

terung des Beschlusses auf Massnahmen zur «Sicherung und Wiederherstellung von Schutzwäldern» (Nationalrat Bundi) wurde abgelehnt mit dem Argument, dass das Forstpolizeigesetz die nötigen Grundlagen bereits enthalte und dafür sogar höhere Subventionen vorsehe. Die bisher gemachten Feststellungen und Erkenntnisse haben gezeigt, dass dies nicht genügt.

Der Bundesrat wird deshalb eingeladen,

1. als Sofortmassnahme

a. die im eidgenössischen Forstpolizeigesetz enthaltenen Subventionsbestimmungen für die «Wiederinstandstellung von Schutzwaldungen» (Art. 37bis und 42bis) im Sinne des Verfassungsauftrages (Art. 24 II BV) weit zu interpretieren und durch entsprechende Ausführungsbestimmungen so zu ergänzen, dass die Schutzwälder gepflegt werden können, bevor sie sichtbar geschädigt sind und mit noch grösseren Kosten wieder aufgeforstet werden müssen;

b. die nötigen Mittel im Budget vorzusehen;

2. im Rahmen der anstehenden Gesetzesrevision die erforderlichen Massnahmen vorzubereiten, damit die im Interesse der Allgemeinheit notwendige Pflege der Gebirgswälder ohne unzumutbare Belastung der Waldeigentümer sichergestellt wird.

#### Texte de la motion

L'entretien de nombreuses forêts de montagne n'est depuis plusieurs années plus rentable (cf. conception globale 1975), de sorte que leurs propriétaires ne peuvent plus l'assurer. Pour peu que les collectivités locales ne soutiennent pas adéquatement les travaux nécessaires, les forêts tombent à l'abandon.

Les observations relatives à l'état de nos peuplements forestiers montrent que les bois de montagne ont un urgent besoin de soins culturels. Vu l'importance de ces formations végétales pour la sécurité des localités et des voies de communication, il serait inadmissible d'attendre encore des années avant d'entreprendre les travaux nécessaires. L'arrêté fédéral du 4 mai 1984 ne sert qu'à faciliter l'utilisation de bois déjà atteint. La proposition du conseiller national Bundi visant à inclure dans l'arrêté des mesures de sauvegarde et de restauration des forêts de protection a été rejetée. Il a été argué que la loi sur la police des forêts contient les bases nécessaires et qu'elle prévoit même une hausse des subventions à ces fins. Pourtant, l'expérience montre que ces dispositions ne suffisent pas.

En conséquence, le Conseil fédéral est prié:

1. à titre de mesure d'urgence,

a. d'appliquer de manière large les dispositions de la loi sur la police des forêts relatives aux subventions pour la restauration des forêts protectrices (art. 37<sup>bis</sup> et 42<sup>bis</sup> de la loi) conformément au mandat constitutionnel (art. 24 II cst.), et de les compléter par des dispositions d'exécution permettant de sauvegarder les forêts de protection avant qu'elles soient visiblement atteintes et qu'elles doivent alors être reboisées à des coûts encore plus élevés;

b. d'inscrire les crédits nécessaires dans le budget;

2. de prévoir les dispositions nécessaires lors de l'imminente révision de la loi sur les forêts pour que les soins indispensables soient apportés aux forêts de montagne dans l'intérêt public, sans frais excessifs pour les propriétaires.

Frau **Blunschy** unterbreitet namens der Kommission für Gesundheit und Umwelt den folgenden schriftlichen Bericht:

Am 5. Juni 1984 hat Ständerat Lauber eine Motion eingereicht (Text siehe oben – Texte voir ci-dessus).

Der Bundesrat erklärte sich bereit, die Motion entgegenzunehmen. Oppositionslos überwies der Ständerat am 6. Dezember 1984 den Vorstoss.

Der Nationalrat hat in der Februar- und in der Märzsession 1985 Motionen der gleichen Zielrichtung überwiesen. Die

Motion des Ständerates wurde der Kommission für Gesundheit und Umwelt zur Vorberatung überwiesen. Diese hat den Vorstoss am 28. Mai 1985 eingehend beraten. Sie beantragt Zustimmung, erwartet aber, dass die Massnahme auch für Wälder im Jura und im Mittelland wirksam werde.

Aufgrund von Artikel 2 der Vollziehungsverordnung vom 1. Oktober 1965 zum Bundesgesetz betreffend die eidgenössische Oberaufsicht über die Forstpolizei sind praktisch alle Wälder auch im Jura und im Mittelland Schutzwälder im Sinne des Gesetzes. Der Text der Motion des Ständerates gestattet deshalb diese Interpretation.

**Präsident:** Zu diesem Geschäft haben Sie einen schriftlichen Bericht erhalten. Die Kommission für Gesundheit und Umwelt beantragt Zustimmung, erwartet aber, dass die Massnahme auch für Wälder im Jura und im Mittelland wirksam werde. Der Text der Motion gestatte diese Interpretation.

*Antrag Grendelmeier (zurückgezogen)*

Ziffer 1 Bst. b

Streichen

*Proposition Grendelmeier (retirée)*

Chiffre 1 let. b

Biffer

*Abstimmung – Vote*

Für Annahme der Motion

74 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

84.054

### Motorfahrzeug-Typenprüfzentrum Böisingen FR Centre d'homologation des véhicules automobiles à Böisingen FR

Botschaft und Beschlussentwurf vom 12. Juni 1984 (BBl II, 859)  
Message et projet d'arrêté du 12 juin 1984 (FF II, 887)

*Antrag der Kommission*

*Mehrheit*

Nichteintreten

*Minderheit (Ruckstuhl)*

Die Variante mit Standort Frutigen wird weiter bearbeitet.

*Antrag Ruckstuhl*

(ersetzt den Antrag der Kommissionsminderheit)

Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, die Variante mit Standort Frutigen in Zusammenarbeit mit der EMPA weiterzubearbeiten.

*Proposition de la commission*

*Majorité*

Ne pas entrer en matière

*Minorité (Ruckstuhl)*

L'étude de la variante Frutigen doit être poursuivie.

*Proposition Ruckstuhl*

(remplace la proposition de la minorité)

Renvoi au Conseil fédéral avec le mandat de poursuivre l'étude de la variante Frutigen en collaboration avec le laboratoire fédéral d'essai des matériaux.

**Präsident:** Die Fraktionspräsidentenkonferenz schlägt Ihnen hier eine organisierte Debatte, auf zwei Stunden beschränkt, vor. Sie haben die entsprechende Rednerliste erhalten.

**Rubi, Berichterstatter:** Mit der Botschaft vom 12. Juni 1984 ersucht der Bundesrat um Zustimmung zu einem Kredit von 14,2 Millionen Franken für den Bau eines Motorfahrzeug-Typenprüfzentrums in Böisingen FB. Die Typenprüfung von Fahrzeugen hat folgende Aufgaben zu erfüllen: die technische Prüfung, die Geräuschmessung und die Rauch- und Abgasmessung.

**Zur technischen Prüfung:** Die technische Prüfung stellt sich vorab in den Dienst der Verkehrssicherheit und betrifft die Bremsen, die Lenkung usw. Sie wird heute in über 30 Motorfahrzeugprüfhallen dezentralisiert durchgeführt.

**Zur Geräuschmessung:** Die Geräuschmessung, wobei hingewiesen sei auf die strengeren Lärmgrenzwerte von 1986, wird heute bewerkstelligt gestützt auf die für die Typenprüfung vorgeschriebene Vorbeifahrtmethode mit ausreichender Beschleunigungs- und Bremsstrecke. Getrennt von der technischen Prüfung werden diese Messungen heute auf der unbenutzten Flugpiste in Frutigen durchgeführt. Nicht zuletzt im Hinblick auf die ab 1. Oktober 1986 geltenden tieferen Grenzwerte soll diese Pistenanlage gemäss Botschaft die Voraussetzungen für eine seriöse Geräuschmessung nicht mehr erfüllen. Als nachteilig betrachtet werden die Höhenlage, das Längsgefälle, die zu kurze Versuchsstrecke und die bevorstehenden störenden Einflüsse der neuen Umfahrungsstrasse Frutigen, die demnächst in Betrieb genommen wird und in einem Abstand von nur 80 Metern parallel zur Versuchspiste verläuft.

**Zur Rauch- und Abgasmessung:** Während die Rauchmessungen an Dieselfahrzeugen ebenfalls in Frutigen durchgeführt werden, wobei aufgrund der Höhenlage von nicht tolerierbaren Messunsicherheiten die Rede ist, ist die EMPA in Dübendorf verantwortlich für die Abgastypenprüfung für Fahrzeuge mit Benzinmotoren sowie für Motorräder. Wieder gemäss Botschaft sollen diese Anlagen den heutigen Anforderungen nicht mehr genügen.

**Schlussfolgerung des antragstellenden Bundesrates:** Der Bundesrat ist verantwortlich für den Vollzug der geltenden und der neuen verschärften Vorschriften. Er ist der Meinung, dass Unzulänglichkeiten bestehen und die heutigen technischen und organisatorischen Mittel eine wirksame und rationelle Fahrzeugtypenprüfung nicht mehr gewährleisten. Mit dem Neubau eines Typenprüfzentrums in Böisingen möchte er die Voraussetzungen schaffen zur besseren Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften, was angesichts des Waldsterbens wenigstens als sinnvoll bezeichnet werden darf. Damit habe ich in einer Kurzfassung auf die grundsätzlichen Aspekte hingewiesen.

**Evaluation von Standorten und Landerwerb:** Die in Ziffer 211 der Botschaft erwähnten Anforderungen an ein Grundstück für die Erstellung eines Typenprüfzentrums sind in der Schweiz nicht einfach zu erfüllen. Insgesamt wurden zwölf Standorte in die Prüfung einbezogen, einschliesslich die allfällige Mitbenützung von bestehenden Anlagen wie zivile Flugplätze, militärische Anlagen und der Fahrausbildung oder motorsportlichen Zwecken dienende Einrichtungen. Mit Ausnahme von Böisingen schieden schliesslich alle seit 1976 geprüften Alternativen aus. Hier könnte in der Industriezone Land der PTT in Anspruch genommen werden, das infolge einer Konzeptänderung der Eidgenössischen Finanzverwaltung und der Gemeinde Böisingen zum Kauf angeboten wurde. Gestützt auf Verhandlungen mit der Gemeinde und einem weiteren privaten Grundeigentümer kam es gemäss Ziffer 212 der Botschaft zu folgender Lösung:

Der Bund übernimmt von den PTT rund 95 000 Quadratmeter, die Gemeinde Böisingen rund 100 000 Quadratmeter erschlossenes Industrieland. Der Bund erwirbt zusätzlich rund 12 000 Quadratmeter Landwirtschaftsland, das er im Rahmen eines Landabtausches einem Landwirt abtreten wird. Die Landpreise betragen für das Industrieland mit

sämtlichen Erschliessungskosten Fr. 21.40, für das Landwirtschaftsland 7 Franken je Quadratmeter, womit der gesamte Landerwerb 2,1 Millionen Franken ausmacht. Im übrigen umfasst die projektierte Gesamtanlage das Prüfgebäude mit drei Kontrollbahnen, Werkstätten, Prüfständen usw., die Prüfstrecke und den Parkplatz für Angestellte und Besucher in der näheren Umgebung. Die jährlichen Betriebskosten sollen sich auf rund 115 000 Franken belaufen, während ein Mehrbedarf an Personal nicht erforderlich wäre.

**Orientierung über die Kommissionsverhandlungen:** Im Beisein von Herrn Bundesrat Friedrich fand die erste Kommissionssitzung am 13. August 1984 in Böisingen statt, nach einlässlicher Orientierung im Gelände. Angesichts der Opposition aus Kreisen des Naturschutzes wies der bundesrätliche Sprecher mit Nachdruck darauf hin, dass die ganze Anlage in eine Industriezone und ausserhalb der kantonalen Landschaftsschutzzone zu stehen käme.

Namentlich angesichts des Umstandes, dass 60 000 Quadratmeter Land von der Industriezone in die Landwirtschaftszone zurückgezogen würden, erachtete der Bundesrat die Lösung aus der Sicht des Natur- und Heimatschutzes als optimal. Im Zentrum der Diskussion standen die Bedürfnisfrage und der Landschaftsschutz. Schliesslich entschied sich die Kommission einstimmig für die Aussetzung der Beratungen, um es dem Departement zu ermöglichen, zusätzliche Informationen zur Verfügung zu stellen, wobei folgende Punkte im Vordergrund standen:

- a. Projekt Böisingen, allfällige umweltschonendere Variante;
- b. erneute Prüfung alternativer Standorte;
- c. Durchführung der Prüfungen bei den Herstellern und an bisherigen Standorten;
- d. Einbezug der EMPA, Zusammenarbeit EMPA, Bund, Kantone und Privatwirtschaft.

Im Besitze des Zusatzberichtes vom 20. November 1984 trat die Kommission am 24. Januar 1985 erneut zusammen. Frau Bundesrätin Kopp legte die Gründe dar, die den Bundesrat veranlassen, am Projekt Böisingen festzuhalten. Ich möchte es ihr überlassen, die Argumente selbst vorzutragen, nachdem sich die grosse Mehrheit der Kommission den Schlussfolgerungen nicht anschliessen konnte. In Abänderung zum Botschaftsprojekt wurden vier neue Varianten unterbreitet, wobei bezüglich des Naturschutzes nur zwei einen Gewinn darstellen. In Übereinstimmung mit dem Gemeinderat Böisingen gemäss Schreiben vom 13. September 1984 schlägt der Bundesrat vor, Variante 2 zu beschliessen, die eine Verschiebung des Gebäudeteils vorsieht, womit zusätzlich 45 000 Quadratmeter Industrieland in der Geländekammer Hanehus in die Landwirtschaftszone umgezogen werden könnten. Insgesamt ergäbe sich somit die Umzonung eines Areals von rund 100 000 Quadratmetern in Landwirtschaftsland. Gegenüber dem Botschaftsprojekt müsste mit Mehrkosten von 400 000 Franken gerechnet werden, 300 000 Franken allein für Landerwerb. Der Objektkredit, über den Sie zu befinden haben, wäre in diesem Fall von 14,2 Millionen Franken auf 14,6 Millionen Franken zu erhöhen.

