

desrates. Es geht nicht darum, dass an der Objektivität und Unbefangenheit dieser einzigen kantonalen richterlichen Instanz, die in Artikel 21a für die Behandlung derartiger Rechtsfälle vorgesehen ist, Zweifel bestehen. Es geht darum, dass wir eben kantonal nur eine einzige Instanz vorsehen, aus den Gründen, die Ihnen bekannt sind, so dass die tatbeständlichen Feststellungen dieser einen Instanz verbindlich wären. Es können keine Korrekturen, keine Ergänzungen in bezug auf den Sachverhalt mehr erfolgen, wenn das Bundesgericht an die Feststellungen dieser einzigen kantonalen Instanz gebunden ist.

Dabei ist doch der besonderen Natur der Rechtsfälle Rechnung zu tragen. Es geht zweifellos oft um Grenzfälle zwischen tatbeständlichen Annahmen und rechtlichen Würdigungen. Denken Sie insbesondere an die vielfältigen medizinischen Probleme, die mit derartigen Streitfällen verbunden sein können. Aus diesem Grunde und unter Berücksichtigung der Überlegungen des Bundesgerichtes, die uns schriftlich mitgeteilt wurden, aus Gründen eines ausreichenden Rechtsschutzes, ist der Bundesrat der Meinung, man sollte das Bundesgericht nicht an die Feststellungen tatbeständlicher Natur dieser einzigen kantonalen Instanz binden.

Wir bitten Sie um Zustimmung zu Nationalrat und Bundesrat.

#### Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission (Festhalten)	22 Stimmen
Für den Antrag des Bundesrates	7 Stimmen

#### Art. 24a

##### Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

##### Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

**Guntern, Berichterstatter:** Der neue Artikel 24a befasst sich mit der Festsetzung der Gerichts- und Parteikosten. Einen solchen Artikel hatten wir bisher nicht. Ihre Kommission hat diesem Artikel zugestimmt. Sie ging dabei von der Überlegung aus, dass die Gerichtskosten in einem solchen Prozess, da es möglicherweise um sehr grosse Streitwerte geht und umfangreiche Expertisen durchgeführt werden müssen, sehr hoch sein können und sie daher für einen Kläger, der nicht in den Genuss des unentgeltlichen Rechtsbeistandes kommen kann, prohibitiv wirken könnten. Es ist selbstverständlich, dass sich diese Bestimmung nur auf Prozesse um Nuklearschäden erstreckt.

Wir beantragen Ihnen Zustimmung.

#### Angenommen – Adopté

#### Art. 28

##### Antrag der Kommission

Festhalten

##### Proposition de la commission

Maintenir

**Guntern, Berichterstatter:** Hier geht es um die letzte Differenz. Wir beantragen Ihnen in bezug auf Artikel 28 Festhalten, d. h. Streichung von Artikel 28.

Ihre Kommission hält es nach wie vor für unnötig, in diesem Gesetz erneut Strafbestimmungen aufzunehmen, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Das Bundesgesetz über die friedliche Verwendung der Atomenergie und den Strahlenschutz vom 23. Dezember 1959 sieht in Artikel 35 bereits vor, dass, wer die Versicherungs- und Sicherstellungspflicht nicht erfüllt, bestraft werden kann. Die Kommission sieht nicht ein, weshalb hier auch noch eine Strafbestimmung für den gleichen Straftatbestand geschaffen werden soll. Wenn schon, müsste das Bundesgesetz geändert und nicht hier wiederum eine neue Strafbestimmung aufgenommen werden!

2. Die Bewilligung für den Bau, den Betrieb und den Transport wird nur erteilt, wenn dieser Versicherungspflicht Genüge getan worden ist, wenn der Versicherungsnachweis erbracht worden ist. Ohne Versicherung gibt es keine Bewilligung. Die Strafbestimmung von Artikel 35 des Bundesgesetzes ist daher genügend. Von «Vielstraferei», d. h. von der Anordnung unnötiger Strafen im Verwaltungsrecht, soll abgesehen werden. Aus diesen Gründen hält Ihre Kommission nach wie vor daran fest, dass dieser Passus gestrichen werden soll.

**Bundesrat Schlumpf:** Der Bundesrat ist der Meinung, dass man an der Strafandrohung, wie sie vom Nationalrat in Artikel 28 Absatz 1 beschlossen wurde (nicht, wie sie der Bundesrat anfänglich beantragt hatte), festhalten soll. Es ist richtig – was Ständerat Guntern sagt –, dass im Atomgesetz vom Jahre 1959 bereits eine Strafnorm in bezug auf die Verletzung von Versicherungspflichten enthalten ist. Es ist aber zu beachten, dass wir den ganzen Abschnitt über Haftpflicht und Versicherung aus dem Atomgesetz von 1959 herausnehmen und systematisch verselbständigen. Dieses Gesetz hier tritt anstelle der entsprechenden Normen im erwähnten Atomgesetz.

