifiziert werden konnte.

Die Schweizerische Eidgenossenschaft ist damit durch einen rechtsgültig zustande gekommenen und nicht einseitig kündbaren Staatsvertrag gegenüber der Bundesrepublik Deutschland gebunden.

2. In Artikel 1 des Vertrages räumt die Schweiz der Bundesrepublik Deutschland das Recht ein, die zollfreie Strasse auf ihre Kosten zu bauen, zu unterhalten und zu betreiben. Die Strasse bleibt aber Eigentum des Kantons Basel-Stadt, der das nötige Land auf Kosten der Bundesrepublik zu beschaffen und zur Verfügung zu stellen hat. Die Bundesrepublik Deutschland trägt die Kosten des Strassenbaues. Ueberdies verpflichtet sich die Bundesrepublik Deutschland, dafür zu sorgen, dass die Verbindungsstrasse auf Schweizer Gebiet mit der gleichen Sorgfalt gebaut, erhalten und betrieben wird, wie der über deutsches Gebiet führende Teil der Strasse.

Artikel 2 des Staatsvertrages bestimmt die Linienführung der Verbindungsstrasse und beschreibt das Bauprojekt.

In rechtlicher Hinsicht bestand zwischen den beiden Staaten von Anfang an Einigkeit, dass die Strasse zwischen Lörrach und Weil ausschliesslich dem deutschen Verkehr dienen soll, an der keine schweizerische Grenzabfertigung vorgenommen wird. Es war deshalb auch sicherzustellen, dass die Strasse auf schweizerischem Gebiet weder betreten noch verlassen werden kann. Die Lösung aller rechtlichen und hoheitlichen Fragen und die Abgrenzung der Kompetenzen werden in den weiteren Artikeln des Staatsvertrages getroffen.

An diese konkreten zwischenstaatlichen Abmachungen ist die Schweiz gegenüber der Bundesrepublik Deutschland gebunden.

3. Die in der Petition gegen die zollfreie Strasse geltend gemachten, allgemein gehaltenen Gründe, insbesondere den Natur- und Landschaftsschutz betreffend, vermögen nicht zu überzeugen. Bei der Festlegung des Projektes, namentlich bei der Wahl der Linienführung der Strasse auf schweizerischem Gebiet, wurde die grösste Sorgfalt angewandt. So wurden verschiedene Varianten geprüft, von denen jede neben Vorteilen auch Nachteile zulasten des Kantons Basel-Stadt, der Gemeinde Riehen und der Anwohner aufwies. Das dem Staatsvertrag zugrundeliegende Projekt hat die Zustimmung des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt gefunden; es darf als optimal bezeichnet wer-

den. Ein Blick auf das Projekt zeigt, dass zur Einpassung der Strasse in das durchfahrene Gebiet keine Aufwendungen und Kosten gescheut werden. Ueber eine weite Strecke wird die Strasse unterirdisch in einem Tunnel geführt.

4. Die Behauptung, für die zollfreie Strasse bestehe keine Notwendigkeit mehr, weil die Verbindungen von Lörrach nach Weil in neuester Zeit verbessert worden seien, kann glaubwürdig nicht von schweizerischer Seite vorgebracht werden. Seitens des Landes Baden-Württemberg oder der Bundesrepublik Deutschland sind jedenfalls keine diesbezüglichen Aeusserungen an uns gelangt.

5. Die Behauptung der Petenten, eine Verpflichtung der Schweiz für den Abschluss des Staatsvertrages von 1977 habe nicht bestanden, da der Staatsvertrag von 1852, der eine Verbindung über schweizerisches Gebiet forderte, durch den Bau der Weilstrasse mit der Wiesenbrücke erfüllt war, geht fehl. Hätte eine Verpflichtung zum Abschluss des Staatsvertrages von 1977 nicht bestanden, wäre der Vertrag, der von der Schweiz doch einige Opfer verlangte, sicherlich nicht abgeschlossen worden. Tatsache ist aber, dass der Vertrag von 1977 abgeschlossen und ratifiziert ist, womit seine Gültigkeit und seine rechtlichen Verpflichtungen ausser Frage stehen.

6. Die auf deutscher Seite gegen die zollfreie Strasse geltend gemachte Opposition ist nicht bei den schweizerischen, sondern bei den zuständigen deutschen Behörden anhängig zu machen. Die südbadischen Umweltschutzorganisationen, die die Petition gegen den Bau der zollfreien Strasse mitunterzeichnet haben, sind im vorliegenden Verfahren nicht beachtlich.

7. Auf die von der Weiler Bürgerinitiative vorgeschlagene Tunnelführung, die ganz auf deutschem Gebiet verlaufen würde, ist im vorliegenden Verfahren nicht einzutreten. Bei einer solchen Lösung, die unverhältnismässig und deshalb unrealistisch erscheint, hat die Schweiz kein Mitspracherecht. Wollte sie diese Projektidee unterstützen, müsste sie sich den Vorwurf gefallen lassen, sie wolle sich den eingegangenen staatsvertraglichen Verpflichtungen entziehen.

4. Die Petitions- und Gewährleistungskommission hat sich am 4. November 1986 mit der Petition der Arbeitsgruppe Zollfrei-strasse befasst. Sie orientierte sich über das bisherige Geschehen und führte eine allgemeine Aussprache durch.