Die Kommission kam zum Schluss, mit 13 zu 4 Stimmen, dem Nationalrat zu beantragen, auf ein Typenprüfzentrum Böisingen nicht einzutreten, zur Erleichterung bei den Naturschützern. Sprecher verschiedener Fraktionen dürften ihre Überlegungen, die letztlich den ablehnenden Entscheid bewirkten, ausführlich begründen. Einmal erwuchs dem Projekt auch in der nationalrätlichen Kommission Opposition aus Gründen des Umwelt- und Landschaftsschutzes. Im besonderen beanstandet wird die Anlage der Prüfstrecke, die unweit eines Naturreservats zu stehen kommen soll. Grundsätzlich wird die Typenprüfung als Bundesaufgabe nicht in Frage gestellt. Unerwünscht ist aber nach der Kommissionsmehrheit der Eingriff in eine weitgehend intakte Geländekammer. Objektivitätshalber darf man wohl sagen, dass auch bei einem ablehnenden Entscheid in Zukunft naturschädigende Eingriffe noch durchaus denkbar sind, befindet sich doch das Projekt in der Industriezone. Natur-

schutzkreise denken an eine teilweise Umzonung, wobei ein Sprecher der «Aktionsgruppe Böisinger Au» die Auffassung vertritt, die Eidgenossenschaft müsste im Hinblick auf eine allfällige materielle Enteignung zu finanziellen Zugeständnissen bereit sein, falls die eidgenössischen Räte die Schutzwürdigkeit dieser Landschaft durch Ablehnung des Projektes Böisingen anerkennen.

Nebst den Aspekten des Landschaftsschutzes stand die Bedürfnisfrage im Zentrum der Diskussion. Im Gegensatz zum Bundesrat ist die Mehrheit der Kommission der Meinung, dass sich die gesteckten Ziele, trotz neuer Vorschriften, ohne diesen Neubau erreichen liessen. Das heisst mit anderen Worten, dass der dezentralisierten Typenprüfung das Wort geredet wird, einer Zusammenarbeit des Bundes mit den Kantonen, der EMPA, Autoimporteuren und -herstellern, der Ingenieurschule Biel usw. Im Widerspruch zu einem wissenschaftlichen Gutachten vertritt die Kommission teilweise die Auffassung, dass die Geräuschemessungen, die heute nach der Vorbeifahrtmethode durchgeführt werden, aufgrund des technischen Fortschritts in Prüfhallen zu verlegen wären. In Kürze wird uns Frau Bundesrätin Kopp die Vorteile des Projektes ins richtige Licht rücken, während sich eine ganze Anzahl Kommissionsmitglieder mit den Nachteilen auseinandersetzt und bemüht sein wird, bessere dezentralisierte Lösungsvorschläge aufzuzeigen. Alles in allem genommen lehnt die Kommission den Neubau eines Eidgenössischen Motorfahrzeug-Typenprüfzentrums ab und ersucht den Rat mit 13 zu 4 Stimmen, auf die Vorlage nicht einzutreten.

Zum Abschluss eine persönliche Bemerkung: Aus grundsätzlichen Überlegungen hätte ich es eher begrüsst, auf die Vorlage einzutreten und diese anschliessend zurückzuweisen, um nicht den Eindruck zu erwecken, das Problem werde einfach vom Tisch gewischt.

Ich betone noch einmal: Umstritten sind der Standort und die Bedürfnisfrage für eine zentrale Lösung.

**M. Savary-Vaud, rapporteur:** Le projet de construction d'un centre fédéral d'homologation à Böisingen a suscité d'emblée un certain nombre d'oppositions et un climat de défiance qu'il sera difficile de modifier par la suite malgré toutes les explications du Département fédéral de justice et police.

Le message du Conseil fédéral prévoit la demande d'un crédit de 14 200 000 francs pour la construction d'un bâtiment et l'aménagement d'une piste en dur de 600 mètres de long, le long de la Sarine. Le terrain sur lequel devrait se construire ces installations est situé dans la zone industrielle de la commune de Böisingen.

Cette construction a pour objectif de centraliser les contrôles techniques des véhicules qui se font actuellement dans une trentaine d'endroits différents. Mais il s'agit surtout de trouver un emplacement idéal pour les mesures de bruit. Il faut relever également que seul un véhicule par type est contrôlé et que les fiches d'homologation sont ensuite transmises aux cantons. Ceux-ci procèdent aux immatriculations individuelles.

Le centre d'homologation devrait ainsi permettre l'expertise technique d'environ quatre à cinq types de véhicules par jour.

La commission s'est rendue sur place, en août 1984, en présence de M. Friedrich, conseiller fédéral. Elle a pu se rendre compte que la destination de la zone permettait l'implantation de ce centre mais que la position du bâtiment et le tracé de la piste le long de la Sarine n'étaient pas des plus judicieux. Nous avons également rencontré des représentants du Conseil communal de Böisingen. Sans s'opposer au projet, ceux-ci regrettent que le centre des PTT ne se soit pas construit et forment des vœux pour une modification, voire l'abandon de la piste. Après de larges discussions, la commission décide d'entrer en matière et demande au Département fédéral de justice et police de rédiger un rapport complémentaire justifiant mieux la nécessité de cette construction, d'étudier d'autres variantes d'implanta-

tion sur le site de Böisingen, voire de trouver d'autres emplacements.

Dans sa deuxième séance, la commission s'est penchée avec intérêt sur ce rapport complémentaire. Le département de Mme Kopp insiste sur la nécessité de centraliser les homologations pour des raisons évidentes de rationalisation, réaffirme que l'emplacement de Frutigen ne convient pas pour diverses raisons et présente cinq variantes d'implantation et de longueur de piste pour Böisingen. Après discussion et étude, la deuxième variante est retenue par la commission comme étant la plus appropriée. Elle correspond au projet du message avec un déplacement de la halle à l'extrémité nord du terrain. Son coût est légèrement supérieur au projet initial d'environ 400 000 francs. Mais cette nouvelle proposition n'a pas suffi à modifier l'opposition de caractère écologique. De plus, les arguments avancés pour justifier la nécessité de la construction de ce centre fédéral n'ont pas tous convaincu. Pour certains, l'effort d'unification des normes au niveau européen, voire mondial, tarde trop. La Suisse, pays non constructeur de véhicules à moteur, ne peut faire cavalier seul et il s'agit d'intensifier avant tout la mise au point de normes acceptées par tous et surtout par les constructeurs. Pour d'autres, les contrôles et l'homologation faits à l'étranger, chez les constructeurs parfaitement équipés, doivent non seulement se maintenir mais s'intensifier. Après de larges échanges d'idées, la commission dans un vote définitif refuse le projet par 13 voix contre 4.

Les raisons de ce refus sont donc multiples et diverses. Premièrement, l'emplacement de Böisingen et surtout la longueur de la piste longeant la Sarine cristallisent l'essentiel de l'opposition écologique.

Deuxièmement, la nécessité d'un centre aussi important n'est pas reconnue par tous et des propositions ont été formulées pour améliorer les emplacements actuels tant à l'EMPA qu'à Frutigen.

Troisièmement, la collaboration avec les centres cantonaux doit s'intensifier. Des garanties ont été demandées pour que les experts cantonaux qui ont la responsabilité du contrôle de tous les véhicules continuent d'être associés aux décisions d'homologation des types. Il ne faut pas, par la suite, qu'il y ait un clivage entre le théoricien responsable de l'homologation sur le plan fédéral et celui qui, dans les centres cantonaux ou régionaux, est confronté à la dure réalité de tous les jours. Il y a certes des exigences, des normes à respecter mais évitons les tracasseries envers les détenteurs de véhicule.

Quatrièmement, la méfiance vis-à-vis des constructeurs n'est pas justifiée et les fiches techniques des véhicules gardent toute leur valeur. A titre d'exemple, je relève que en 1984, 257 tests ont été effectués sur les gaz d'échappement des véhicules soumis à l'homologation. Tous ont été favorables et reconnus conformes aux fiches techniques. De plus, quel serait l'intérêt d'un constructeur de mettre sur le marché des véhicules qui ne respecteraient pas les exigences requises? Aucun, car au premier contrôle technique il perdrait sa clientèle.

Un tout dernier point pour conclure. Certains ne manqueraient pas de s'étonner qu'après le débat sur la mort des forêts on en vienne à refuser la construction d'un centre nécessaire pour contrôler des véhicules pollués. Mais il n'est pas inutile de préciser une dernière fois que le contrôle des gaz d'échappement continuera de se faire à l'EMPA, à Dübendorf, et qu'il n'est pas exclu que les mesures de bruit puissent se faire à l'avenir autrement que sur une piste de 600 mètres.

La commission vous recommande donc de ne pas entrer en matière.

**Ruckstuhl:** Das Typenprüfzentrum – die Typenprüfung an sich – ist ein gesetzlicher Auftrag. Wir werden nicht darum herumkommen, diesen Auftrag in irgendeiner Form zu erfüllen. Der vom Bundesrat vorgesehene Weg über Böisingen ist offensichtlich nicht realisierbar. Nichtzutreten auf die Vorlage ist keine Lösung. Aus dem Verhandlungsprotokoll der Kommission ist auch nicht genau ersichtlich, wie dieser

Beschluss zustande kam. Ich habe deshalb einen Minderheitsantrag eingereicht, der weiterhelfen soll. Aus Verfahrensgründen musste ich ihn aber neu formulieren, damit wir über die Vorlage überhaupt diskutieren können. Ich bitte Sie, auf das Geschäft einzutreten, damit wir zusammen mit dem Bundesrat zu einer kulturlandschonenden und kostengünstigen Lösung kommen können. Zum Standort Frutigen werde ich mich nach dem Eintreten äussern.

**M. Cavadini:** Le groupe libéral vous propose de ne pas entrer en matière sur le crédit d'ouvrage qui est demandé pour financer la construction d'un centre d'homologation des véhicules automobiles à Bösinggen. Il a pu se persuader, contrairement à ce qu'affirme le message, que la réalisation n'était en l'état ni urgente ni nécessaire. Nous ne mentionnons que pour mémoire et pour n'y plus revenir les oppositions vives et fermes des milieux soucieux de protection de la nature quant au site retenu. On peut d'ailleurs imaginer que tout autre site provoquerait une levée de boucliers semblable, et ce n'est pas le moindre paradoxe dans cette affaire que de voir les groupes écologistes se battre contre la réalisation d'un centre qui aurait pour mission de mesurer, contrôler, surveiller, limiter le bruit et les fumées dégagées par les véhicules automobiles.

Ce qui préoccupe le groupe libéral dans ce dossier, souvent mince, c'est que l'esprit de géométrie a toujours voulu l'emporter sur l'esprit de finesse ou, si l'on préfère, que la solution massive, coûteuse, centralisatrice a été préférée à l'étude souple, fédéraliste et plus économique de l'utilisation de moyens existants.

Nous tenons ici à rendre hommage au chef du Département de justice et police pour la manière décidée et ferme dont il a repris le projet. Mais nous répétons qu'une ouverture à une meilleure utilisation des installations existantes, qu'elles soient cantonales ou fédérales, permettrait certainement une amélioration des fonctionnements actuels. Nul doute qu'il appartienne à la Confédération d'édicter des prescriptions pour l'homologation des véhicules, personne ne songe à remettre ce principe en discussion. La Confédération peut aussi avoir la responsabilité de la direction de l'homologation de l'expertise des types de véhicules. Le contrôle du parc des véhicules, par contre, nous le répétons, est une tâche qui revient aux cantons. C'est un problème fondamental et de principe que celui qui se pose ici, même si l'objet n'est pas d'une portée considérable. La collaboration entre les services fédéraux et cantonaux doit absolument être envisagée dans un esprit imaginatif et positif.

Il conviendrait de considérer ce qui peut être fait et ne pas simplement mettre en évidence certaines impossibilités. On affirme craindre la diversité des expertises si plusieurs organes s'en occupent. On souligne que l'examen des véhicules spéciaux exigeait des experts concernés de longs trajets en cas d'absence d'une construction centrale. Ce n'est pas faux, mais le mal est guérissable. L'ordonnance fédérale sur la construction et l'équipement des véhicules routiers du 27 août 1969 précise bien à l'article 6 que «le Département fédéral de justice et de police peut reconnaître des expertises des types faites à l'étranger».

On produit près de 30 millions de voitures par année, la Suisse en absorbe moins de un pour cent. La législation internationale à la production est connue. Elle prend en compte des données que notre pays exige. Nous n'avons pas systématiquement à refaire ce qui a été fait. La législation a actuellement deux différences avec les normes internationales: le contrôle et les limites des émissions de gaz d'échappement et une exigence plus forte dans la limite des valeurs de bruit.

Le Service fédéral d'homologation peut envisager l'apport des services cantonaux, que les installations techniques des constructeurs sont certainement mieux équipées et que certaines tâches peuvent être confiées à des laboratoires et à des institutions existantes. Nous songeons simplement au Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et à l'Institut de recherches pour l'industrie, le génie civil et les arts et métiers, à Dübendorf et à St-Gall, et nous savons, bien sûr,

que cette coordination existe déjà dans un certain nombre d'expertises.

Il faut une piste de 600 mètres, nous le savons, soit. Frutigen, nous dit-on, ne convient plus à 800 mètres d'altitude, et pourtant, ce n'est pas une altitude que l'on rencontre très rarement en Suisse. Mais il existe des aéroports militaires, des circuits de conduite automobile, rien n'est insoluble. Nous vous proposons donc de ne pas entrer en matière et de demander au Conseil fédéral de reprendre la question à la lumière d'une saine collaboration entre cantons et Confédération.