Aus Gründen der Lesbarkeit, der Verständlichkeit, der Zugänglichkeit – nicht nur für hervorragende Juristen, wie sie in der ständerätlichen Kommission beheimatet sind, sondern auch für den Bürger – ist es zweifellos richtig, wenn auch die Straftatbestände in dem Gesetz enthalten sind, das die materiellen Normen aufführt. Deshalb sollte hier eine Strafbestimmung aufgenommen werden.

Wir hatten seinerzeit beantragt: «... Die Busse beträgt wenigstens das Doppelte der Jahresprämie für die private Versicherung.» Diese war aber nach oben nicht überschaubar. Jetzt heisst es also – zwingend kumulativ –: «... Gefängnis und Busse bis 100 000 Franken bestraft.»

Der Bundesrat ist mit dem Nationalrat der Meinung, dass eine solche Strafbestimmung in das Gesetz hineingehört.

#### Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission (Festhalten)	21 Stimmen
Für den Antrag des Bundesrates	12 Stimmen

#### An den Nationalrat – Au Conseil national

81.056

### PTT. Voranschlag 1982. Nachtrag II PTT. Budget 1982. Supplément II

Botschaft und Beschlussentwurf vom 10. November 1982

Message et projet d'arrêté du 4 novembre 1982

Bezug bei der Generaldirektion PTT, Viktoriastrasse 21, Bern  
S'obtiennent auprès de la Direction générale des PTT,  
Viktoriastrasse 21, Berne

#### Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

#### Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Andermatt, Berichterstatter:** Mit dem Nachtrag II zum Voranschlag 1982 der PTT werden Zusatzkredite in der Höhe von 251 Millionen Franken und die Zustimmung zu einer Personalvermehrung um 190 Arbeitskräfte bei den Postdiensten verlangt.

Dem Voranschlag 1982 wurde eine Verkehrszunahme von 2,7 Prozent bei den Postdiensten zugrunde gelegt, und auf

dieser Basis wurde auch der Personalbestand errechnet. Im ersten Halbjahr 1982 nahm der Verkehr aber um 3 Prozent zu, was zu Engpässen führte, so dass auch der angestrebte Ausgleich mit den rückständigen Überzeit-, Ferien- und Ruhetagen nicht erreicht werden konnte. Als Folge der wirtschaftlichen Situation musste seit April 1982 ein merklicher Rückgang bei den Austritten festgestellt werden.

Diese Erscheinung führte zu einer Personalvermehrung, da das zusätzliche Personal schon im Frühjahr angestellt worden war. Die Erhöhung des Personalbestandes wurde durch den Bundesrat und die Finanzdelegation genehmigt. Das zusätzliche Personal kann zum Abbau der rückständigen Überzeit-, Ferien- und Ruhetage verwendet werden.

Die Kosten der Personalvermehrung und die erhöhten Teuerungszulagen belasten die PTT mit etwa 51 Millionen Franken. Von den 251 Millionen Franken sind etwa 126 Millionen Franken für Investitionen, vor allem im Fernmeldebereich vorgesehen, ebenso Investitionen in Gebäuden. Zum Teil konnten diese Ausgaben nicht vorhergesehen werden. Ein Teil der Nachtragskredite jedoch ist notwendig wegen ungenügender Planung und auch wegen ungenügender Budgetdisziplin. Die Generaldirektion hat diese Probleme erkannt und versichert, man werde in Zukunft durch stärkere interne Kontrollen dafür sorgen, dass dem Parlament nicht mehr so hohe Nachtragskredite unterbreitet werden müssen.

Die einstimmige Finanzkommission empfiehlt Ihnen, dem Bundesbeschluss zuzustimmen.

*Eintreten ist obligatorisch*

*L'entrée en matière est acquise de plein droit*

*Detailberatung – Discussion par articles*

**Titel und Ingress, Art. 1–4**

**Titre et préambule, Art. 1–4**

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlusssentwurfes 34 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

82.059

## **Monte-Olimpino-Tunnel. Finanzierung Tunnel du Monte Olimpino. Financement**

Botschaft und Beschlusssentwurf vom 25. August 1982 (BBI III, 49)  
Message et projet de loi du 25 août 1982 (FF III, 41)

*Antrag der Kommission*

Eintreten

*Proposition de la commission*

Entrer en matière

**Gerber**, Berichterstatter: Der bestehende Monte-Olimpino-Tunnel zwischen Chiasso und Como ist das wichtigste Verbindungsstück zwischen der Gotthardbahn und dem italienischen Eisenbahnnetz. Er ist baufällig und hat zudem ein ungenügendes Lichtraumprofil. Eine vollständige Sanierung mit Profilerweiterung dauert etwa fünf Jahre und erfordert einen ebenso langen Einspurbetrieb und Verkehrsumleitung, was Einnahmenverluste der SBB zur Folge hat. Ausserdem droht Gefahr, dass während der Reparaturarbeiten infolge der unstablen geologischen Schichten Tunnelpartien einstürzen. Ein vollständiger Unterbruch der Gotthard-

hauptachse hätte schlimme Folgen für den schweizerischen Bahntransit, da die Gotthardachse einzig noch über Luino erreichbar wäre.

