

und Heimatschutzgesetz Gebrauch machen muss und direkt intervenieren sollte.

Zum Schluss: Man sollte die Bundesgesetze in unseren 26 Kantonen nicht nur dann anwenden, wenn sie geldwerten Charakter haben, wenn es Subventionen gibt, sondern eben auch dann, wenn Verpflichtungen im Interesse des Raumes, im Interesse von Natur und Landschaft damit verbunden sind. Ich wäre – wie gesagt – dankbar, wenn Herr Bundespräsident Koller hier noch etwas nähere Aufschlüsse geben könnte.

Bundespräsident Koller: Ich kann mich hier relativ kurz fassen, weil wir die gleiche Problematik anlässlich der Interpellation von Herrn Nationalrat Wiederkehr schon behandelt haben. Raumplanung ist in unserem Land eine gemeinsame Aufgabe von Bund, Kantonen und Gemeinden. Der Bundesrat ist daher der Ueberzeugung, dass wir dieses wichtige Problem nur vorantreiben können, wenn wir in einem Geist der Kooperation zwischen diesen verschiedenen Gewalten unseres Landes die Aufgabe lösen. Eine Konfrontationspolitik führt uns wenig weiter. Aber Sie wissen, dass der Bundesrat dann, wenn Zureden nichts mehr nützt, auch bereit ist, die nötigen rechtlichen Schritte einzuleiten, Rechtsmittel an das Bundesgericht zu ergreifen oder – wie wir das in einem Fall gemacht haben – auch einmal einen Kanton zu mahnen. Aber grundsätzlich muss die Raumplanung in einem Geiste des Einvernehmens zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden gelöst werden. Wir haben in diesem Geist schon Beachtliches erreicht. Das will nicht heissen, dass nicht noch weitere Verbesserungen möglich sind. Wenn eindeutig ist, dass Rechtsverletzungen bösgläubig nach wie vor begangen werden, wird der Bund notfalls auch mit den ihm zur Verfügung stehenden Rechtsmitteln durchgreifen.

Le président: L'interpellateur n'est que partiellement satisfait de la nouvelle réponse du Conseil fédéral.

88.074

Anschlussgleisegesetz

Voies de raccordement ferroviaires. Loi

Botschaft und Gesetzentwurf vom 14. November 1988 (BBI III, 1438)

Message et projet de loi du 14 novembre 1988 (FF III, 1374)

Beschluss des Ständerates vom 14. März 1989

Décision du Conseil des Etats du 14 mars 1989

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

M. Meizoz, rapporteur: Les questions de droit relatives aux voies de raccordement entre le réseau des chemins de fer suisses et des établissements industriels sont actuellement réglées par une loi plus que centenaire puisqu'elle date du 19 décembre 1874. Cette loi, qui a donné satisfaction dans son principe et dans son application, correspond à la situation d'un marché des transports caractérisé par le monopole du chemin de fer qui régna jusqu'au milieu du vingtième siècle. La situation est aujourd'hui inversée. Le rail doit se battre pour se créer une clientèle, pour la garder et surtout pour l'élargir. La mise en place de nouvelles voies de raccordement constitue précisément un moyen efficace de réaliser ce but. Le projet de refonte totale de la loi de 1874 fait suite à une motion de M. Müller-Meilen, conseiller national. Il a pour but d'actualiser des dispositions légales qui ne répondent plus tout à fait aux exigences de notre époque, notamment dans les domaines juridique et économique, de la politique générale des transports,

de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement.

La construction de voies industrielles de raccordement figure au nombre des mesures que le Conseil fédéral a préconisées dans son rapport sur la «Stratégie de lutte contre la pollution de l'air» du 10 septembre 1986 pour réduire la quantité de polluants rejetés dans l'atmosphère par les véhicules. La création de telles voies, qui a été marquée par une certaine stagnation imputable notamment à l'absence de subventions, favoriserait le trafic combiné et rendrait possible le développement sur une large échelle d'une chaîne de transport ininterrompue qu'on appelle aussi «transport de bout en bout». Elle doit donc être stimulée, d'autant plus qu'aujourd'hui 4000 entreprises industrielles, soit une sur quatre seulement, sont raccordées au réseau ferroviaire.