**M. Martin:** Sans revenir en détail sur les tribulations de ce projet ou encore sur ses mutations techniques mineures, je vais m'attacher à vous démontrer qu'en l'état actuel il n'est pas nécessaire... ou encore que sa nécessité n'est pas démontrée.

Certes, après la décision politique, le service d'homologation a l'obligation de soumettre à une expertise complète les nouveaux véhicules et leurs accessoires. Cette mesure permet l'établissement d'une fiche donnant aux autorités cantonales les bases d'immatriculation. Il y a donc paradoxe apparent quand on propose de refuser le projet du Conseil fédéral alors que nos conseils ont décidé de nouvelles mesures relatives tant au bruit qu'aux gaz d'échappement. Ce paradoxe n'est qu'apparent, car le groupe radical estime, comme la majorité de la commission, que d'autres moyens, moins onéreux et moins perfectionnistes, permettront d'atteindre les mêmes objectifs.

Avant de décrire plus complètement ces possibilités, il me semble utile de préciser la raison pour laquelle nous ne voulons pas le projet dans sa forme actuelle, même si une certaine adaptation a été faite à partir de la première étude. Parlons tout d'abord de l'emplacement de ce centre. Situé au bord de la Sarine, à Bösinggen, exactement en face d'un biotope intéressant (zone de forêt riveraine protégée) il dérangerait en permanence la faune de cette réserve, d'où une opposition des milieux de la protection de la nature, opposition parfaitement justifiée.

En ce qui concerne l'affectation du terrain, la commune de Bösinggen a certes classé le terrain concerné en zone industrielle. Les PTT devaient y construire un centre, ils y ont renoncé. En attendant, les champs en question sont toujours cultivés et cela est très heureux en cette période où certains services de l'administration fédérale cherchent à bloquer un maximum de terrains en faveur de l'agriculture. Quant au coût de l'opération, nous relevons que nous avons l'habitude d'engager des crédits plus importants lorsque la justification en est bien établie. Cependant, même si les intérêts et les amortissements sont payés par les importateurs, cette dépense de l'ordre de 15 millions me paraît disproportionnée en relation avec les buts poursuivis. Finalement, en bout de piste – si vous me passez l'expression – ce sera l'automobiliste, c'est-à-dire vous et moi, qui réglera l'addition.

Quelles sont dès lors les possibilités de résoudre le problème posé? Il y en a, rassurez-vous! Tout d'abord, on peut améliorer les possibilités existantes. Il semble en effet que les contrôles des gaz d'échappement puissent être effectués à l'EMPA si l'on agrandit l'établissement et que l'on engage quelques personnes, soit trois selon le chef du département. Cette transformation permettrait même de répondre aux nouveaux besoins.

En ce qui concerne la mesure du bruit, effectuée actuellement à Frutigen, sur une piste de l'aérodrome, il est également possible, par l'investissement de 0,5 million, de poursuivre ces contrôles.

Certes, et nous en sommes conscients, les solutions que nous proposons ne sont pas idéales. Elles ne correspondent peut-être pas au label de précision auquel nous sommes habitués dans ce pays. Mais Mesdames et Messieurs, est-il vraiment utile et nécessaire, à chaque fois, de consentir des investissements visant au plus parfait des perfectionnismes? Je ne le crois pas, d'autant plus que deux améliorations sont encore possibles dans le système actuel. Ce sont,

dans l'ordre: 1. l'exigence que la fiche technique produite par les constructeurs, tous étrangers, précise exactement toutes les données du véhicule et que nos services douaniers ou de contrôle des importations prennent des mesures de rétorsion en cas de non-respect; 2. que les services cantonaux, enfin, bien équipés pour toutes les opérations de contrôle dont ils ont la charge, opèrent chez eux une partie des homologations.

Dès lors, nous proposons de rejeter le projet et avant tout de ne pas entrer en matière.

**Ruch-Zuchwil:** Die SP-Fraktion unterstützt grundsätzlich alle Bestrebungen, welche die Sicherheit des Strassenverkehrs fördern. Dass dazu auch technische Fahrzeugprüfungen gehören, sei auch hier erwähnt. Ebenso bilden die Lärm- und Abgasprüfungen bzw. deren Einschränkungen Bestandteil einer solchen Prüfung.

Wenn wir trotzdem gegen die heutige Vorlage sind, möchte ich Ihnen die Gründe hierfür wie folgt kurz umschreiben: Die Konzeption der Fahrzeugprüfungen kann unseres Erachtens zweifellos so gestaltet werden, dass sowohl Erstprüfungen wie auch Prüfungen aus der Serie von Fahrzeugen durch die kantonalen Strassenverkehrsämter, durch Ingenieurschulen oder durch die EMPA vorgenommen werden.

Dies ist heute schon vielfach der Fall, nämlich da, wo es sich um technische Kontrollen oder um die Abgasmessungen handelt. Diese Amtsstellen sind nicht nur mit bestausgewiesenem Personal dotiert, sondern verfügen – wenn auch dezentralisiert – grösstenteils über die entsprechenden Einrichtungen. Nötigenfalls wären sie zu ergänzen oder zu erweitern.

Hinzu kommt, dass die geltenden internationalen Normen in den meisten Fällen so gestaltet sind, dass sie auch für die Schweiz Gültigkeit haben dürften. Warum muss die Schweiz immer etwas Besonderes haben oder etwas erst dann für uns als gut befinden, wenn es sich anderswo schon seit Jahren bewährt hat? Sind wir Schweizer denn so vorzüglich, dass vielfach nicht einmal das Beste für uns gut genug ist? Wir glauben deshalb, dass es zweckmässig und sinnvoller wäre, die periodischen Fahrzeugkontrollen zu verschärfen und deren zeitlichen Abstand zu verkürzen.

Die Strassenverkehrsämter sowie weitere Institutionen und das private Garagegewerbe sollten Garant dafür sein, dass dies auch in der Schweiz möglich und machbar ist. Dadurch könnten nach unserer Meinung viele Unfälle, welche auf vorwiegend mangelhaften Fahrzeugunterhalt zurückzuführen sind, vermieden werden.

Nun zum Standort Böisingen: Diesen erachten wir vorwiegend aus Natur- und Landschaftsgründen als nicht geeignet. Das fragliche Gebiet bildet zusammen mit dem angrenzenden Areal am Saaneufer eine unserer wenigen Auenlandschaften. Dass sich das Land zufälligerweise im Besitze des Bundes befindet und von den PTT nicht mehr beansprucht wird, ist für uns kein Grund dafür, hier ein Typenprüfzentrum zu errichten.

Auch wenn Frau Bundesrätin Kopp in der vorberatenden Kommission darauf hingewiesen hat, das fragliche Areal sei ohnehin durch anderweitige Bauvorhaben bereits angeknabbert, muss es durch den Bau des Typenprüfzentrums in landschaftlicher Hinsicht nicht noch gänzlich zerstört und für die Landschaft grösstenteils unbrauchbar gemacht werden.

Aus all diesen Gründen beantrage ich Ihnen im Namen unserer Fraktion, auf die Vorlage nicht einzutreten bzw. den Bundesbeschluss abzulehnen.

**Bürer-Walenstadt:** Die CVP-Fraktion lehnt mit grosser Mehrheit den Standort eines Motorfahrzeug-Typenprüfzentrums in Böisingen ab. Grundsätzlich hat sich die Fraktion für den Minderheitsantrag Ruckstuhl entschieden, wonach der Standort Frutigen erneut überprüft werden soll.

Zur Vorlage selbst folgende Bemerkungen: Wir haben in der Kommission in zwei Sitzungen dazu Stellung genommen und auch eine Besichtigung vorgenommen. Die Bauten-

gruppe, als deren Mitglied ich hier auch Stellung nehme, hat die baulichen Aspekte der Anlage ebenfalls überprüft. Baulich würde uns die Anlage befriedigen, sollte sie je erstellt werden. Sie ist zweckmässig und nicht sehr kostenaufwendig. Die Piste würde recht gut angelegt. Die ganze Vorlage stand aber von Beginn an unter keinem glücklichen Stern. Einmal ruft im heutigen Zeitalter der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen eine zentralistische Lösung immer einer gewissen Skepsis. Auch der Name dieses Zentrums scheint mir unzulässig. Zweitens herrscht in der Gemeinde Böisingen und in der Region Uneinigkeit. Die Umweltschutzorganisationen befinden sich in einem gewissen Zwiespalt. Eine gewissenhafte Prüfung der Lärm- und Abgasimmissionen und die entsprechenden Vorschriften werden zwar erwartet, gleichzeitig erweckt der Landverschleiss für die Piste aber ihren Unwillen.

Aber auch die Botschaft des Bundesrates vom 12. Januar war nicht glücklich abgefasst bzw. zu wenig aussagekräftig. Die Kommission hat denn auch, wie bereits erwähnt, einen Zusatzbericht verlangt, der mit Datum vom 20. November 1984 vorgelegt wurde und doch einige Klärung brachte. Vor allem mussten die Bedürfnisfrage, die Umweltverantwortlichkeit und die Prüfung anderer Standorte eingehender beurteilt werden. Der Zusatzbericht brachte eindeutig bessere Vorschläge für die Anlage der Prüfstrecke und der notwendigen Gebäude im Raume Böisingen. Fünf Varianten lagen neu vor und hier hat sich die Kommission – wenn sie schon auslesen konnte – für die sogenannte Variante 2 entschieden. Die Gebäude der Anlage kämen danach nicht in der Mitte der Piste zu stehen, sondern würden an den Rand, in den Raum des heutigen Industriegebietes Böisingen verschoben.

Betreffend die Bedürfnisfrage stellt der Bundesrat aber auch im Zusatzbericht fest, dass nur mit der Erstellung einer solchen Anlage die Vorschriften bezüglich Lärm und Abgase eingehalten bzw. überprüft werden können. Eine Alternative sei zurzeit nicht vorhanden.

Auch die Überprüfung anderer Standorte – es lagen zehn Möglichkeiten bzw. zehn Varianten vor – hat zu keinem Ergebnis geführt.

Der Vorschlag, auf eine Prüfstrecke zu verzichten, die ja vor allem kritisiert wurde, und die Prüfung lediglich in einer Halle vorzunehmen, wurde ebenfalls abgelehnt. Hierzu hat man ein Gutachten von einem Fachmann, Herrn Prof. Rathe eingeholt. Er schreibt beispielsweise in seinem Gutachten: «Der Unterschied zwischen den in einer Halle durchführbaren Messungen und der Vorbeifahrtsmessungen im Freien ist so gross, dass eine Umrechnung nicht mit der Genauigkeit möglich ist, die der Entscheid zwischen Zulassung oder Nichtzulassung eines Fahrzeuges erfordert.» Demzufolge kann man nicht auf die Strecke verzichten.

Festzuhalten ist auch mit Bezug auf den Standort Böisingen, dass der Gemeinderat Böisingen: ich betone – der Gemeinderat, nicht die Gemeinde – sich für den Bau der Anlage nach der neuen Variante 2 ausgesprochen hat. Dies sicher auch aus dem Grund, dass das heute als Industrieland eingezonte Gebiet, das zurzeit noch im Eigentum der PTT ist, dann wieder zum grössten Teil in die Landwirtschaftszone umgeteilt werden könnte. Naturschutzkreise setzen sich jedoch nach wie vor gegen den Bau der Piste längs der Saane zur Wehr.

Persönlich bin ich der Ansicht, es sei schade, wenn sich eine Behörde, so wie der Gemeinderat Böisingen, für eine Neuanlage ausspricht und diese dann nicht erstellt wird. Wir haben genügend Beispiele dafür. Denken Sie an die Schiessplätze, Strassenneubauten usw., dass es heute immer schwieriger wird, etwas Neues überhaupt zu erstellen.

Die Mehrheit der Kommission war schliesslich von der Notwendigkeit eines Typenprüfzentrums nicht überzeugt. Vor allem wurde der Standort Böisingen abgelehnt. Ein Antrag auf den Ausbau der heutigen Anlagen in der EMPA hat ergeben, dass eine gewisse Ausbaumöglichkeit besteht. Erforderlich wären dafür nach Mitteilung des Bundesrates oder des Amtes drei zusätzliche Etatstellen und eine Investition von etwa 1,7 Millionen Franken.

Ebenso könnten – wie jetzt abgeklärt wurde – für Lärmessungen auf der Piste Frutigen gewisse Sanierungen vorgenommen werden, indem eine Messstrecke von ungefähr 100 Metern ausgebaut würde, auf der dann Lärmessungen in beschränktem Umfang durchgeführt werden könnten. Aufgrund der angedeuteten anderen Möglichkeiten kommen wir zur Auffassung, dass dem Rückweisungsantrag Ruckstuhl zugestimmt werden sollte, damit eine befriedigende Lösung, die den Raum Bösinggen nicht beansprucht, gefunden werden kann. Irgendetwas muss ja in dieser Beziehung unternommen werden.

Persönlich hätte mich die korrigierte Lösung Bösinggen befriedigt. Im Namen der grossen Mehrheit der Fraktion empfehle ich Ihnen aber, auf die Vorlage einzutreten und dem Rückweisungsantrag Ruckstuhl zuzustimmen.

**Müller-Scharnachtal:** Die Fraktion der SVP lehnt ein Typenprüfzentrum in Bösinggen ebenfalls ab.

Zwar werden an die Rauch- und Abgas- sowie Lärmessungen bei Benzin- und Dieselfahrzeugen in Zukunft strengere und zum Teil auch neue Anforderungen gestellt. Es ist deshalb verständlich, dass der Bundesrat in seiner Botschaft ein zentrales, bundeseigenes Typenprüfzentrum vorschlägt. Er macht dabei insbesondere Wirtschaftlichkeits- und Praktikabilitätsgründe, aber auch rechtliche Überlegungen geltend. Und schliesslich – so der Bundesrat – handelt es sich um eine dringliche Angelegenheit.