Zunächst stellte die Kommission fest, dass es nicht ihre Aufgabe sein kann, abzuklären, ob die geplante Zollfrei-strasse erwünscht sei und welche positiven oder negativen Folgen deren Ausführung haben könnte. Dies festzustellen ist Sache der betroffenen Gebiete und der Kantonsregierung.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt hat dem Projekt, das dem Staatsvertrag zugrundeliegt, zugestimmt. Ebenfalls ist gegen den Vertrag, der gemäss Artikel 89 der Bundesverfassung der Genehmigung der Bundesversammlung unterstand, kein Referendum ergriffen worden.

Mit Stichentscheid des Präsidenten lehnte die Kommission daher den Antrag ab, die Petition dem Bundesrat zu überweisen. Es ist wenig logisch, wenn das Parlament die Vereinbarung mit der Bundesrepublik Deutschland in einem referendumpflichtigen Bundesbeschluss genehmigt und anschliessend dem Bundesrat eine Petition überweist, welche den Verzicht auf den Vollzug dieser Vereinbarung fordert. Einige Kommissionsmitglieder wollten mit der Ueberweisung für das Anliegen der Petenten und für ihre Sorge um die Erhaltung der Landschaft Verständnis zeigen.

Antrag der Kommission

Aus diesen Gründen beantragt die Petitions- und Gewährleistungskommission, von der Petition Kenntnis zu nehmen, ihr aber keine Folge zu geben.

Antrag Ott

Der Petition sei Folge zu geben.

Proposition de la commission

Se fondant sur ces considérations, la Commission des pétitions et de l'examen des constitutions cantonales recommande de prendre acte de la pétition, mais de ne pas lui donner suite.

Proposition Ott

Donner suite à la pétition.

Ott: Der Entscheid der Petitionskommission ist diesmal äusserst knapp ausgefallen. Das mag ein Indiz dafür sein, dass es sich lohnt, die Frage im Ratsplenum noch einmal zu überprüfen. Ueberdies geht es der Sache nach hier um ein Stück Landschaftsschutz, und darum lohnt es sich auch, der Frage etwas Zeit zu widmen.

In meiner Heimatgemeinde Riehen, in der ich aufgewachsen bin, die ich sehr gut kenne, haben sowohl der Gemeinderat wie der Einwohnerrat, das Gemeindeparlament, einstimmig erklärt, dass der Bau dieser Zollfreistrasse unerwünscht sei. Ferner sind gegen diese Strasse der Basler Naturschutz, der Kantonale Fischereiverband Basel, die Ornithologische Gesellschaft Basel, der Verkehrsverein Riehen, der VCS Basel, der WWF Region Basel, die Naturfreunde Basel, um hier nur etwa die Hälfte der zum Teil repräsentativen Organisationen zu nennen, die sich hinter diese Petition gestellt haben. In der deutschen Nachbarschaft, die mit der Gemeinde Riehen zusammen am meisten betroffen ist, haben sich ebenfalls eine ganze Reihe von einflussreichen Vereinigungen gegen den Bau dieser Strasse ausgesprochen. So sieht also die Stimmung der betroffenen Bevölkerung etwa aus, diesseits und jenseits der Grenze. Man hält diese Strasse heute für unnötig.

Wie ist es denn zu diesem Projekt gekommen? Dies geht auf das Jahr 1852 zurück. Damals wurde zwischen der Eidgenossenschaft und dem Grossherzogtum Baden ein Staatsvertrag abgeschlossen, worin dem Grossherzogtum das Recht eingeräumt wurde, die beiden benachbarten badi-schen Ortschaften Weil und Lörrach durch eine über Schweizer Gebiet führende Strasse miteinander zu verbinden. Auf deutschem Boden liegt nämlich zwischen den beiden Nachbardörfern ein relativ steiler Hügel; so war damals die Verbindung via Schweiz die schnellste und einfachste. Der ursprüngliche Zweck dieses Staatsvertrags war also der einer rein lokalen Verbindung und sonst gar nichts. Das hat mir vorgestern der Gemeindepräsident von Riehen noch einmal genauso geschildert.

Wie sieht nun die Lage heute aus? Heute bestehen zwischen den beiden deutschen Ortschaften Lörrach und Weil längstens gute Strassenverbindungen, sowohl durch die Schweiz, über die inzwischen von der Schweiz gebaute Brücke über die Wiese, wie auch durch Deutschland über den Tüllinger Hügel. Nach jener Strasse, wie sie damals gemeint war, besteht heute kein Bedarf mehr.

Das hat man offenbar auch in Bonn gemerkt. Ich bitte Sie, diesem Faktum nun bei Ihrer Meinungsbildung besondere Aufmerksamkeit zu schenken. In Bonn beantragt der Bundesrechnungshof dem Bundestag, diese Strasse aus der Liste der subventionsberechtigten Strassen zu streichen. Damit kein Missverständnis entsteht über die Position der Petenten: Formell rechtlich besteht natürlich immer noch der Staatsvertrag von 1852, der 1977 unter etwas fragwürdigen Umständen erneuert wurde. Es ging damals um eine Art schweizerischer Gegenleistung für das Autobahnzollamt beim Autobahnzusammenschluss zwischen Deutschland und der Schweiz, das man aus Platzgründen auf deutschen Boden verlegen musste. Es gibt ein Rechtsgutachten von Professor Eichenberger, welches sagt, schon damals, 1977, sei diese Vertragserneuerung eigentlich nicht mehr nötig gewesen. Es bestehen nun heute gute Gründe dafür, dass angesichts der gewandelten Umstände die Schweiz mit der Bundesrepublik Deutschland Verhandlungen aufnimmt, um zu prüfen, ob nicht die Möglichkeit besteht, den alten Staatsvertrag, an dem auch Deutschland kein Interesse mehr hat, aufzulösen.