Wegen der grossen Verkehrsbehinderungen und des Risikos eines gänzlichen Verkehrsunterbruchs wollen die italienischen Staatsbahnen zuerst die neue Linie durch den zweiten Monte-Olimpino-Tunnel bauen und den alten Tunnel erst nachher von Grund auf wieder instandstellen. Die neue Linie führt vom Südkopf des Bahnhofes Chiasso durch einen 7,2 Kilometer langen Tunnel nach Albate-Camerlata. Der Bahnhof Como liegt abseits der neuen Linie. Der zweite Monte-Olimpino-Tunnel dient somit vorwiegend dem Güterverkehr.

Die italienischen Staatsbahnen betrachten die neue Linie durch den zweiten Olimpino-Tunnel als Bestandteil einer leistungsfähigen Nord-Süd-Achse. Die ganze Strecke von Chiasso bis Mailand soll leistungsfähiger werden und den Hucklepackverkehr über die Grenze hinweg ohne Einschränkungen ermöglichen. Italien erwartete daher einen schweizerischen Beitrag von 50 Prozent des auf 128 Millionen Franken veranschlagten Bauaufwandes.

Aus schweizerischer Sicht verhindert der Bau der neuen Linie den Engpass eines mehrjährigen Einspurbetriebes oder gar das Risiko eines Verkehrsunterbruchs im auffälligen Monte-Olimpino-Tunnel. Die SBB schätzen den Betriebsverlust für einen notwendigen dreijährigen Einspurbetrieb auf etwa 15 Millionen Franken. Bei einem Unterbruch der Tunnelstrecke könnte der internationale Gotthardverkehr nur noch teilweise abgewickelt werden. Der geschätzte Ertragsausfall beliefe sich auf insgesamt rund 10 Millionen Franken im Monat. Es ergäbe sich eine wesentliche Angebotsverschlechterung. Im Güterverkehr müsste eine grössere Anzahl Transitzüge wegen fehlender Kapazität der Simplonlinie und der Einspurstrecke Bellinzona-Luino-Gallarate unser Land via Brenner oder Modane umfahren.

Die neue Linie durch den zweiten Monte-Olimpino-Tunnel umgeht die betrieblichen Schwierigkeiten eines Einspurbetriebes oder eines gänzlichen Unterbruchs des Tunnels. Die Gotthardbahn erhält zudem eine leistungsfähigere Fortsetzung südlich von Chiasso, was für die Stellung der Schweiz im internationalen Verkehr von Bedeutung ist.

Mit dem Bau des zweiten Monte-Olimpino-Tunnels wird die Strecke Chiasso-Mailand fast zur Hälfte vierspurig. Die maximale Steigung der neuen Linie beträgt 8 Promille gegenüber 18 Promille auf der bestehenden Strecke. Ohne schweizerischen Beitrag an die neue Linie würde Italien wohl nur den bestehenden Tunnel wieder instandstellen. Der neue Tunnel bringt wesentliche Verbesserungen im Verkehr mit Italien, so dass sich eine finanzielle Beteiligung der Schweiz an diesem Bauwerk rechtfertigt.

Eine schweizerische Mitfinanzierung des zweiten Monte-Olimpino-Tunnels präjudiziert den Entscheid über den Bau einer neuen Alpentransversale durch den Gotthard oder den Splügen nicht. Die Gotthardbahn wird im internationalen Verkehr immer eine wichtige Rolle spielen. Die Zufahrten zur Gotthardbahn müssen deshalb unabhängig vom Entscheid über den Bau einer Basislinie ausgebaut werden. In den Verhandlungen mit Italien haben sich die italienischen Staatsbahnen verpflichtet, die Leistungsfähigkeit ihrer Zufahrtslinien zum Gotthard und zum Simplon dermassen zu erhöhen, dass die Kapazität der beiden Alpenübergänge im internationalen Güterverkehr mit je rund 12 Millionen Netztonnen, doppelspuriger Ausbau des Lötschbergs vorausgesetzt, voll genutzt werden kann.

Der gesamte Bahngüterverkehr der Schweiz mit Italien belief sich 1981 auf 12,2 Millionen Tonnen, davon entfielen 9,3 Millionen Tonnen auf den Gotthard und 2,9 Millionen Tonnen auf den Simplon. Der Bund seinerseits leistet an die Gesamtbaukosten für den neuen Olimpino-Tunnel von rund 128 Millionen Franken einen einmaligen Pauschalbeitrag von 60 Millionen Franken. Davon werden 40 Millionen Franken à fonds perdu und 20 Millionen als zinsgünstiges Darlehen zu 5,5 Prozent ausgerichtet. Die Instandstellungskosten für den alten Olimpino-Tunnel gehen zulasten Italiens.

## **PTT. Voranschlag 1982. Nachtrag II**

### **PTT. Budget 1982. Supplément II**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	81.056
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.11.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	569-570
Page	
Pagina	
Ref. No	20 011 148