Vorerst zur rechtlichen Situation: Nach Artikel 12 des Strassenverkehrsgesetzes sind amtliche Prüfungen grundsätzlich vorgeschrieben. Allerdings ist eine Beschränkung eben auf diese Typenprüfungen möglich. Das Departement wiederholt in seinem Zusatzbericht, dass eine generelle Anerkennung ausländischer Prüfungen ausgeschlossen sei, dies im Gegensatz zur Praxis innerhalb des EG-Raumes. Weshalb hier keine Vereinfachung möglich ist, wird mit den strengeren Normen unseres Landes begründet. Im Zusatzbericht wird im weiteren die Durchführung der Typenprüfung beim Hersteller zwar als gangbar bezeichnet, als Regelfall jedoch abgelehnt. Ebenso negativ äussert sich das Departement zur Ausstellung des Typenscheins aufgrund von Herstellerangaben, obwohl Nachkontrollen offensichtlich gute Ergebnisse erbringen. Da das Departement schliesslich das bisherige, dezentral organisierte Prüfungssystem ablehnt, bleibt begreiflicherweise für den Bundesrat nur noch der Bau und Betrieb eines eigenen, zentralen Typenprüfzentrums übrig. Bei der hier diskutierten Typenprüfung werden im wesentlichen drei Bereiche unterschieden, nämlich erstens die technische Prüfung, bei der es um die Kontrolle zahlreicher technischer Einrichtungen und Funktionen geht, zweitens die bedeutungsvolle Rauch- und Abgasmessung sowie drittens die Erfassung des Fahrzeuglärms.

Die sogenannte technische Prüfung erfolgt heute für rund 1200 Fahrzeuge pro Jahr in über 30 Motorfahrzeugprüfhallen von Kantonen, Importeuren und Herstellern. Die Behörden verfügen somit über eine erhebliche Überkapazität an Möglichkeiten. Es ist deshalb kaum verständlich, wenn für diesen Sektor der Typenprüfung ein eigenes Zentrum gefordert wird. Dadurch könnte zudem die gute und unerlässliche Zusammenarbeit mit den Kantonen Schaden nehmen.

Die Rauch- und Abgaskontrollen können schon heute bei der EMPA in Dübendorf zufriedenstellend durchgeführt werden. Der Bundesrat ist der Meinung, dass eine Kapazitätserweiterung bei der EMPA nicht möglich sei. Ich weiss nicht, ob diese Äusserung noch zutreffend ist. Da meine Fraktion jedoch der Meinung ist, dass wir ohne EMPA Dübendorf sicher auch in Zukunft nicht auskommen werden, ist nicht einzusehen, weshalb der Bund gleich zwei moderne Anlagen für die Messung von rund 1000 Benzin- und Dieselfahrzeugen bauen, einrichten und betreiben soll. Wenn schon, dann an der EMPA allein. Zudem möchten wir wiederholen, dass die Anerkennung ausländischer Prüfatteste, die Durchführung der Prüfung bei den Herstellern und eine weitgehende Übernahme von Herstellerangaben gangbare Alternativen darstellen oder doch zum mindesten zu einer Entlastung des Bundes führen könnten.

Strittigster Punkt stellen nun aber ohne Zweifel die Lärmessungen dar, weil dazu eine aufwendige Fahrpiste angelegt wird. Der derzeit benützte Standort Frutigen wird laut Botschaft als untragbar bezeichnet. Wir sind der Meinung, dass diese von den Militärbehörden nicht mehr benützte Piste als Provisorium weiterhin dienen könnte, auch wenn gewisse Voraussetzungen, wie Pistenzustand, Gefälle, Meereshöhe und Verkehrslärm (von der im Herbst 1985 zu eröffnenden Umfahrungsstrasse her) nicht besonders ideal sind. Dieses oder ein anderes Provisorium, so zum Beispiel Dübendorf, sollte solange benützt werden, bis die Lärmprüfungen für die etwa 1000 Fahrzeuge pro Jahr in eine Halle verlegt werden können. Die Ingenieurschule Biel kommt nach der Durchführung von solchen Vorversuchen zum Schluss, dass die bei Versuchen auf dem Prüfstand in der Halle vorhandenen Fehlerquellen noch erheblich verringert werden müssten, um eine endgültige Aussage machen zu können. Die Firma Daimler-Benz, welche seit 1981 eine Lärmprüfhalle in Betrieb hat, bemerkt zu Messungen im Freien, dass diese infolge von Witterungseinflüssen, nicht kontrollierbaren Fahrfehlern und Leistungsunterschieden die Beurteilung erschweren. Die Firma sagt ferner aus, dass für den Vergleich zwischen Strassen- und Prüfstandmessungen, die sie mit Erfolg betreibt, die Voraussetzungen gegeben seien. In ähnlich positiver Weise äussert sich auch die Firma BMW, welche ebenfalls über ein Hallenprüfzentrum für Lärmessungen verfügt, dessen Messergebnisse mit solchen einer Aussenprüfstelle durchaus verglichen werden können. Die Fraktion der SVP ist der Meinung, dass die Lärmessung in der Halle ein mittelfristig zu realisierendes Ziel sei. Die Bemühungen um eine Neuregelung auf internationaler Ebene wären selbstverständlich zu verstärken. Auf den Bau einer aufwendigen Prüfpiste – dies mitten im Grünen – sei aus diesem Grund zu verzichten.

Die Fraktion der SVP gelangt zum Schluss, dass ein bundeseigenes Typenprüfzentrum in der vorgesehenen Art rechtlich nicht zwingend notwendig ist. Aus Praktikabilitäts- und Wirtschaftlichkeitsgründen ist die Suche nach einer besseren Lösung unerlässlich.

Ich habe in der Kommission ebenfalls für Nichteintreten gestimmt, bin aber persönlich einverstanden, dass wir die Form der Rückweisung wählen.

**Zwygart:** Die LdU/EVP-Fraktion lehnt mit anderen zusammen diese Vorlage ab. Allenfalls könnte man auch einer Rückweisung, wie sie vorgetragen wird, zustimmen. Aus zweierlei Gründen sind wir für Ablehnung dieser Vorlage: erstens aus grundsätzlichen Gründen und zweitens aus Gründen des Naturschutzes.

1. Zum Grundsätzlichen. Wir anerkennen: der Bund kommt in Vollzugsnotstand mit alten und neuen Bestimmungen, die in Kraft gesetzt werden. Darum ist es begreiflich, dass nach dem vorläufig gescheiterten Suchen nach anderen Standorten aus Termingründen diese Vorlage jetzt zum Entscheid vorgelegt werden muss. Wir können als Parlament diesen «Schwarzen Peter» ruhig in die eigene Tasche stecken, denn am Ende wird übers Ganze gesehen sicher eine bessere Lösung im Bereiche der Typenprüfungen als Resultat vorliegen. Uns plagt in der heutigen Zeit, mit Ausnahme der Motorräder, nicht vor allem der Lärm. Unser vordringliches Problem sind die Abgasemissionen. So können wir es uns leisten, mit gewissen Provisorien weiterzufahren, auch wenn wir einsehen, dass die Piste in Frutigen nicht mehr geeignet sein wird wegen der Umfahrungsstrasse und der schon erwähnten Höhe über Meer. Der Bund muss jetzt schwerkem bei der Luftbelastung von Motorfahrzeugen den Hebel ansetzen. Wenn wir hier also ablehnen oder zurückweisen, ist es gleichzeitig die Aufforderung, einerseits vermehrt internationale Messungen zu akzeptieren, wie sie zum Beispiel mein Vorredner unterstützt hat, oder private Messungen irgendwie realisieren zu lassen, und andererseits auf dem vordringenden Problem der Luftbelastung verstärkt vorwärtszumachen.

Wir anerkennen weiter, dass die Schweiz hinsichtlich Abgas- und Lärmvorschriften in der Vergangenheit einige

mutige Schritte getan hat. Einige Grenzwerte sind gegenüber den EG-Staaten wesentlich schärfer. Somit ist eine Typenprüfung bei diesen Grössen notwendig. Aber zweifellos werden die Massnahmen auf dem Gebiet des Umweltschutzes in Europa sich den unserigen angleichen. Japan und Amerika sind ja andererseits nach wie vor strenger als wir, auch wenn wir in einigen Jahren die US-Norm 83 einführen werden.

Nach der Ablehnung oder Rückweisung dieses Gesetzes erwarten wir vom Bundesrat, dass er erstens vermehrt und ausdrücklich ausländische Typenprüfungen anerkennt und die dazu notwendigen rechtlichen Grundlagen anpasst, falls dies notwendig sein sollte, und zweitens, dass er verstärkt eine mindestens europäische Zusammenarbeit sucht. Die Abgasmessungen an der EMPA und in Biel können in kurzer Zeit realisiert werden, vor allem, wenn man daran denkt, dass das notwendige Fachpersonal da ist. Das gilt wohl auch für die Diesel- und Zweitaktmotoren, die neuerdings ja auch in die Prüfung fallen sollten.

2. Ein weiterer Ablehnungsgrund: der Naturschutz. Es ist begrüssenswert, dass die Verwaltung zu rationalisieren versucht. Rationalisierung der Verwaltung kann man aufschieben. Eine durchrationalisierte Landschaft ist hingegen unwiderruflich verloren, und das würde in Böisingen geschehen. Das Projekt Böisingen ist ein massiver Eingriff in die Auenlandschaft der Saane und das Grundwasser dieses Flussgebietes, trotz der Änderungen, die wir in der vorberatenden Kommission erzwungen haben. Der Bund kann nicht Hand bieten, die Planungsfehler von Gemeinden mit einem Deckmäntelchen zu beschönigen, auch wenn dieses Land sogar im Besitz von Bundesanstalten ist. Die überdimensionierte Industriezone soll zwar verkleinert werden. Aber gleichzeitig sollte das Verbleiben des Zonengebietes aufgewertet werden, sonst hätte sich die Gemeinde nicht mit solcher Vehemenz gegen einen Rundkurs gewandt. Der Widerstand aus freiburgischen und Kreisen aus Böisingen ist darum verständlich; denn es sollen verschwinden: 800 Quadratmeter naturnaher Weidenauenwald, 300 Quadratmeter Kiefern-Trockenwald, 2500 Quadratmeter naturnaher Pappel-Weidenauenwald und 1300 Quadratmeter Ulmen-, Eschen-, Eichen-, Hartholzauenwald. Dazu werden zwei Grundwasseraufstösse tangiert. Wieweit das Projekt noch weitere Folgeschäden an nicht gerodeten Teilen der Auwälder verursachen könnte, ist schwer abzuschätzen. Diese paar Hinweise zeigen, dass das Typenprüfzentrum in der Art der jetzt vorgelegten Vorlage neben den eingangs erwähnten politischen Gründen auch aus Naturschutzgründen abzulehnen ist.

**Präsident:** Herr Meier-Zürich verzichtet auf sein Votum und lässt erklären, dass die Fraktion der Nationalen Aktion/Vigilants den Antrag auf Nichteintreten unterstützt.

**Frau Gurtner:** Die Fraktion der PdA/PSA/POCH lehnt die vorliegende Vorlage ab, vor allem aus umweltschützerischen Gründen, und unterstützt den Nichteintretensantrag. Das Projekt über das Typenprüfzentrum Böisingen hat bereits heute eine längere Leidensgeschichte hinter sich. Ursprünglich hätte es vor einem Jahr in diesem Rat behandelt werden sollen, wurde dann aber kurzfristig von der Traktandenliste verschoben. Neue Standorte wurden inzwischen gesucht, um Böisingen ist es auffallend still geworden. Kurze Zeit war Pieterlen im Gespräch, doch die Burgergemeinde Pieterlen wollte ihr Land zu diesem Zweck auch nicht verkaufen.

Nun liegt der Antrag quasi unverändert vor uns. Fast 15 Millionen Franken will der Bund ausgeben, um ein neues Typenprüfzentrum in Böisingen aufzustellen. Rund 100 000 Quadratmeter Land braucht es dazu, und das Ganze soll in der Nähe des Naturschutzgebietes Auried zu stehen kommen. Diese Tatsachen allein lassen Böses erahnen. Ich gehe einig mit einer Aussage, die ich in diesem Zusammenhang gelesen habe. Sie heisst: «Das wird wohl eine Sache sein, an der Wenige viel verdienen und Viele viel verlieren.» Aber wozu braucht es ein Typenprüfzentrum? Ein Vehikel darf

erst auf schweizerischen Strassen verkehren, wenn ein Typenschein bestätigt, dass es den eidgenössischen Bestimmungen über Bau, Ausrüstung hinsichtlich Lärm, Abgasen, Bremsen und Beleuchtung entspricht. Über 30 Prüfstellen erfüllen die Aufgabe, die Autos vor ihrer Inkraftsetzung auf diese Bestimmungen hin zu überprüfen. Die Kommissionsmehrheit hält das Zentrum für überflüssig, weil sich bei den technischen Prüfungen in den jetzt bestehenden Zentren noch einige Rationalisierungsmöglichkeiten bieten und die Rauch- und Abgasprüfungen weiterhin von der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Versuchsanstalt EMPA übernommen werden könnten.

Ich schliesse mich dieser Meinung an.

Vor allem aus vier Gründen möchte der Bundesrat das Typenprüfzentrum in Böisingen erstellen:

1. Die Anlage sei notwendig und dringend, weil das heute für Lärmmessungen benutzte Gelände in Frutigen den Anforderungen hinsichtlich Grundschallpegel, Längsgefälle, Länge, Höhenlage nicht mehr genüge.
2. Die Anlage sei nötig wegen der Abgasvorschriften, die 1986 eine Verschärfung erfahren.
3. Der Bundesrat möchte das ganze Prüfwesen zentralisieren.
4. Der Bundesrat meint, die Anlage diene den Zielen des Umweltschutzes, weil neben der Verkehrssicherheit vor allem der Bekämpfung des Motorfahrzeuglärms Bedeutung zukommt und der Durchsetzung der bereits beschlossenen und noch zu treffenden Massnahmen zur Verbesserung der Luftqualität durch Verminderung der Motorfahrzeugabgase Rechnung getragen wird.