Eine analoge Petition, wie an uns, ist übrigens auch an den

Basler Grossen Rat ergangen. Die Petitionskommission befürwortet einstimmig, ihr Folge zu geben. Deren Präsident, Dr. Conti, hat den Naturschutz Basel mit Schreiben vom 25. Februar noch folgendes wissen lassen: «Ich glaube, dass für die Behandlung der Petition im Nationalrat die Situation eigentlich klar sein sollte. Die Petitionskommission hat einstimmig den Ihnen bekannten Bericht verabschiedet. Anlässlich der interfraktionellen vorbereitenden Sitzung ist klar zum Ausdruck gekommen, dass sämtliche Fraktionen der Ueberweisung der Petition an den Regierungsrat im Sinne der Erwägungen der Petitionskommission zustimmen werden. Ich glaube, das sollte für die Meinungsbildung im Nationalrat genügen.»

Das also die Stimme des Basler Kantonsparlaments. Da es sich nun aber um einen Staatsvertrag handelt, können die Basler Behörden nicht von sich aus tätig werden, sondern der Anstoss zu Verhandlungen mit der Bundesrepublik muss vom Bund ausgehen. Darum richtet sich diese Petition auch an uns.

Ich habe vorgestern das Gebiet, das durch die Strasse berührt würde, wieder einmal begangen. Es ist eine recht liebliche Uferlandschaft; auf der einen Seite hat man den Hang der Rebberge des Tüllinger Hügels, auf der anderen Seite eine breite Ebene gegen Lörrach zu. Man hört in der Ferne den Verkehrslärm, aber eigentlich nur leise; man hat das Gefühl, von einer gewissen Stille umgeben zu sein.

Es gibt nun freilich einige Anwohner der viel befahrenen Hauptverkehrsader der Ortschaft Riehen, welche meinen, diese Zollfreistrasse könnte eine ideale Umfahrungs- und Entlastungsstrasse für Riehen sein. Dem stehen aber Ermittlungen des Planungsamtes der Gemeinde Riehen entgegen, die bei der letzten Verkehrszählung 1985 zum Schluss kamen, dass sich der Entlastungseffekt mit eventuell nur 20 Prozent in engen Grenzen halten würde.

Wir haben also auf der einen Seite einen unsicheren, schwer quantifizierbaren Entlastungseffekt, auf der anderen Seite einen sehr klar definierten, groben Eingriff in eine schöne Landschaft. Die Philosophie dieses Problems könnte man etwa folgendermassen umschreiben: Wir können in der heutigen Zeit offenbar nicht ohne Beton und ohne Verkehrslärm leben! Die Frage ist nur, ob wir dabei noch Inseln einer gewissen Stille übrig lassen, oder ob wir aus Perfektionierungsgründen Beton und Verkehrslärm möglichst flächendeckend über die ganze Landschaft verteilen. Das ist im Grunde die landesplanerische Frage, die dahinter steht.

Ich bitte Sie, in Abweichung von dem mit Stichtagsbeschluss des Präsidenten gefassten Beschluss unserer Petitionskommission, dieser Petition – zusammen mit der breiten Mehrheit der nächstbetroffenen Bevölkerung – Folge zu geben.

Lassen Sie mich zum Schluss noch dies sagen: Der Bericht der Kommission stellt fest, es könne nicht Aufgabe der Kommission sein, abzuklären, ob die geplante Zollfreistrasse erwünscht sei oder nicht. Der Bericht hält sich nur rein rechtlich an den geltenden Status quo. Selbstverständlich steht dieser Staatsvertrag von 1852 rechtlich heute noch in Geltung! Aber die Petition zielt ja gerade darauf, dass zwischen Deutschland und der Schweiz Verhandlungen über eine eventuelle Auflösung eines Staatsvertrages zu eröffnen seien, welcher heute sowohl vom deutschen wie vom schweizerischen Interessenstandpunkt aus obsolet geworden ist.

Ich bitte Sie, die Petition im Sinne meines Antrages gutzuheissen und ihr Folge zu geben.

Weder-Basel: Vor genau 135 Jahren schloss das Grossherzogtum Baden einen Staatsvertrag mit der Schweizerischen Eidgenossenschaft betreffend die Weiterführung der Badischen Eisenbahnen über schweizerisches Gebiet. In demselben Vertrag von 1852 wird dem Grossherzog auch das Recht zugestanden, zur Verbindung Lörrachs und des Wiesentales mit Weil eine Strasse auf schweizerischem Grund und Boden zu bauen. Im Jahre 1861 wurde diese Verbindungsstrasse (sie heisst Weilstrasse) gebaut. Noch in demselben Jahr wurde sie als Erfüllung des Vertrages feierlich eingeweiht und «der Obhut des Allerhöchsten empfohlen».

Unseligerweise nahm das Deutsche Reich in den dreissiger Jahren während der riesigen Arbeitslosigkeit die Sache erneut auf und forderte aufgrund des Vertrages von 1852 Verhandlungen über den Bau einer weiteren Verbindungsstrasse, und zwar einer zollfreien Strasse.

Der Basler Naturschutz ersucht nun die schweizerischen Behörden mittels einer Petition, die inzwischen von rund 25 Organisationen und Parteien mitgetragen wird, die Bundesrepublik Deutschland zu einem freiwilligen Verzicht auf diese Verbindungsstrasse zu bewegen. Ein derartiger Wunsch ist ganz unbedenklich, regt sich doch auch in der Bundesrepublik Deutschland erheblicher Widerstand – nicht nur in Umweltschutzorganisationen, sondern auch bei Parteien; vor allem wendet sich aber der hochangesehene Bundesrechnungshof in Bonn (darauf hat Herr Kollege Ott mit Deutlichkeit hingewiesen) gegen den Bau dieser Bundesstrasse. Er tut dies in aller nur wünschbaren Deutlichkeit und wendet sich zum ersten Mal überhaupt gegen ein Strassenbauprojekt. Sie sehen daraus, wie diese Strasse im eigenen Land – dort, wo ihr Anfang und ihr Ende liegen soll – eingeschätzt wird.