Une enquête réalisée en 1985 a fait apparaître qu'il existe des projets pour plus de 200 voies industrielles de raccordement. L'adoption de la nouvelle loi en accélérerait la réalisation, entraînant ainsi une exploitation accrue du potentiel disponible. Compte tenu du volume de transport actuel par voies de raccordement, on peut s'attendre, en cas de concrétisation, à l'horizon 2000, de tous les projets recensés, à une augmentation des transports de 1,2 million de tonnes par année. Ce volume représente un transfert de la route au rail de quelque 120 millions de tonnes/kilomètre, soit 2 pour cent du volume du trafic total. La circulation des poids lourds sur les routes en serait naturellement réduite d'autant.

A la question de savoir s'il est judicieux de promouvoir la construction des voies de raccordement, alors que le trafic par wagons complets enregistre un taux de couverture des coûts encore insuffisant, on peut répondre par l'affirmative. En effet, ce taux s'améliore avec l'augmentation du trafic entre entreprises disposant de voies de raccordement, alors qu'il recule lorsque, faute de telles voies, les marchandises doivent être transportées de gare à gare et faire l'objet d'une ou deux opérations de transbordement en cours de route. Les investissements effectués pour les lignes et les gares de triage s'en trouveraient valorisés et mieux rentabilisés.

Il y a lieu de souligner que la Confédération subventionne la construction de voies de raccordement privées en application d'une ordonnance du Conseil fédéral édictée le 23 avril 1986, celle-ci étant fondée sur les articles 18, 19 et 38 de la loi concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants.

La mise en valeur des zones industrielles et artisanales au moyen de voies de raccordement est aussi importante pour des motifs inhérents à l'aménagement du territoire, à la protection de l'environnement et à la politique des transports. La Commission des transports et du trafic accorde d'autant plus de poids à cet aspect des choses que le Conseil fédéral a déjà exprimé des vues semblables dans son rapport sur l'aménagement du territoire publié en 1987 où l'on peut lire: «Les transports et le milieu bâti sont interdépendants; il importe de mieux les coordonner. La structure du milieu bâti est optimale lorsque le trafic est faible; les conditions du trafic sont optimales lorsque l'utilisation de surfaces et d'énergie, les émissions et les atteintes à la nature, au paysage et aux sites construits sont minimales. Ces objectifs sont en règle générale plus faciles à atteindre par le biais des transports publics. Le report du trafic privé sur les transports publics contribue à diminuer les atteintes à l'homme, à la nature et aux constructions.» Ces réflexions plaident de façon convaincante en faveur de la nouvelle loi.

Le Conseil des Etats a amendé le projet de loi sur plusieurs points pour mieux l'harmoniser avec la législation sur l'aménagement du territoire. C'est ainsi qu'il a créé un nouvel article 4bis, qu'il a biffé l'article 5 relatif au droit de passage et qu'il a remodelé l'article 6, qui devient l'article 16 et traite de l'expropriation.

Je reviens maintenant sur ces trois points. Le Conseil des Etats a introduit un nouvel article 4bis selon lequel les cantons sont appelés à prendre les initiatives utiles par des mesures d'aménagement du territoire pour que les zones industrielles et artisanales soient desservies par des voies de raccordement. C'est de bonne politique et de nature à faciliter et à al-

léger la procédure, à raccourcir les délais, sans porter atteinte aux droits des tiers. La commission unanime s'est rangée à l'avis du Conseil des Etats.

A l'article 5 (ancien) le Conseil des Etats a biffé les dispositions sur le droit de passage nécessaire, analogue à celui du Code civil. Cette suppression permet d'éviter des doubles pistes dans la procédure; elle se justifie aussi parce que l'instrument de l'expropriation est dans ce cas suffisant. La commission partage ce point de vue.

Enfin, s'agissant du droit d'expropriation, article 6 (ancien) et article 16 (nouveau), il y a lieu de relever ce qui suit: alors que le Conseil fédéral prévoyait de l'accorder à celui qui voulait se raccorder, le Conseil des Etats a choisi une autre formule au terme de laquelle ce droit, qui découle de l'approbation du plan d'affectation, est transféré à l'autorité compétente (commune, association de communes, canton), autorité qui, elle, est habilitée à procéder à l'expropriation. Elle peut céder ce droit à un raccordé.