Doch diese Argumentation hinkt. Sie hinkt vor allem den Anforderungen unserer Zeit hinten nach. Im heutigen Zeitpunkt ist es unbedingt notwendig, die Anzahl der neu zugelassenen Vehikel stark zu reduzieren. Für die verbleibenden Prüfungen genügen die heute bestehenden Prüfzentren. Ein neuer Kulturlandverschleiss ist nicht nötig.

Das Erstellen des Typenprüfzentrums Böisingen weist eine gewisse Parallele zur Strassenbauerei auf. Gibt es Engpässe – nehmen wir als Beispiel die Grauholz-Autobahn –, wird einfach eine dritte Spur ausgebaut: der Engpass verlagert sich. Genau dasselbe im Typenprüfzentrum. Es gibt gewisse Engpässe, also wird ein weiteres gebaut. Dem liegt eine «autophile» Verkehrspolitik zugrunde, bei der die Probleme nur an ihren Symptomen angepackt werden und deshalb an anderen Orten sogleich und oft genug noch verstärkt wieder auftreten. Die Wurzeln der Probleme, nämlich die Zunahme des Privatverkehrs, eine steigende Zahl Autos und die dahinter stehenden Interessengruppen werden verschont.

Fast ein Hohn ist es, davon zu sprechen, das Typenprüfzentrum diene dem Umweltschutz, wenn andererseits der Standort 100 000 Quadratmeter Land verschleisst und 50 000 Quadratmeter Wald gerodet werden müssen. In der Botschaft können wir auf Seite 7 lesen, dass aus Kreisen des freiburgischen Naturschutzes das Typenprüfzentrum bekämpft wird.

Nicht ganz so harmlos tönt es in Böisingen selber. Dort hat sich eine Aktionsgruppe Pro Böisinger Au gebildet, die das Typenprüfzentrum vehement bekämpft. In Böisingen erhitzen die Baupläne des Bundesamtes für Polizeiwesen die Gemüter schon seit einigen Jahren. Die Lärmintensität dieser Anlage behagt der Böisinger Bevölkerung nicht.

Bereits im Herbst 1982, an einem Informationsabend in der Gemeinde über das geplante Typenprüfzentrum, kam klar zum Ausdruck, dass dies nicht oppositionslos akzeptiert würde. Applaus gab es an diesem Abend nur für die Naturschützer, meldeten die «Freiburger Nachrichten» anschliessend. Die Aktionsgruppe Pro Böisinger Au schreibt in einem Informationsdokument, dass die Errichtung des geplanten Typenprüfzentrums viele Bürger und Bürgerinnen der Region mit grosser Besorgnis erfülle. Es wird befürchtet, dass einmal mehr ein schöner Lebensraum für Pflanzen und Tiere und ein bedeutendes Naherholungsgebiet für Menschen verloren geht: «Wir möchten die Böisinger Au und das Naturschutzgebiet Auried, dessen Kauf durch

beträchtliche Kantons- und Bundessubventionen sowie durch die Schoggitaleraktion 1981 finanziert wurde, in der heutigen Form erhalten.»

Wir können es drehen und wenden wie wir wollen, für alle, die die Augen vor Umweltanliegen nicht ganz verschliessen, muss klar sein, dass diese Vorlage nur eine Abfuhr verdient.

**Tschuppert:** Als Mitglied der vorberatenden Kommission gibt es für mich drei Gründe, auf die Vorlage für den Bau eines Motorfahrzeug-Typenprüfzentrums in der Bösinger Au nicht einzutreten. Obwohl ich den Aspekten des Landschaftsschutzes und der Raumplanung sehr grosse Bedeutung zumesse, möchte ich sie nicht allein in den Vordergrund stellen. Tatsache ist aber, dass die Landschaft in der Bösinger Au weitgehend unberührt ist und der Bau des Typenprüfzentrums dort einen sehr massiven, übertriebenen Eingriff darstellen würde.

Der Bund kann künftig die Kantone unmöglich zu einer besseren Disziplin in Sachen Raumplanung und Landschaftsschutz anhalten, wenn er selber ein nichtstandortgebundenes Grossprojekt mitten in eine fast unberührte Landschaft hineinstellt. Ich plädiere damit nicht für einen allgemeinen Baustopp, sondern für eine vernünftige und bessere Ausnützung von geeignetem Bauland und für die Auswahl von Standorten, wo Eingriffe vertretbar sind.

Vorab ist für mich der grosse Verlust von wertvollem Kulturland für das Nichteintreten massgebend. Man spricht heute viel von den vermutlich fehlenden Fruchtfolgeflächen in unserem Land, die in Zeiten gestörter Zufuhren für uns lebensnotwendig sind. Gerade der Landfleck in der Bösinger Au eignet sich hervorragend für die Anrechnung. Als unsere Kommission einen Augenschein auf dem vorgesehenen Baugelände vornahm, konnten wir uns vom vorhandenen, sehr fruchtbaren, landwirtschaftlich genutzten Boden überzeugen; es wäre jammerschade, diesen zu zerstören. Schliesslich meine ich, dass hinsichtlich der Fahrzeugtypenprüfung durchaus etwas mehr Vertrauen in die Konstrukteure und Hersteller am Platze wäre. Diese kennen ja unsere Vorschriften bezüglich Abgas, Geräusch und technischer Ausrüstung; die Fahrzeughersteller können es sich aus Konkurrenzgründen schlicht und einfach nicht leisten, falsche Deklarationen zu machen. Aus verschiedenen kompetenten Gesprächen habe ich entnehmen können, dass bezüglich Notwendigkeit einer zentralen Anlage im Stile von Bösingen Zweifel bestehen. Wenn man bedenkt, dass es sich bei den zu prüfenden Fahrzeugen zu zwei Dritteln um Traktoren, Arbeitskarren, Baumaschinen, zum Beispiel Schrittbagger, Pistenfahrzeuge, Anhänger usw. handelt, bei denen eine zentrale Prüfung unverhältnismässig ist, kann man diese Bedenken nur teilen. Die dezentralisierte Prüfung hat sich bis anhin nicht schlecht bewährt, so dass man, falls man diese noch verbessert, auf eine zentralistische Anlage verzichten kann.

Natürlich sollten nach Ablehnung dieses Projektes Bestrebungen in Gang gesetzt werden, die landwirtschaftlich und landschaftlich sehr wertvollen Teile dieses Gebietes definitiv der Überbauung zu entziehen. Diese Bemühungen wachsen mit Vorteil aus der Region selber und aus dem Kanton, allenfalls mit Unterstützung von gesamtschweizerischen Organisationen.

Ich bitte Sie deshalb, auf die Vorlage nicht einzutreten.

**Frau Robert:** Ich kann in den Reigen meiner Vorrednerinnen und Vorredner einstimmen. Auch die Grünen sind für Nichteintreten. Falls Sie trotzdem wider Erwarten Eintreten beschliessen sollten, kann ich auch gleich sagen, dass wir ganz sicher gegen den Standort Bösingen sind, dass wir es aber auch ablehnen, dass die Variante Frutigen weiterverfolgt wird. Wir sind aus Umweltschutzerwägungen gegen diese Vorlage, und wir sind auch dagegen, weil sie nicht nötig ist. Es ist hinausgeworfenes Geld.

Was die Standortfrage anbelangt, glaube ich, dass wir über Bösingen keine grossen Worte mehr zu verlieren brauchen: Es ist aus Landschaft- und Naturschutzgründen inakzeptabel, dort dieses Typenprüfzentrum zu bauen. Warum wir

Frutigen ebenfalls ablehnen: Wir glauben, dass es paradox ist, wenn man Frutigen weiterverfolgen will. Schliesslich waren es ausgerechnet die Lärmprüfer von Frutigen, die gefunden haben, man müsse anderenorts etwas neues bauen, weil sich Frutigen in keiner Art und Weise für diese Lärmprüfungen eignet. Nach unserer Ansicht wäre es also paradox, Frutigen weiterverfolgen zu wollen.

Zur Notwendigkeit: Wir glauben, dass die bestehende Lösung der Abgas- und Lärmprüfungen genügt und dass es in gewissem Sinne schon zuviel ist. Wir machen hier sehr viel in unnötigem, helvetischem Perfektionismus; wir machen überflüssige, zweite Prüfungen, besonders in technischer Hinsicht, und man wird den Verdacht nicht los, dass wir das alles so ausführlich haben müssen, damit der Schweizer mit seinem liebsten Kind noch ein bisschen mehr spielen kann. Es sind zum grossen Teil bürokratische und technische Spielereien. Ich glaube auch nicht, dass man diese Vorlage mit Umweltschutz begründen kann. Was die Abgase anbelangt, sind wir mit der EMPA bestens bedient. Was wir zur besseren Lärmbekämpfung brauchen würden, wäre eine ganz andere Art von Typenprüfung, und nicht die vorgeschlagene. Ich denke hier an eine Prüfung der Typen, die hinter dem Steuerrad sitzen. Trotz bester technischer Prüfungen gibt es nämlich sehr viele Leute, die völlig unvernünftig und unnötig Lärm erzeugend in der Gegend herumfahren. Ich denke ferner an eine Prüfung der Typen bei der Polizei, die den Lärm kontrollieren sollten und von denen man sehr oft den Eindruck hat, dass sie alle bereits taub sind und schon taub angestellt wurden.

Wir empfehlen Ihnen also, die Typenprüfung bei der Polizei und bei den Leuten, die sich hinter das Steuer setzen, zu intensivieren, und nicht die vorgeschlagene Typenprüfung, wo wir am falschen Ort in falschem Perfektionismus machen. Wir sind für Nichteintreten, und wir sind auch für Ablehnung der Weiterverfolgung des Standortes Frutigen.

**Graf:** Ich bin froh, wenn das Typenprüfzentrum Bösingen nicht gebaut wird. Ich habe mich hier an dieser Stelle schon gegen den Landverschleiss beim Bau der Panzereinsteillhallen in Elgg zur Wehr gesetzt. In Bösingen wäre der Landverschleiss meines Erachtens noch gravierender. Unsere Kulturlandreserven sind so klein geworden, dass sie ohne äusserste Not einfach nicht mehr verbraucht – und d. h. letztlich – zerstört werden dürfen.

Aber nicht nur aus diesem Grunde habe ich in der Kommission schon in der ersten Sitzung unter Bundesrat Friedrich den Nichteintretensantrag gestellt. Ebenso gravierend ist für mich die Tatsache, dass im vorliegenden Fall einmal mehr der Staat für über 14 Millionen Franken einen Apparat installiert, der effektiv nicht nötig ist. Kollege Müller hat dies ausführlich dargelegt. Grundsätzlich finden die aufwendigen Typenprüfungen, insbesondere für Lärm und Abgas, bei den zuständigen Behörden des Herstellerlandes statt. Die Ergebnisse können durch die Schweiz bei Vorliegen gleicher Grenzwerte und Messmethoden übernommen werden. Nur abweichende Grenzwerte und Messmethoden rechtfertigen eigene aufwendige Prüfungen. Durch die Übernahme des Reglementes US-83 entfällt der Bedarf für eigene Abgastypenprüfungen weitgehend, und auch in bezug auf die Geräuschwerte ist ein Ende des Schweizer Alleingangs abzusehen. Schliesslich besteht in der Schweiz auch keine motorenentwickelnde Nutzfahrzeugindustrie mehr, die einen entsprechenden Prüfungsaufwand rechtfertigen würde. Vorübergehende Engpässe sollten – übrigens wie bis anhin – in Zusammenarbeit mit der EMPA und der Ingenieurschule in Biel zu lösen sein.

Wir brauchen nicht mehr, sondern weniger Staat. Der staatliche Apparat darf nicht einfach immer grösser werden. Was Industrie und Gewerbe zu bewältigen in der Lage sind, sollte für den Staat tabu sein, und unsere Aufgabe als Parlamentarier ist es, stets darüber zu wachen, dass dem üppigen Wildwuchs bundeseigener Ämter in eigener Sache Einhalt geboten wird. Weshalb hat man übrigens nicht mit der Automobilindustrie betreffend einer Übernahme der Typenprüfung gesprochen?

Ich respektiere und schätze die Arbeit unserer Verwaltung, sofern sie sich in dem ihr gesetzten und gebotenen Rahmen bewegt. Was darüber hinaus geht, lehne ich ab, ist von Üblem. Deshalb unterstütze ich den Rückweisungsantrag unserer Kommission und allenfalls den Antrag von Kollege Ruckstuhl, den ich als Sicherheitsventil und Schutz vor einer weiteren, Böisingen-ähnlichen Vorlage des Bundesrates betrachte.

**Mme Vannay:** En août 1984, notre commission a étudié le projet de construction d'un centre fédéral d'homologation des véhicules automobiles à Böisingen. Elle n'a pas été convaincue de la nécessité de cette construction, pas plus que de celle de tous les contrôles prévus dans ce centre. Elle a donc demandé à l'administration un rapport complémentaire qui n'a pas apporté d'éléments nouveaux ou plus convaincants que ceux que contenait le message. Notre commission a par conséquent décidé de renoncer à ce projet jugé superflu.

Nous ne contestons pas du tout la nécessité d'avoir des véhicules conformes en tous points aux prescriptions sur la construction et l'équipement. Tous les constructeurs et les importateurs connaissent ces normes et les véhicules mis sur le marché, voitures de tourisme, motocycles, véhicules utilitaires et remorques, ont des fiches techniques et sont contrôlés de façon suffisamment sérieuse pour éviter de refaire des opérations de contrôle qui ont déjà été effectuées et sont attestées; ce d'autant plus que chaque véhicule est à nouveau contrôlé et immatriculé par les services cantonaux, puis soumis à des expertises périodiques.