Die zollfreie Strasse brächte Nachteile und Probleme verschiedenster Art. Das landschaftlich reizvolle Naherholungsgebiet der Stadt Basel (Uebergang von Basel nach Riehen und an die deutsche Grenze) würde durch einen masslosen Eingriff weitgehend zerstört. Unverantwortbar ist es, eine derartige Strasse ausgerechnet in der für Basel lebenswichtigen Wasserschutzzone zu bauen. Diese Strasse würde durch die Wasserschutzzone führen, wo andere Bauten überhaupt nicht erstellt werden dürfen.

Der Schlipf, der nicht umsonst so heisst – er ist ein Teil des Tüllinger Hügels –, ist ein permanenter Rutschhang. Die geotechnischen Gegebenheiten (sagt ein ETH-Gutachten) sind ausgesprochen ungünstig. Mit dem Bau der Strasse würde die Hangstabilität stark beeinträchtigt. Die wichtigsten Gründe fasse ich kurz zusammen:

Auf der deutschen Seite besteht ebenso starke Opposition gegen die zollfreie Strasse wie auf der schweizerischen. Der Bundesrechnungshof opponiert dem Bau dieser Verbindungsstrasse. Wir verlangen einen freiwilligen Verzicht auf die zollfreie Strasse. Wir werden also nicht vertragsbrüchig. Die zollfreie Strasse würde die anmutige Landschaft unter dem Schlipf, ein wichtiges Naherholungsgebiet, zerstören. Ich bitte Sie, dem Antrag des Herrn Ott stattzugeben.

Wick: Ich will nicht alles wiederholen, was schon gesagt wurde. Ich will nur manifestieren, dass nicht nur ein Baselbieter und Vertreter der hochwohlblichen Theologischen Fakultät und mein lieber Kollege Hansjürg Weder für diese Petition eintreten, sondern dass tatsächlich alle Parteien in Basel hinter dieser Petition stehen. Diese Strasse passt nämlich nicht mehr in die Landschaft, und zwar wörtlich gemeint. Die Verbindung zwischen Lörrach und Weil ist heute gesichert, und zwar gibt es eine Strasse über den Tüllinger Hügel, und weiter hinten, beim Rötteler Schloss, eine praktisch ausgebaute Autobahn. Für den Automobilisten ist also gesorgt. Wenn tatsächlich das Pferdefuhrwerk, wofür eigentlich der damalige Staatsvertrag geschaffen wurde, seinen Weg von Lörrach nach Weil sucht – vielleicht kommt das alle Jahre einmal vor –, dann findet auch es seine Strasse; es muss einfach zweimal den Zoll überqueren. Aber dafür eine neue Strasse zu bauen, wäre verhältnissblödsinnig.

Ich möchte nur noch meinem Bedauern Ausdruck geben, dass man das anno 1977 nicht gemerkt hat, als man wenigstens das Referendum gegen die Erneuerung des Staatsvertrages hätte ins Auge fassen können. Sonst kann ich nur sagen: Die Argumente, die Herr Ott schon vorgebracht und die Herr Weder bekräftigt hat, stimmen auch nach meinem Kenntnisstand vollumfänglich. Der Entlastungseffekt für Riehen zum Beispiel wäre sehr gering, weshalb auch Riehen mit ganz grosser Mehrheit hinter dieser Petition steht. Deshalb bitte ich Sie: stimmen Sie dem Antrag Ott zu!

Steinegger, Berichterstatter: Sie entschuldigen, dass trotz der Basler Fasnacht auch noch ein Nicht-Basler etwas zu dieser Frage sagt. Ich möchte nur daran erinnern, dass wir aufgrund des bereits mehrfach erwähnten Staatsvertrags von 1852 eine Verpflichtung haben, eine Verbindungsstrasse Lörrach-Weil am Rhein zu dulden. Das konkrete Projekt ist in einem Staatsvertrag von 1977 geregelt worden. National- und Ständerat haben dem in einem Bundesbeschluss vom 14. Dezember 1979 zugestimmt. Das Referendum ist unbenützt abgelaufen – nicht 1977, sondern erst 1980, Kollege Wick! Eine Kündigung ist nicht möglich. Das war ja auch der Grund, warum dieser Beschluss dem fakultativen Referendum unterstellt war.

Der Erinnerungshorizont der Politik ist oftmals beschränkt. Aber wir müssen uns doch fragen, ob wir tatsächlich den Entscheid der Bundesversammlung von 1979, unseren eigenen Entscheid, durch Weiterleitung einer Petition an den Bundesrat wieder in Frage stellen sollen. Die Notwendigkeit der Zollfreistrasse ist primär durch die Bundesrepublik Deutschland zu beurteilen. Wenn sie zum Ergebnis kommt, dass die Strasse nicht gebaut werden soll, sind wir natürlich nicht dagegen. Wenn wir jetzt aber einzugreifen versuchen, würde das als Einmischung in die inneren Angelegenheiten der Bundesrepublik Deutschlands empfunden. Wenn Sie unbedingt wollen, dass der Bundesrat vielleicht einen Brief nach Bonn schreibt, dann können Sie auch die Petition im Sinne des Antrags Ott an den Bundesrat weiterleiten.