La question qui se posait était donc celle de savoir si ce souci de conformité aux normes n'était pas imputable à notre perfectionnisme helvétique, louable en soi. Au risque de vous décevoir, je vous dis que si tel avait été le cas, il aurait au moins fallu savoir quels étaient les résultats obtenus grâce à ces expertises.

Le message nous indique au chiffre 222 le nombre assez impressionnant de types contrôlés ou à contrôler annuellement, selon qu'il s'agit des exigences de la sécurité de fonctionnement et de la sécurité routière (1200) ou des freins et des essais dynamiques (400 à 600 types), etc. Combien d'expertises sont-elles entièrement positives? Combien de défauts décèle-t-on lors des essais? Dans quels secteurs? Selon quelles fréquences? Sur quels types de véhicules? Personne ne le sait! Voilà des années que l'on contrôle des véhicules sans que l'on puisse nous renseigner sur les résultats de ces contrôles. Une telle évaluation du travail nous laisse pour le moins songeurs et en tout cas dans le doute le plus absolu quant au bien-fondé de tant d'opérations. Voilà pour moi une raison supplémentaire de vous inviter à vous rallier à la majorité de la commission et de ne pas entrer en matière sur ce projet.

**Rubi, Berichterstatter:** Viel gibt es da nicht mehr zu sagen. Ich komme mir heute vor wie in einem Arbeiter- oder Bauernstaat des Ostens ohne unterschiedliche Meinungen. Die Auffassungen sind eindeutig. Niemand hat das Projekt befürwortet. Herr Ruckstuhl hat den Antrag gestellt, auf die Vorlage einzutreten und sie nachher zurückzuweisen. Der Schlusseffekt, ob wir nicht eintreten oder eintreten und zurückweisen, wird derselbe sein. Der Bundesrat wird nicht darum herkommen, neue Vorschläge zu unterbreiten. Wir werden konfrontiert mit der ehrenwerten Absicht des Justiz- und Polizeidepartementes, raschmöglichst die Voraussetzungen für den Vollzug der verschärften Lärm- und Abgasvorschriften zu schaffen, wobei das projektierte Typenprüfzentrum als die beste Lösung angesehen wird. Andererseits wurden Sie einlässlich informiert über die Ansichten der Mehrheit der Kommission, welche die Zielsetzungen nicht in Frage stellt, aber andere Lösungsvorschläge unterbreitet. Nach ihrer Auffassung ist Böisingen ein Projekt von Fehleinschätzungen. Sie haben nun zu entscheiden.

**M. Savary-Vaud, rapporteur:** Aucun élément nouveau n'a été apporté dans le débat. Chacun a montré que la nécessité

de ce centre ne se faisait pas sentir, du moins pour l'instant, et que le site de Böisingen, surtout la piste prévue le long de la Sarine qui utiliserait passablement de terrain, ne se prêtait pas à cette affectation. Tout le monde s'est accordé pour dire qu'il convenait de renforcer ces contrôles chez les constructeurs qui sont dotés de bancs d'essais, de laboratoires très perfectionnés plutôt que d'investir des sommes considérables dans un centre d'homologation fédéral. Comme le président, je vous invite à suivre les propositions de la commission et à rejeter l'entrée en matière.

**Bundesrätin Kopp:** Sie werden annehmen, dass ich in einer einigermaßen unkomfortablen Situation bin. Ich war Mitglied des Vorstands des Schweizerischen Bundes für Naturschutz, als dieser die Beschwerde gegen die Rodungsbewilligung einreichte. Seit ich die Ehre und das Vergnügen habe, diesem Departement vorzustehen, bemühe ich mich unablässig um Alternativlösungen, so dass Sie den Eindruck haben werden, dass ich hier allerhöchstens aus Loyalität als Mitglied einer Kollegialbehörde diesen Antrag vertrete. Ich muss Ihnen aber sagen, dass dem nicht so ist.

Ich habe dieses Dossier, das mittlerweile auf 50 Zentimeter angewachsen ist, sehr sorgfältig studiert, und ich habe vor allem auch einen mehrstündigen Augenschein in Böisingen vorgenommen. Wenn Sie diese beiden Geländekammern sehen, dann verstehen Sie all diejenigen, die sagen, dass zumindest die hintere Geländekammer nicht überbaut werden sollte, auch nicht mit einer Lärmpiste oder einer Lärmstrasse. Vom planerischen Gesichtspunkt aus müsste diese Geländekammer der Landwirtschaftszone zugeordnet werden. Ich habe mich mit dem zuständigen Regierungsrat des Kantons Freiburg noch vor wenigen Tagen in Verbindung gesetzt. Es wurde Ihnen bereits gesagt, dass das Land sich heute in der Industriezone befindet, und der Regierungsrat denkt nicht daran, dieses Land in die Landwirtschaftszone umzuzonen, sondern es bleibt das Reserveland für Industriebauten im Kanton Freiburg.

Die Sicherung der Fruchtfolgeflächen, die in der Diskussion angesprochen wurde, ist – wie Sie wissen – eines meiner grossen Anliegen. Der Kanton Freiburg gehört jedoch zu den glücklichen Kantonen, die über genügend Landwirtschaftsgebiet verfügen und genau aus diesem Grund an der Industriezone festhalten. Wenn also der Bund dieses Zentrum bzw. diese Piste nicht baut, die es *notabene* ermöglichen, rund 100 000 Quadratmeter wieder der Landwirtschaftszone zuzuführen, dann wird dieses Gebiet mit Industriebauten überbaut. Das nur als Vorbemerkung.

Ich mache mir nach der Eintretensdebatte keine Illusionen über den Ausgang dieser Abstimmung und möchte die Gelegenheit wahrnehmen, die Gründe nochmals darzulegen und vor allem verschiedene Behauptungen, die hier in den Raum gestellt wurden, richtigzustellen, damit Sie wenigstens wissen, was Sie ablehnen, wenn Sie nein stimmen.

Damit nun zum Ist-Zustand über die Typenprüfungen: Das SVG schreibt eine Typenprüfung für serienmässig hergestellte Motorfahrzeuge und Motorfahrzeuganhänger vor. Der Bundesrat hat die Durchführung dieses gesetzlichen Auftrages der Typenprüfstelle des Bundesamtes für Polizeiwesen übertragen. Die Typenprüfung erfolgt auf Antrag des Herstellers oder des Importeurs und umfasst im wesentlichen zwei Prüfungen. Die eine Prüfung bezieht sich auf die Verkehrssicherheit, also die Betriebssicherheit, Abmessungen, Gewicht, Anforderungen an Bau, Ausrüstung, Eignung usw., die andere auf das Umweltverhalten, Lärm, Abgas und Rauch. Nach positivem Abschluss dieser Prüfungen wird dem Antragsteller die Typengenehmigung in Form des Typenscheins erteilt. Der Typenschein ist für die amtliche Zulassung verbindlich.

Die Prüfung betreffend Verkehrssicherheit wird heute unter Beizug kantonaler Sachverständiger dezentral an 30 Orten durchgeführt, die Geräusch- und Rauchmessungen auf einer improvisierten Versuchspiste, nämlich auf dem Flugplatz Frutigen, durch Beamte der Typenprüfstelle, die Abgastypenprüfungen für Fahrzeuge mit Benzinmotoren von

der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Versuchsanstalt, der EMPA in Dübendorf.

Die ursprünglich zweckmässige Arbeitsteilung in der heutigen Organisation der Typenprüfung vermag den ständig steigenden Anforderungen nicht mehr zu genügen. Dies gilt insbesondere für die Typenprüfung hinsichtlich Lärm und Abgas, der aus Umweltschutzgründen erstrangige Bedeutung zukommt. In Frutigen genügt die Messpiste in mehreren Belangen den strengeren Geräuschmessvorschriften nicht mehr. Bei der EMPA in Dübendorf ist es die Kapazität der Abgasprüfstelle, die für den Vollzug der geltenden Abgasvorschriften und für die vom Bundesrat im vergangenen Herbst in Aussicht genommene Ausdehnung der Abgasvorschriften auf leichte Motorwagen mit Benzin- und Dieselmotor bis 3,5 Tonnen und zu einem späteren Zeitpunkt auch auf schwere Motorwagen mit Dieselmotor nicht ausreicht. Es ist zudem die Prüfkapazität für Abgas-Serienprüfungen an Motorrädern und Motorfahrrädern zu gewährleisten.

Hinzu kommt, dass die dezentrale Durchführung der Prüfungen einen enormen Zeit- und Personalaufwand erfordert. Dem Bund gehen durch die Reisetätigkeit jährlich etwa 7600 Arbeitsstunden verloren, und die zum Erreichen der verschiedenen Prüforte mit Motorfahrzeugen zurückgelegte Fahrstrecke beträgt gegen 200 000 Kilometer im Jahr. Wie man hier nun sagen kann, dass es rationeller sei, diese Typenprüfungen dezentral durchzuführen, das ist mir angesichts dieser Zahlen schleierhaft!

Durch den Bau eines Typenprüfzentrums soll der Typenprüfstelle für die Erfüllung ihrer gesetzlichen Aufgabe die notwendige Infrastruktur, das Gelände, Einrichtungen usw. zur Verfügung gestellt werden. Nur mit einer zentralen Lösung ist es möglich, den Vollzug der bestehenden Lärm- und Abgasvorschriften ohne zusätzliches Personal sicherzustellen und gleichzeitig die gewichtigen Nachteile des heutigen Systems auch in quantitativer und qualitativer Hinsicht zu beheben.

Zum Standort: Ein Typenprüfzentrum kann nicht an einem beliebigen Ort erstellt werden. Die Anforderungen an den Standort sind in der Schweiz sehr schwer zu erfüllen. Der grosse Landbedarf und die zusätzlichen Anforderungen schliessen die meisten Industriezonen zum vornherein aus. Erforderlich sind insbesondere eine Höhenlage von höchstens 500 Metern über Meer, ein sehr niedriger Grundgeräuschpegel, eine zentrale Lage, d. h. gute Erreichbarkeit von Bern und den verschiedenen Importeur-Standorten aus. Seit 1976, während der gesamten Projektierungsperiode für das Typenprüfzentrum, suchte man nach alternativen Standorten. Es wurden sämtliche in Diskussion gebrachten Standorte geprüft. Kein einziger der zwölf geprüften Standorte erfüllte die Anforderungen. In den meisten Fällen scheiterte das Vorhaben bereits an der Zonenkonformität oder am Landbedarf.

Wir haben uns die Suche nach einem geeigneten Standort nicht leicht gemacht. Von den geprüften Standorten erfüllte nur Bösinggen die Anforderungen an das Grundstück. Nachdem uns im Anschluss an die Sitzung Ihrer Kommission der Verzicht auf ein SBB-Projekt in der Region Bözingen/Pieterlen zur Kenntnis kam, haben wir umgehend die Möglichkeit einer Verlegung des Typenprüfzentrums an diesen neuen Standort geprüft. Leider ohne Erfolg. Wir haben seither ein weiteres, von privater Seite an uns herangetragen Angebot für einen Alternativstandort in Magedens, Kanton Freiburg, geprüft. Leider ist es für unsere Zwecke ebenfalls ungeeignet.

Dem Wunsch der vorberatenden Kommission entsprechend, haben wir mehrere Varianten für Prüfstrecke und Gebäude ausgearbeitet. Eine gegenüber dem Botschaftsprojekt umweltschonendere Variante bestände darin, das Gebäude beim Wendepunkt, am Ende der Prüfstrecke, unmittelbar anschliessend an die bereits überbaute Industriezone, zu verlegen. Der Gemeinderat Bösinggen wäre mit der Gebäudeverlegung einverstanden, wenn die Gemeinde das im Botschaftsprojekt für das Gebäude vorgesehene Areal zu einem vernünftigen Preis für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung erwerben kann.

Aufgrund der Ergebnisse aller Abklärungen gelangen wir zur Auffassung, dass der Standort Bösinggen in der umweltschonenderen Variante, wie wir sie der vorberatenden Kommission als Variante 2 unterbreitet haben, die einzige greifbare Möglichkeit für die Verwirklichung des Typenprüfzentrums darstellt. Gegenüber dem Projekt in der Botschaft bietet sie den Vorteil, dass durch die Gebäudeverlegung nach dem Ifang zusätzlich etwa 45 000 Quadratmeter Industrieland in der Geländekammer Hahnehus in die Landwirtschaftszone umgezogen werden können. Damit ergäbe sich, dank unserem Zentrum, insgesamt eine Umzonung von ungefähr 100 000 Quadratmetern Industrieland in Landwirtschaftszone.

Mit einer geringfügigen Korrektur des Verlaufes der Prüfstrasse, welche durch die Gebäudeverlegung möglich wäre, könnte die Rodungsfläche um 800 Quadratmeter reduziert werden. Allerdings müsste mit Mehrkosten von etwa 400 000 Franken gerechnet werden. Der zu sprechende Objektkredit würde sich um diesen Betrag erhöhen, was angesichts der Schonung des Waldes zweifellos zu rechtfertigen ist.

Bei einer natürlichen Bepflanzung im Bereiche der Prüfstrasse kann diese unauffällig in das Landschaftsbild eingefügt werden. Nachteile für das Naturschutzgebiet Auried sind weder vom Betrieb der Typenprüfstelle her noch von den damit verbundenen Emissionen zu erwarten.

Was den Natur- und Landschaftsschutz anbetrifft, so ist zu bedenken, dass, wenn das geplante Typenprüfzentrum nicht gebaut werden kann, das gesamte, heute in der Industriezone befindliche Areal industriell genutzt werden könnte. Das Typenprüfzentrum dürfte aus dieser Sicht für die Zukunft sowohl für die Natur wie auch für die Landschaft wesentlich weniger Nachteile mit sich bringen als eine industrielle Überbauung.

Wir haben die in der vorberatenden Kommission gegen das Projekt vorgebrachten Einwände gründlich geprüft und nach sinnvollen Alternativen gesucht. Ich möchte daher zu den wichtigsten Fragen und Einwänden, wie sie auch hier geltend gemacht wurden, nochmals kurz Stellung nehmen: Weshalb können die Typenprüfungen nicht im Ausland oder bei den Kantonen durchgeführt werden, wie das von mehreren Sprechern angeregt wurde? Warum können Lärmmessungen nicht weiterhin auf der Prüfpiste Frutigen oder in einer Halle durchgeführt werden? Können die Abgasprüfungen nicht bei der EMPA oder der Ingenieurschule Biel durchgeführt werden?

Nun, zunächst zu den Prüfungen im Ausland: Eine Zulassung der Motorfahrzeuge zum Verkehr, lediglich gestützt auf eine Erklärung des Herstellers, wie das einige verlangt haben, wäre zwar denkbar, aber mit allzu grossen Nachteilen verbunden. Ohne Typenprüfung fehlt jede Kontrolle, was Missbräuchen Tür und Tor öffnen würde. Gegen Missbräuche könnte nicht eingeschritten werden, da keine Möglichkeit besteht, gegen die Hersteller im Ausland vorzugehen. Da haben zum Beispiel die USA ganz andere Möglichkeiten mit ihrem System der Produkthaftung.

Zur Anerkennung von ausländischen Typenprüfungen: Die Schweiz prüft zurzeit Fahrzeuge aus 14 Herstellerländern. Wir können die Prüfstellen dieser Länder nicht verpflichten, die Fahrzeuge ihrer Hersteller nach schweizerischen Normen zu prüfen. Selbst wenn sie dies täten, entstünden grosse Schwierigkeiten. Der schweizerische Importeur wäre vollständig von den ausländischen Prüfstellen und deren internen Prioritäten abhängig. Wenn der Anteil des betreffenden Herstellerlandes am schweizerischen Markt gering ist, wäre wohl überhaupt kein Interesse an der Prüfung in jenem Land vorhanden. Gesamthaft beträgt der Verkaufanteil des schweizerischen Marktes an der Weltproduktion weniger als 1 Prozent. Es liegt auf der Hand, dass die ausländische Prüfstelle zunächst die Fahrzeuge für den eigenen Markt nach den Landesnormen und erst dann nach Schweizer Normen prüfen würde. Dies brächte zu grosse Verzögerungen für den schweizerischen Importeur, namentlich bei gleichzeitigem Produktionsbeginn von neuen Modellen. Auch sind die ausländischen Prüfstellen von unterschiedlicher Qualität und Zuverlässigkeit.

Zur Prüfung durch die schweizerische Typenprüfstelle beim ausländischen Hersteller: Im Einzelfall, und wenn es aus zeitlichen und finanziellen Gründen für den Bund zweckmässig ist, werden Typenprüfungen beim ausländischen Hersteller schon heute durchgeführt. Diese Praxis würde auch nach Inbetriebnahme des Typenprüfzentrums fortgeführt. Die Durchführung sämtlicher Typenprüfungen bei den ausländischen Herstellern brächte dagegen einen unzumutbaren personellen und finanziellen Aufwand mit sich. Es müssten jährlich mindestens 700 Typenprüfungen in 14 verschiedenen Ländern – darunter die USA, Japan sowie Oststaaten – vorgenommen werden. Ich zweifle keinen Moment daran, dass ich in meinem Departement Leute finden würde, die sehr gerne nach Japan und nach den USA reisen würden, um dort diese Typenprüfungen durchzuführen, aber ich habe erheblich grössere Zweifel, dass Sie das nötige Personal und die nötigen Mittel dafür bewilligen würden.

Wenn also die eigene Handlungsfähigkeit der Schweiz, namentlich in bezug auf die Abgas- und Lärmvorschriften, gewahrt bleiben soll, muss weiterhin in der Schweiz geprüft werden können.

Nun zur Prüfung in der Schweiz: Zunächst die Frage der Kantone. Die in der vorberatenden Kommission vertretene Meinung, Geräuschmessungen und Abgastypenprüfungen seien auch bei kantonalen Prüfstellen möglich, trifft nicht zu. Es gibt keine einzige kantonale Prüfstelle, wo solche Prüfungen überhaupt durchgeführt werden könnten. Würde es sich lediglich um eine Rationalisierung der technischen Fahrzeugprüfungen in bezug auf die Verkehrssicherheit handeln, so wäre es eine Ermessenssache, wie lange man den unbefriedigenden Zustand noch beibehalten will.

Heute stehen jedoch Notwendigkeit und Dringlichkeit von Massnahmen zur Lärmbekämpfung und vor allem zur Verminderung der schädlichen Motorfahrzeugabgase im Vordergrund. Für die wirksame Kontrolle dieser Massnahmen ist ein Typenprüfzentrum oder eine analoge Einrichtung unerlässlich. Den damit verbundenen Rationalisierungseffekt nehmen wir als zusätzliche Effizienzsteigerung unserer Verwaltung gerne entgegen.

Die Kantone sind über das Projekt Böisingen frühzeitig orientiert worden, und sie haben keine Einwände dagegen erhoben. Wir haben deshalb auch kein formelles Vernehmlassungsverfahren durchgeführt. Die Aufgabenteilung soll nicht geändert werden. Der Bund führt die Typenprüfungen, Konformitätsprüfungen und Serienüberprüfungen betreffend Lärm und Abgase durch. Die Typenprüfstelle arbeitet im Rahmen ihrer Bedürfnisse mit den Kantonen zusammen, indem sie für die Leitung und Durchführung von Typenprüfungen kantonale Sachverständige beizieht. Die Kantone ihrerseits sind zuständig für die Zulassung der Fahrzeuge und die Überprüfung der Fahrzeuge im Verkehr.

Nun noch einige Worte zu den Geräuschmessungen: Das provisorische Prüfgelände für Geräuschmessungen in Frutigen entspricht den Anforderungen nicht mehr, wie dies in der Botschaft und im Zusatzbericht einlässlich begründet wird. Für den Vollzug der Vorschriften über die Lärmbegrenzung ist aber ein Prüfgelände im Freien unerlässlich. Gestützt auf einen wenig aussagekräftigen Bericht der Ingenieurschule Biel, der übrigens den Kommissionsmitgliedern damals nicht zur Verfügung stand, wurde in der vorberatenden Kommission die Meinung vertreten, Geräuschmessungen zum Zwecke der Fahrzeugtypenprüfung könnten auch in einer Halle durchgeführt werden. Auch heute ist dieser Gedanke wieder aufgetaucht. Dies trifft nicht zu, und man blieb uns deswegen auch den Beweis schuldig. Ich stütze mich hier auf eine Stellungnahme von Prof. Dr. Rathe, Professor für Akustik an der ETH Zürich, national wie international bekannte Fachautorität.

Ich fasse hier die drei Schlussfolgerungen seines Berichts wie folgt zusammen: Erstens: Messungen für die Typenprüfung als Voraussetzung der Zulassung von Fahrzeugen lassen sich nicht in Hallen durchführen. Zweitens: Es sind keine internationalen Normen in Vorbereitung, die solche Messungen beschreiben und festlegen. Drittens: Der Unter-

schied zwischen den in einer Halle durchführbaren Messungen und der Vorbeifahrtmessung im Freien ist so gross, dass eine Umrechnung nicht mit der Genauigkeit möglich ist, die der Entscheid über Zulassung oder Nichtzulassung eines Fahrzeugs erfordert. Auch die Fahrzeughersteller, die über Geräuschmessanlagen in Hallen zu Forschungszwecken verfügen, sind einhellig der Auffassung, dass Geräuschmessungen für Typenprüfungen nach der international geltenden Vorbeifahrtmethode nicht in einer Halle durchgeführt werden können.

Auch wenn, wie dies in dieser Debatte angeklungen ist, die Lärmbekämpfung angesichts der Dringlichkeit von Massnahmen zur Verminderung der Luftverunreinigung namentlich im Zusammenhang mit dem Waldsterben etwas in den Hintergrund getreten ist, so muss doch festgehalten werden, dass nach Angabe des Bundesamtes für Umweltschutz etwa 25 bis 30 Prozent der schweizerischen Bevölkerung einer übermässigen Belästigung durch Verkehrslärm ausgesetzt sind. Für die Betroffenen wirkt sich die heutige Lärmbelastung gesundheitlich zum Teil gravierend aus. Wenn mir Frau Robert ein Rezept geben kann, wie man die Motorfahrzeuglenker einer Typenprüfung unterzieht, nehme ich selbstverständlich diese Anregung, wie auch andere, entgegen.

Zur Sanierung der Geräuschpiste Frutigen: Wir haben vom Bundesamt für Militärflugplätze prüfen lassen, in welchem Umfang und mit welchen Kosten eine Sanierung der Flugpiste zum Zwecke der Durchführung von Geräuschmessungen überhaupt möglich wäre. Die Unzulänglichkeiten der Geräuschpiste Frutigen betreffen folgende Punkte: Der Messplatz liegt mit 800 Metern über Meer zu hoch. Das Längsgefälle der Piste führt zu nicht korrigierbaren Messfehlern. Die Piste ist zu kurz, um mit allen Fahrzeugen die erforderliche Messgeschwindigkeit zu erreichen. Der Belagsaufbau ist für die Belastung durch die Vorbeifahrtmessungen zu schwach. Dazu ist die Infrastruktur ungenügend, und durch den Lärm der im Bau befindlichen Umfahrungenstrasse werden voraussichtlich die Geräuschmessungen gestört.

Wir haben auch abklären lassen, welche Sanierungsmöglichkeiten bestehen. Zur Flugplatznivellierung: Zum Ausgleich des Längsgefälles müsste ein 16 Meter hoher Damm aufgeschüttet werden. Der Materialbedarf für die Erstellung des Dammes sowie für die Piste und Rollstrasse wird auf 1,15 Millionen Kubikmeter und der Kostenaufwand auf 25 Millionen Franken geschätzt.

Zur Anfahrstrecke: Eine Verlängerung der Anfahrstrecke in der Pistenachse oder mit Zusatzschleifen ist nicht möglich, weil gar kein Land zur Verfügung steht.

Die Sanierung der Messstrecke inklusive zugehöriger Infrastruktur: Für die Sanierung nur der Messstrecke auf einer Länge von 100 Metern sowie den Ausbau der Infrastruktur wäre mit zusätzlichen Kosten von 500 000 Franken zu rechnen.

Zum Autostrassenlärmschutz: Die Aufstellung von Lärmschutzvorrichtungen zur Abschirmung des Messplatzes gegen den Autostrassenlärm wäre unter dem Gesichtspunkt des Flugbetriebes nach Auffassung des Bundesamtes für Militärflugplätze grundsätzlich möglich. Indessen müsste eine Konstruktion gewählt werden, die bei Bedarf rasch entfernt werden könnte, so dass der Flugbetrieb kurzfristig möglich wäre.

Somit hätte die Ablehnung des Projektes Böisingen auf dem Gebiet der Geräuschmessung insbesondere folgende Auswirkungen: Technisch realisierbar wäre nur die Sanierung der Messstrecke samt Infrastruktur mit Kosten von etwa 500 000 Franken. Voraussetzung ist die Erteilung einer Baubewilligung.

Zu bedenken ist aber, dass wegen des Pistengefälles, der zu kurzen Einfahrt in die Messstrecke und wegen der Höhenlage lediglich die leichten Motorwagen sowie Motorräder der oberen Hubraumklassen hinsichtlich der Erstellung der ab 1986 geltenden oder neu verschärften Lärmvorschriften geprüft werden könnten. Dagegen wäre eine Prüfung weder für die besonders lärmigen Zweitaktmotorräder unter 200

cm<sup>3</sup> Hubraum noch für Arbeitsmaschinen möglich. Die Konsequenz wäre also, dass für alle diese Fahrzeuge keine Geräuschtypenprüfungen und auch keine Nachprüfung der Herstellerangaben oder ausländischen Typenprüfungen möglich wäre. Dass der Bundesrat die Verantwortung für eine solche Situation nicht übernehmen will, dürfte verständlich sein.

Nun zur Frage der Abgasprüfungen, die uns ja hier ganz besonders beschäftigt. Nach letzten Abklärungen verfügt die EMPA über eine beschränkte Möglichkeit der Erweiterung ihrer Prüfkapazität für Abgasmessungen an leichten Motorwagen. Die Kosten für den Ausbau des Ist-Zustandes, Basis AGV 82, auf den Stand AGV 86 betragen rund 280 000 Franken. Für den erweiterten Ausbau zum gleichzeitigen autonomen Betrieb der zwei vorhandenen Prüfstände und die Ausweitung der Prüfung auf leichte Motorwagen mit Dieselmotor ist mit zusätzlichen Kosten von 500 000 Franken zu rechnen. Die damit geschaffene Prüfkapazität von etwa 600 bis 650 Prüfeinheiten pro Jahr erfordert die Aufstockung des derzeitigen Personalbestandes um ganze drei Etatstellen. Dies entspricht etwa der Personaleinsparung bei zentraler Typenprüfung durch Wegfall der Reisetätigkeit. Für die vom Bundesrat ebenfalls in Aussicht genommenen strengeren Abgasvorschriften für schwere Motorwagen wäre mit Kosten von nochmals 830 000 Franken und zusätzlich nochmals einer Etatstelle zu rechnen. Die noch vorhandenen Ausbaumöglichkeiten sind für die auf dem Sektor Abgas künftig vorgesehenen Massnahmen, so die Überprüfung von leichten Motorwagen mit Benzin- und Dieselmotor nach den US-Vorschriften, die Prüfung der Dieselmotoren von schweren Motorwagen und die Abgasserienprüfung, innerhalb der bestehenden Räumlichkeiten kaum zu verwirklichen. Im projektierten Typenprüfzentrum wird deshalb eine bauliche Reserve für Abgasprüfungen der einen oder anderen Art vorgesehen. Der Ausbau soll nach Ausschöpfung der in der EMPA bestehenden Möglichkeiten im Sinne einer zweckmässigen Arbeitsteilung der beiden beteiligten Bundesstellen erfolgen.