M. Eggly-Genève, rapporteur: Je m'exprimerai très brièvement car il s'agit plutôt d'un débat du Grand Conseil bâlois. En réalité c'est un très vieux projet de traité. Comme l'a rappelé le président de la commission, en 1977 il n'y a pas eu de demande de référendum – or le référendum facultatif était ouvert – contre cet accord. Je crois qu'aujourd'hui, si vraiment ce projet de route devait être repris, parce qu'il est jugé plus généralement inadéquat aussi bien par les Allemands que par les Bâlois, cela devrait être contesté d'abord dans le canton de Bâle d'une part et en Allemagne d'autre part. En ce qui concerne Bâle, comme le rappelle le rapport écrit de votre commission, la Commission des pétitions du Grand Conseil de Bâle-Ville a repris à son compte la demande des auteurs de la pétition, en recommandant de la transmettre au Conseil d'Etat de Bâle, lequel avait précisément accepté l'accord et l'avait sinon porté sur les fonts baptismaux, tout au moins dans l'enceinte de notre Parlement. Je crois qu'au stade actuel de la procédure, il n'appartient pas à notre conseil de donner suite à cette pétition. Si une remise en cause doit venir, elle doit venir d'ailleurs, mais pas de nous.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	54 Stimmen
Für den Antrag Ott	49 Stimmen

86.267

Christlichdemokratische Volkspartei Graubünden. Wasserkraftwerke und Stauanlagen. Kausale Haftpflicht und Versicherungsobligatorium
Parti démocrate-chrétien des Grisons. Barrages et centrales hydroélectriques. Responsabilité causale et assurance obligatoire

Herr **Steinegger** unterbreitet im Namen der Petitions- und Gewährleistungskommission den folgenden schriftlichen Bericht:

1. Mit Eingabe vom 14. März 1986 reichte die Christlichdemokratische Volkspartei Graubünden eine Petition ein mit dem Antrag an die eidgenössischen Räte, «die Arbeiten zur Einführung einer kausalen Haftpflicht und eines Versicherungsobligatoriums für Wasserkraftwerke und Stauanlagen sofort aufzunehmen und innert nützlicher Frist (1 bis 2 Jahre) mit deren Neuregelung abzuschliessen».

Die Petenten weisen auf die Antwort des Bundesrates auf eine Interpellation von Nationalrat Dirren vom 16. September 1985 hin, wonach ein Gesetzesentwurf zur Frage der Haftpflicht bei Stauanlagen aufgrund der Richtlinien-Motion vom 21. Juni 1984 in dieser Legislaturperiode nicht zu unterbreiten ist (85.535). Das Problem der kausalen Haftpflicht und des Versicherungsobligatoriums müsse jedoch in nächster Zeit gelöst werden. Eine befriedigende gesetzliche Regelung dränge sich auch deshalb auf, weil bei der friedlichen Nutzung der Atomenergie ähnliche Vorschriften bereits bestehen. Die Bevölkerung von Berggebieten, welche vor allem durch die bestehenden Stauanlagen gefährdet sind, habe auch einen angemessenen Anspruch auf einen entsprechenden Schutz. Sie empfinde eine ungleiche Behandlung zu Recht als stossend.

2. Die Petitions- und Gewährleistungskommission hat sich am 4. November 1986 mit der Petition befasst. Sie stellte fest, dass am 18. Dezember 1981 der Nationalrat ein Postulat von Nationalrätin Vannay «Staudämme. Haftpflicht der Eigentümer» (81.492) ohne Gegenstimme überwiesen hat. Der Bundesrat seinerseits hat bei der Beantwortung einiger parlamentarischer Vorstösse darauf hingewiesen, dass die heutige Regelung von Haftpflicht und Versicherung bei Talsperren nicht zu befriedigen vermag. Eine Aenderung sei deshalb ins Auge zu fassen, jedoch nicht punktuell, sondern im Rahmen einer umfassenden Ueberprüfung des Haftpflichtrechts.

Das Parlament hat mit der Richtlinien-Motion die Revision des Haftpflichtrechts zu jenen Geschäften zugeteilt, die in dieser Legislaturperiode nicht behandelt werden sollen (3. Priorität). Die Kommission verzichtet deshalb darauf, sich im Sinne der Petenten für eine Beschleunigung der Arbeiten einzusetzen. Sie unterstützt jedoch im Grundsatz das Anliegen, das die Christlichdemokratische Volkspartei Graubünden unterbreitet hat. Sie hat mit Befriedigung zur Kenntnis genommen, dass gewisse Vorarbeiten gemacht wurden und der Einsatz einer Studienkommission für die Gesamtüberprüfung des Haftpflichtrechts vorgesehen ist.

Aus diesem Grund hält sie einen Kommissionsvorstoss für nicht notwendig.

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt einstimmig, die Petition dem Bundesrat zur Kenntnisnahme zu überweisen.

Proposition de la commission

La commission propose unanimement de transmettre la pétition au Conseil fédéral.

Columberg: Ich danke der Petitionskommission für den positiven Bericht zur Petition der CVP Graubünden. Mit dieser Eingabe ersucht die Petentin die eidgenössischen Räte, die Arbeiten zur Einführung einer kausalen Haftpflicht und eines Versicherungsobligatoriums für Wasserkraftwerke und Stauanlagen sofort aufzunehmen und innert nützlicher Frist (ein bis zwei Jahre) mit deren Neuregelung abzuschliessen. Zu diesem wichtigen Begehren liegen verschiedene parlamentarische Vorstösse vor wie das Postulat von Frau Vannay betreffend Staudämme aus dem Jahre 1981 und die Interpellation von Herrn Dirren.