Die vom Bundesrat am 21. November 1984 beschlossenen Massnahmen gegen das Waldsterben erfordern, wenn sie nicht nur auf dem Papier stehen sollen, zwingend die Sicherstellung ausreichender Möglichkeiten für die Abgasprüfungen, und zwar sowohl für die Typenprüfung wie auch für die Überprüfung der Produktionsfahrzeuge, die sogenannte Serienüberprüfung. Das Typenprüfzentrum soll dies auf effiziente Weise ermöglichen. Die notwendige zusätzliche Kapazität der Abgasprüfungen wird nämlich zweckmässigerweise dort geschaffen, wo auch die Fahrzeugprüfungen betreffend Verkehrssicherheit und die Geräuschmessungen durchgeführt werden können. Dies erlaubt es zudem festzustellen, ob die Fahrzeuge für die Typenprüfung abweichend von den Serienfahrzeugen zusätzlich präpariert wurden.

Die an der Ingenieurschule Biel vorhandene Abgasprüfstelle erfüllt den Standard für Typenprüfungen in keiner Art und Weise. Sie hat deshalb noch nie Abgastypenprüfungen durchgeführt, sondern nur Abgasprüfungen von direkt importierten Einzelfahrzeugen. Sie muss überdies wegen Abbruch der bestehenden Räumlichkeiten aufgehoben werden.

Zusammenfassend halte ich folgendes fest: Ein Typenprüfzentrum ist für den Vollzug der schweizerischen Abgas- und Lärmvorschriften unerlässlich, wenn die Kontrollmöglichkeiten gewahrt bleiben sollen. Ohne eigenes Typenprüfzentrum wäre die Schweiz ihrer Handlungsfähigkeit bei der Bekämpfung von Abgas und Lärm der Motorfahrzeuge beraubt und vollständig vom Ausland abhängig. Wir wollen einem bewährten Grundsatz folgend nicht nur vorschreiben, sondern auch kontrollieren. Wir wollen also auf die berühmten drei «K» zurückgreifen, die diesmal nicht Kinder, Küche und Kirche heissen, sondern Kommandieren, Korrigieren und vor allem Kontrollieren.

Ich möchte Sie vor Illusionen warnen: Die von einer zentralen Typenprüfung abweichenden Alternativen wären durchaus schlechtere Lösungen; sie wären nicht nur teurer, son-

dern nur mit einem Personalmehraufwand in der Grössenordnung von zusätzlichen vier Etatstellen zu realisieren.

Von helvetischem Perfektionismus – wie das etwa angedeutet wurde –, Lust an der Zentralisierung oder Lust am liebsten Spielzeug des Schweizers kann in keiner Weise gesprochen werden. Es ging und geht darum, Ihnen eine ökonomische, in kurzer Zeit realisierbare und wirkungsvolle Möglichkeit zur Kontrolle der schweizerischen Vorschriften vorzuschlagen, die in den Herstellerländern nicht immer verstanden werden. Andere, weniger griffige Lösungen sind zwar möglich, aber der Bundesrat lehnt sie wegen der grossen Nachteile ab, die ich Ihnen darzulegen versucht habe.

Wir stehen hier vor einem interessanten Phänomen, dass sowohl die Gegner als auch die wenigen Befürworter dieses Projektes die Sorge um die Umwelt bewegt. Den Gegnern möchte ich aber nochmals folgendes in Erinnerung rufen: Der Umweltschutz hat eben seinen Preis, und das nicht immer ausschliesslich in Form von Geld, sondern wie im vorliegenden Fall auch in Form von Land, das, wie ich Ihnen darlegte, ohnehin der Überbauung zugeführt wird; denn es befindet sich in der Industriezone. Wenn das Typenprüfzentrum nicht erstellt wird, werden dort Industriebauten errichtet, was voraussichtlich einen viel stärkeren Eingriff in die Landschaft darstellen würde als der Bau dieser Piste. In Bösinggen steht ein geeignetes Gelände im Eigentum des Bundes zur Verfügung. Ein ausführungsfähiges Bauprojekt liegt vor. Die Massnahmen zum Schutz der Umwelt sind dringend. Der mit der Verwirklichung des Projekts zweifellos verbundene, jedoch nicht übermässige Eingriff in die Landschaft muss – so bedauernd wie er ist – im höheren Interesse der Verminderung der Motorfahrzeugabgase und des Motorfahrzeuglärms in der ganzen Schweiz in Kauf genommen werden.

Sollte Bösinggen abgelehnt werden, könnte die Typenprüfstelle ihren gesetzlichen Auftrag künftig nicht mehr erfüllen. Der sich einstellende Vollzugsnotstand wäre auf dem Sektor Abgase, auch bei einem EMPA-Ausbau und einer Vermehrung des Personalbestandes in Dübendorf, schwer zu bewältigen, und bei den Geräuschprüfungen könnte mit den im besten Fall möglichen Teilsanierungen nur ein Teil der Kontrollen durchgeführt werden. Gerade die am meisten Lärm verursachenden Fahrzeuge könnten nicht mehr geprüft werden. Für den Umweltschutz wichtige Prüfungen und Nachkontrollen müssten somit fallen gelassen oder beim Hersteller im Ausland durchgeführt werden.

Die ungünstigen äusseren organisatorischen Verhältnisse blieben weiterhin bestehen. Der bei der zentralen Typenprüfung zu erwartende EFFI-Effekt würde mit Sicherheit ins Gegenteil umschlagen.

Noch eine abschliessende Bemerkung: Nach Strassenverkehrsgesetz obliegt dem Bundesrat der Erlass der Abgas- und Lärmvorschriften. Er hat im Sinne von zahlreichen parlamentarischen Vorstössen und getragen von der vorherrschenden Volksmeinung gesamthaft die strengsten Bestimmungen in Europa erlassen. Wenn Sie das vorliegende Projekt ablehnen, dann tragen Sie mit der Verantwortung dafür, dass diese Vorschriften nicht mehr wirksam durchgesetzt werden können.

Das Parlament hat im Zusammenhang mit dem Waldsterben vom Bundesrat strenge Massnahmen zur raschen Verminderung der Luftbelastung durch Motorfahrzeugabgase gefordert. Es sollte nun dem Bundesrat die Möglichkeit, diese Massnahmen auch wirksam zu kontrollieren und durchzusetzen, nicht verweigern.

Ich ersuche Sie daher um Eintreten und um Zustimmung zu der Vorlage und um die Genehmigung des Kredites von 14,6 Millionen Franken.

Darf ich mich noch zum Rückweisungsantrag äussern? Herr Ruckstuhl beantragt, dass das Projekt an die Kommission zurückzuweisen sei, damit das Projekt Frutigen weiter verfolgt werden könne. Er hat damit zu erkennen gegeben, dass er an sich die Notwendigkeit eines Typenprüfzentrums bejaht, dass er aber eine andere Variante studiert haben möchte.

Ich möchte Sie bitten, diesen Rückweisungsantrag abzuleh-

nen, weil er uns lediglich Zeitverzögerung bringt. Falls Sie dem Projekt Bösinggen nicht zustimmen, muss der Bundesrat ohnehin andere Lösungen studieren und entsprechende Kredite in den Voranschlag aufnehmen.

Ich beantrage Ihnen, den Rückweisungsantrag wegen Zeitverzögerung abzulehnen und auf die Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen.

**Präsident:** Herr Ruckstuhl möchte sich noch zum Rückweisungsantrag äussern.

**Ruckstuhl:** Eigentlich hätte ich mich damit abgefunden, dass mein Rückweisungsantrag überflüssig sei. Frau Bundesrätin Kopp hat mir gesagt, Frutigen liege in der Kompetenz des Bundesrates; es brauche sehr wenig, wenn man dort bleiben wolle. Wir haben Zahlen vernommen, es bewege sich um 500 000 Franken und drei Etatstellen, die allenfalls gebraucht werden.

Jetzt haben wir aber in den Ausführungen von Frau Bundesrätin gehört, dass ein Lärmschutzwall erstellt werden müsse, der allein 25 Millionen Franken kosten würde. Das wäre nicht mehr im Bereich der bundesrätlichen Kompetenzen. Irgendwo ist hier ein Widerspruch. Ich habe aber Unterlagen bekommen, die diese Ausführungen bezüglich Lärm ganz klar widerlegen. Es heisst hier, dass sich die Meereshöhe von Frutigen günstig auf die Lärmmessungen auswirke. Als einigermaßen einkalkulierbare Fehlerquellen werden hingegen der Zustand der Piste, deren Neigungen sowie die Witterung bezeichnet. Weiter heisst es noch, nach Vorschrift müssten fremde Lärmquellen mindestens 40 Meter vom Messort entfernt sein. Da nun aber die Umfahrungsstrasse 80 Meter entfernt ist, dürfte diese Forderung nach Inbetriebnahme der Strasse, d. h. im Herbst 1985, einigermaßen erfüllt sein. Es wäre also ausgeschlossen, dass sich ein solcher Damm erstellen liesse.

Ich bitte Sie deshalb, meinem Antrag auf Eintreten und Rückweisung der Vorlage zuzustimmen.

**Präsident:** Zunächst haben Sie sich darüber auszusprechen, ob Sie auf den Bundesbeschluss eintreten wollen oder nicht.

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Kommission

(Nichteintreten)

Dagegen

87 Stimmen

32 Stimmen

*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

84.449

**Motion des Ständerates (Knüsel).**

**Spielbanken**

**Motion du Conseil des Etats (Knüsel).**

**Maisons de jeu**

Beschluss des Ständerates vom 19. September 1984  
 Décision du Conseil des Etats du 19 septembre 1984

*Wortlaut der Motion*

Die Erfahrungen des Auslandes zeigen, dass seriös betriebene Spielbanken touristische Attraktionspunkte sind. Aus den Spieleinnahmen können vielfältige Bestrebungen auf dem Gebiete der Gemeinnützigkeit, des Breitensports und der Tourismuswerbung finanziert werden. Der Bundesrat wird deshalb beauftragt, der Bundesversammlung Bericht und Antrag zur Revision von Artikel 35 Absatz 1 bis 5 der Bundesverfassung zu unterbreiten, damit auch in der

Schweiz, unter Wahrung des öffentlichen Wohles, Spielbanken in einem gesetzlich zu bestimmenden Rahmen zugelassen werden können.

*Texte de la motion*

L'expérience des pays étrangers montre que les maisons de jeu gérées avec sérieux constituent une attraction touristique. Les recettes des jeux permettent de financer de multiples tâches dans des domaines d'utilité publique tels que les sports populaires et la publicité touristique. Le Conseil fédéral est donc chargé de soumettre à l'Assemblée fédérale un rapport et une proposition de révision de l'article 35, alinéas 1 à 5, de la constitution fédérale afin que, sans porter atteinte au bien public, on autorise les maisons de jeu dans un cadre légal qui reste à déterminer.

*Antrag der Minderheit*

(Braunschweig, Clivaz, Longet, Morf, Müller-Wiliberg, Ruckstuhl, Wagner, Zwygart)

Ablehnung der Motion

*Proposition de la minorité*

(Braunschweig, Clivaz, Longet, Morf, Müller-Wiliberg, Ruckstuhl, Wagner, Zwygart)

Rejet de la motion

84.444

**Motion Müller-Scharnachtal**

**Spielbanken – Maisons de jeu**

*Wortlaut der Motion vom 7. Juni 1984*

Die Erfahrungen des Auslandes zeigen, dass seriös betriebene Spielbanken touristische Attraktionspunkte sind. Aus den Spieleinnahmen können vielfältige Bestrebungen auf dem Gebiet der Gemeinnützigkeit, des Breitensports und der Tourismuswerbung finanziert werden. Der Bundesrat wird deshalb beauftragt, der Bundesversammlung Bericht und Antrag zur Revision von Artikel 35 Absatz 1 bis 5 der Bundesverfassung zu unterbreiten, damit auch in der Schweiz, unter Wahrung des öffentlichen Wohles, Spielbanken in einem gesetzlich zu bestimmenden Rahmen zugelassen werden können.

*Texte de la motion du 7 juin 1984*

L'expérience des pays étrangers montre que les maisons de jeu gérées avec sérieux constituent une attraction touristique. Les recettes de jeux permettent de financer de multiples tâches dans des domaines d'utilité publique tels que les sports populaires et la publicité touristique. Le Conseil fédéral est donc chargé de soumettre à l'Assemblée fédérale un rapport et une proposition de révision de l'article 35, alinéas 1 à 5 de la constitution fédérale afin que, sans porter atteinte au bien public, on autorise les maisons de jeu dans un cadre légal qui reste à déterminer.

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Laut Artikel 35 der Bundesverfassung sind Errichtung und Betrieb von Spielbanken verboten. In Berücksichtigung der vom öffentlichen Wohl geforderten Beschränkungen können die Kantonsregierungen jedoch das Boule-Spiel mit einem Höchsteinsatz von 5 Franken zulassen. Voraussetzung dazu ist aber, dass der Spielbetrieb zur Erhaltung oder Förderung des Tourismus als notwendig erscheint und von einer Kursaalunternehmung geführt wird, die diesem Zwecke dient.

In der Schweiz wird das Boule-Spiel gegenwärtig von 16 Kursälen angeboten. Insgesamt stellt man in den letzten

## **Motorfahrzeug-Typenprüfzentrum Böisingen FR**

### **Centre d'homologation des véhicules automobiles à Böisingen FR**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.054
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.09.1985 - 16:00
Date	
Data	
Seite	1405-1417
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 699

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.