Wie der Bundesrat ausführt, kann der Gesetzesentwurf für die Regelung der Haftpflicht bei Stauanlagen dem Parlament nicht in der laufenden Legislaturperiode unterbreitet werden. Ich habe dafür volles Verständnis. Die Realisierung dieses berechtigten Anliegens darf jedoch nicht auf unbestimmte Zeit verschoben werden. Darum stört mich der Satz am Schluss der ersten Seite des Kommissionsberichtes, der heisst: «Die Kommission verzichtet deshalb darauf, sich im Sinne der Petenten für eine Beschleunigung der Arbeiten einzusetzen. Sie unterstützt jedoch im Grundsatz das Anliegen» Diese Ansicht kann ich nicht teilen, denn wenn es sich um ein dringendes und wichtiges Anliegen handelt, muss das Problem gelöst werden. Es wäre deshalb wichtig zu erfahren, wieweit die Vorarbeiten gediehen sind und

wann der Bundesrat beabsichtigt, die entsprechende Vorlage dem Parlament zu unterbreiten.

Auf alle Fälle darf die Zustimmung zum Bericht der Petitionskommission nicht als Zustimmung zu einer Verschiebung dieser Vorlage auf den Nimmerleinstag interpretiert werden.

Dirren: Ich möchte mich den Forderungen meines Vorredners, Herrn Columberg, anschliessen. Ein gewisser Satz, der hier zitiert wurde, darf nicht unwidersprochen bleiben.

Bei der Debatte über das Kernenergiehaftpflichtgesetz, das als ein modernes angesehen werden kann, haben wir gleichzeitig auf die Notwendigkeit in der Haftung bei den Staudämmen hingewiesen. Ich will nicht auf die damals zitierten Beispiele wie Fréjus, Johns-Town-Sperre usw. zurückkommen. Aber auf alle Fälle ist hier festzuhalten, dass eine Minderheit für das allgemeine Wohl gewisse höhere Risiken auf sich nehmen muss, und dies nicht nur bei Kernanlagen, sondern auch bei Wasserkraftwerken.

Die Geschäftsprüfungskommission hat seinerzeit eine Untersuchung verlangt und den Bericht «Sicherheit der Talsperren» verfasst. Obwohl Herr Professor Lombardi diesen Stauwerken eine gewisse Sicherheit zuspricht, haben wir doch etwa 150 Staumauern, darunter bis zu den grössten der Welt. Ich erinnere an die letzten Katastrophen in Mattmark, in Monte Toc usw. Die Eigentümer von Stauanlagen haben wenig versicherungstechnische Vorkehren getroffen oder eine ungenügende Deckung im Verhältnis zum mutmasslichen Schaden, der eintreten könnte.

Die Haftpflicht der Elektrizitätswerke ist teilweise gesichert. Es gibt hier nur eine milde anstatt eine scharfe Kausalhaftung, wie sie bei Nuklearanlagen bereits verankert ist. Bei Staudämmen haftet der Eigentümer nur, wenn Werkmängel vorhanden sind. Die einzige Grundlage, die wir heute haben, ist Artikel 58 des Obligationenrechts. Die Versicherungspflicht ist also freiwillig, und die Höhe ist nirgends festgelegt; der Eigentümer ist in der Wahl der Summe frei.

1981 wurde dem damaligen Motionär im Ständerat, Herrn Guntern, zugesichert, dass eine eingehende Prüfung raschestens vorgenommen werden soll. Auch gegenüber dem Postulat Vannay wurde dies erneut zugegeben. Die Risiken bedürfen jedoch eines minimalen Versicherungsschutzes für die möglichen Geschädigten einerseits, aber auch einer gewissen inneren moralischen Sicherheit für den Eigentümer oder den Betriebsinhaber, der in einem Katastrophenfall den Schaden nicht allein tragen könnte.

Der Satz der Petitions- und Gewährleistungskommission wurde bereits zitiert. Mit ihm können wir uns nicht einverstanden erklären, wenn er in Richtung Verschleppung geht; denn das Problem ist dringend.

Die Richtlinien-Motion hat dieses Problem auf die nächste Legislaturperiode verschoben, und die Fragen, die Herr Columberg gestellt hat, stelle ich ebenfalls. Ich bitte den Kommissionspräsidenten zudem um eine Information: Wie weit ist man mit dem Einsetzen dieser ausserparlamentarischen Untersuchungskommission in Richtung Revision Haftpflichtgesetz?

Steinegger, Berichterstatte: Als Mitunterlieger habe ich natürlich volles Verständnis für die Voten der Kollegen Columberg und Dirren. Ich muss aber daran erinnern, dass es dieser Rat war, der im Rahmen der Richtlinien-Motion die Prioritäten festgelegt hat. Es besteht ein offenkundiges Missverhältnis, wenn wir auf der einen Seite die strengen Haftpflichtbestimmungen im Bereich der Kernenergie beobachten und auf der anderen Seite die Haftpflichtbestimmungen im Bereiche der Wasserkraftwerke, obwohl nach den entsprechenden Untersuchungen das technologische Risiko dieser Werke weit höher einzustufen ist als dasjenige der Kernkraftwerke.

Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement hat uns gesagt, dass die Versicherungskommission des Verbandes Schweizerischer Elektrizitätswerke nach den letzten Informationen demnächst Vorschläge für ein Versicherungssystem mit Beteiligung aller Talsperrenei-

gentümer vorlegen wird. Dies wird der erste Schritt sein. Der zweite Schritt wird sich abspielen im Zusammenhang mit der Gesamtrevision des Haftpflichtrechtes, wofür die Federführung beim Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement liegt.

M. Eggly-Genève, rapporteur: Même si le Conseil fédéral n'est pas représenté en ce moment, les murs ont des oreilles et les propos tenus tout à l'heure lui seront certainement rapportés. Il est donc bien clair que le souhait qui a été exprimé est un coup d'accélérateur aux projets législatifs qui ne pourront évidemment être déposés qu'au cours de la prochaine législature. Cela rejoint les propos du président de la commission ainsi que les souhaits des membres de la commission.

En outre, aucune proposition n'est opposée à celle de votre commission qui suggère de transmettre la pétition au Conseil fédéral.

Zustimmung – Adhésion

86.270

Regenass Georg, Zürich. Einführung der Mehrwertsteuer Introduction de la taxe à la valeur ajoutée

Herr **Steinegger** unterbreitet im Namen der Petitions- und Gewährleistungskommission den folgenden schriftlichen Bericht:

1. Georg Regenass beantragte mit Eingabe vom 8. Mai 1986 an die eidgenössischen Räte, einen zweiten Versuch für die Einführung der Mehrwertsteuer zu unternehmen. Er regt an, «das Ding anders zu nennen», denn das Wort «Steuer» stosse beim Bürger unweigerlich auf Ablehnung. Im übrigen schlägt der Petent vor, «von allem Anfang an die freiwerdenden Mittel schon auf Verfassungsstufe dem öffentlichen Verkehr und einen gewissen Prozentsatz der Entwicklungshilfe zu widmen, damit das Geld nicht im allgemeinen Verwaltungsaufwand versickert».

2. Das Eidgenössische Finanzdepartement hat zur Petition wie folgt Stellung genommen:

Die Warenumsatzsteuer (Wust) weist in ihrer heutigen Ausgestaltung gegenüber anderen, modernen Verbrauchsbesteuerungen, wie zum Beispiel der Mehrwertsteuer, erhebliche Nachteile auf. Besonders ins Gewicht fällt dabei ihre fehlende Wettbewerbsneutralität, die sich aus der Besteuerung der Investitionsgüter und der damit verbundenen *taxe occulte* sowie aus der Steuersatzstaffelung für Detail- und Engroslieferungen ergibt. Auch nach der zweimaligen Ablehnung der Mehrwertsteuer durch das Volk bleibt deshalb die Umgestaltung der Wust zu einem zeitgemässen System der Umsatzbesteuerung ein vordringliches finanzpolitisches Anliegen. Eine solche Umgestaltung setzt keineswegs einen Wechsel zum System der Mehrwertsteuer voraus. Die wichtigsten Mängel der Wust können sehr wohl auch unter Beibehaltung des bisherigen Systems der Grosisten-Warenumsatzsteuer beseitigt werden. Als Kernproblem einer Reform erweist sich indessen der Ausgleich der mit einer Beseitigung der *taxe occulte* verbundenen Steuerausfälle, die sich je nach Ausgestaltung der neuen Steuer auf 1,2 bis 1,6 Milliarden belaufen dürften. Im Rahmen der Arbeiten an einer umfassenden Reform der Wust wird auch die Besteuerung gewisser Dienstleistungen eingehend geprüft.

Wie der Finanzplanbericht vom 29. September 1986 mit aller Deutlichkeit zeigt, misst der Bundesrat dem öffentlichen Verkehr und der Entwicklungshilfe hohe Priorität zu. Für beide Aufgabenbereiche ist für die Jahre bis 1990 ein stark überdurchschnittliches Ausgabenwachstum von über 7 Prozent pro Jahr eingeplant. Solche Prioritätsentscheide setzen keine neuen Zweckbindungen von Bundeseinnahmen voraus. Durch eine Zweckbindung der Einnahmen aus der Umsatzsteuer würde vielmehr der notwendige finanzielle

Handlungsspielraum von Bundesrat und Parlament stark eingeschränkt und damit die Bildung von Prioritäten erschwert.

Antrag der Kommission

Die Petitions- und Gewährleistungskommission beantragt einstimmig, von der Petition Kenntnis zu nehmen.

Proposition de la commission

La Commission des pétitions et de l'examen des constitutions cantonales propose à l'unanimité de prendre acte de la pétition.

Zustimmung – Adhésion

84.043

Botschaft in Kinshasa. Neubauten

Ambassade à Kinshasa. Nouveaux bâtiments

Botschaft und Beschlussentwurf vom 16. Mai 1984 (BBI II, 665)
Message et projet d'arrêté du 16 mai 1984 (FF II, 689)

Beschluss des Ständerates vom 15. Dezember 1986
Décision du Conseil des Etats du 15 décembre 1986

M. Dupont, rapporteur: La Commission des affaires étrangères du Conseil des Etats a décidé, dans sa séance du 6 septembre 1984, d'accepter le message du 16 mai de la même année relatif au projet de construction pour notre représentation diplomatique à Kinshasa. Toutefois, elle a invité le Conseil fédéral à étudier la possibilité de redimensionner le projet ou de le réaliser par étapes et de faire état des effets qui en résulteraient dans un rapport complémentaire.

En été 1985, le directeur de l'Office des constructions fédérales et le secrétaire général du Département fédéral des affaires étrangères ont, sur place, vérifié minutieusement les problèmes immobiliers de notre représentation diplomatique à Kinshasa. Ils sont arrivés à la conclusion que les conditions prévalant actuellement ne sont plus admissibles et que la seule solution satisfaisante, à long terme, consiste en la construction à brève échéance de bureaux et de logements, propriété de la Confédération.

La réalisation de ce projet de construction a été renvoyée trop souvent. La situation actuelle doit être considérée comme insupportable et il est devenu urgent d'y remédier. Il y a également lieu de prendre en considération que les autorités zaïroises insistent de plus en plus sur une utilisation à brève échéance du terrain acheté par la Confédération il y a vingt-trois ans. Il convient de ne pas sousestimer le danger qu'il y a de perdre notre terrain par saisie.

Tenant compte de cette situation de départ, la priorité fixée dans le cadre de la planification des constructions d'ambassades doit être considérée comme correcte et approuvée sans réserve. Il s'ensuit que le fait de loger une représentation diplomatique ou consulaire dans des locaux convenables, fonctionnels et sûrs, qui donnent une impression accueillante et qui constituent une meilleure carte de visite pour la Suisse, ne dépend en premier lieu ni du régime politique du pays-hôte, ni du volume des échanges commerciaux bilatéraux. Il convient de garder à l'esprit que la Suisse se trouve dans une certaine concurrence avec tous les Etats qui sont représentés dans une même ville.

Nous tenons à souligner que les projets de construction à l'étranger ne tendent pas à des réalisations de prestige et sont dominés par des considérations d'économie. Les installations de même que les constructions proprement dites

doivent être représentatives, fonctionnelles, de bon goût, et non pas luxueuses.

Vu la recrudescence inquiétante des actes criminels et terroristes à l'échelle mondiale, nous sommes obligés, selon l'avis du département, par mesure de sécurité évidente, de prévoir de plus en plus souvent dans nos projets de nouvelles constructions des possibilités de logement pour les collaborateurs sur le terrain de l'ambassade. La construction d'un ensemble comporte bon nombre d'avantages non quantifiables, par exemple une meilleure possibilité de surveillance, des abris de protection, la garantie d'un approvisionnement en énergie électrique grâce à une installation électrogène propre, la suppression du déplacement pour se rendre au travail pour les collaborateurs de l'ambassade, assurant par là une disponibilité sans restriction aussi en cas de crise.

Pour toutes ces raisons, un redimensionnement du projet ne pourrait que porter atteinte à la qualité de l'ensemble de l'oeuvre. Il est donc préférable de réduire sensiblement le projet de construction en renonçant provisoirement à la réalisation de la résidence. La division du projet en deux phases de construction permet de réduire le crédit d'ouvrage à 12,9 millions, au lieu de 16 366 000 francs. Cette proposition correspond exactement à celle du Conseil des Etats et votre commission, sans opposition, vous engage à vous y rallier.

Frau Camenzind, Berichterstatterin: Die Kommission des Nationalrates für auswärtige Angelegenheiten hat an ihrer Sitzung vom 10. Februar 1987 beschlossen, auf die Botschaft über die Errichtung eines Kanzleigebäudes mit drei Dienstwohnungen, einer Residenz und dreier zusammengebauter Dienstwohnhäuser für die schweizerische diplomatische Vertretung in Kinshasa einzutreten.

Entgegen der bundesrätlichen Empfehlung, jedoch in Uebereinstimmung mit der ständerätlichen Kommission für auswärtige Angelegenheiten, beantragt Ihnen die Kommission, die Ueberbauung in Etappen vorzunehmen, d. h. zuerst die dringend benötigten Kanzleiräume, die Wohnungen für die Mitarbeiter und das Schwimmbad zu erstellen. Vom Bau der Residenz soll vorläufig Abstand genommen werden. Der finanzielle Aufwand würde sich von den veranschlagten 16 366 000 Franken auf 12 900 000 Franken reduzieren.

Zur Ausgangslage. Aufgrund des Bundesratsbeschlusses vom 5. Juli 1968 hat die Eidgenossenschaft in Kinshasa ein Grundstück von 10 000 m² zum Preis von 285 000 Franken gekauft, um darauf ein Kanzleigebäude mit Dienstwohnung für den Missionschef zu erstellen. Nach zairischer Gesetzgebung kann ein Grundstück, welches nicht genutzt wird, von Amtes wegen enteignet werden. Das vor 24 Jahren von der Eidgenossenschaft erworbene Bauland in den besten Stadtquartieren bietet Anlass zu kritischen Bemerkungen (siehe S. 3 der Botschaft).

Die Kommission des Nationalrates war sich einig, dass der Bauverzögerung rasch entgegengetreten werden muss, weil die Gefahr, unser Grundstück durch Beschlagnahme zu verlieren, nicht unterschätzt werden darf.

Ein paar Worte zu den zwischenstaatlichen Beziehungen. Als Folge der schlechten Finanzlage von Zaïre war der schweizerische Export rückläufig. Seit 1980 ist eine Zunahme zu vermerken. Hauptimportprodukte sind ausser Kupfer Kaffee, Zink und tropische Hölzer. Vor kurzem ist in Zaïre eine schweizerische Handelskammer, die erste in ihrer Art, eingerichtet worden. Die Schweizerkolonie zählt 500 Personen. In der diplomatischen Vertretung sind gegenwärtig 21 Personen, nämlich neun schweizerische Mitarbeiter und 12 Angestellte, eingestellt.

Eine gute Repräsentation der Schweiz in Zaïre ist nötig. Auch Entwicklungshilfeorganisationen könnten an einer gut funktionierenden Botschaft interessiert sein, um einen Stützpunkt zu haben. Regierungen kommen und gehen, Botschaften bleiben meistens.

Zu den Neubauten: Die Kommission liess sich durch die Verantwortlichen des Amtes für Bundesbauten von den

Petitionen

Pétitions

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1987 - 14:30
Date	
Data	
Seite	156-171
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 168

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.