Eu égard à l'importance des voies de raccordement pour l'aménagement du territoire, la politique économique régionale et la politique des transports, la commission est d'accord, avec le Conseil des Etats, pour considérer que le droit d'expropriation doit d'abord être confié aux collectivités publiques.

Je rappelle, en conclusion, que les principales innovations du projet portent sur l'introduction d'un droit d'expropriation, d'une définition plus claire que jusqu'ici des conditions dans lesquelles la Confédération et le chemin de fer participent à la couverture des frais, d'une application uniforme des prescriptions relatives à la sécurité, d'une protection juridique accrue, notamment dans le cadre des procédures de recours, qui tient compte de la Convention européenne des droits de l'homme. A cet effet, la commission vous propose de compléter l'article 21, 3e alinéa, comme indiqué dans le dépliant. Je reviendrai sur cette question lors de la discussion par articles.

La Commission des transports et du trafic vous propose, à l'unanimité, de souscrire à la version du Conseil des Etats moyennant quelques modifications mineures, elle vous invite, à l'unanimité également, c'est-à-dire par 23 voix sans opposition, à adopter le projet de loi dans la teneur issue de ses délibérations et à laquelle le Conseil fédéral s'est rallié.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Das heute zur Diskussion stehende Anschlussgleisegesetz ist zwar ein kleines Geschäft, hat aber verkehrspolitische Bedeutung und darf nicht unterschätzt werden. Diese Vorlage geht auf eine Motion zurück, die Herr Kurt Müller-Meilen 1985 eingereicht hat.

Seit Jahren fordern wir, dass der Güterverkehr vermehrt auf die Bahn verlagert wird. Als Automobilisten ärgern wir uns dann und wann über Lastwagenkolonnen, die oft die rechte Spur der Autobahn ganz für sich beanspruchen; auch auf gewöhnlichen Strassen ist es kein Vergnügen, in Kolonnen zu stehen. Eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn ist schwierig, weil sehr oft keine Anschlussgleise vorhanden sind und der Umlad von Lastwagen auf die Bahn und umgekehrt unwirtschaftlich und oft umweltgefährdend ist. In der Schweiz ist etwa ein Viertel aller Industriebetriebe an das Bahnnetz angeschlossen. Mit mehr Anschlussgleisen könnten mehr Betriebe direkt auf die Bahn verladen.

Wichtiger aber ist, dass mit neuen Anschlussgleisen auch ein dezentraler kombinierter Verkehr Schiene/Strasse innerhalb der Schweiz ermöglicht wird. Damit könnten auch die vielen Industriebetriebe, die heute ihre Transporte mit Lastwagen ausführen müssen, weil sie keinen Gleisanschluss haben, auf die Bahn umsteigen. Bei einem zweckmässigen Anschlussgleise könnte der ganze Lastwagenaufbau oder der Grosscontainer im Betrieb verladen und bei einem Bahnhof oder in dessen Nähe auf einen Eisenbahn-Flachwagen verladen werden. Der grosse Teil der Strecke würde also mit der Bahn zurückgelegt.

Der Umlad Bahn/Lastwagen und umgekehrt muss einfach sein – und zwar ohne Krananlagen – und wenn möglich vom Lastwagenfahrer allein vorgenommen werden können. Entsprechende Systeme bestehen schon: in der Schweiz der sogenannte Abrollcontainer; in Japan und England werden ähn-

liche Techniken eingeführt. Die SBB erhoffen sich 20 Millionen Tonnen Mehrverkehr pro Jahr dank dieses Systems.

Für eine vernünftige Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn brauchen wir in jedem Fall Anschlussgleise. In der Kommission wurde die Frage aufgeworfen, ob es sinnvoll sei, den Bau von Anschlussgleisen zu fördern, obwohl der Wagenladungsverkehr nur einen Kostendeckungsgrad von 65 bis 70 Prozent aufweist. Die Antwort ist dennoch positiv.

Bei Mehrverkehr zwischen Anschlussgleisen wird der Kostendeckungsgrad besser, weil die Transporte von Anschlussgleise zu Anschlussgleise, von Bahnhof zu Bahnhof kostengünstiger sind, weil somit weniger Verladekosten anfallen. Die grossen Investitionen für Strecken- und Rangierbahnhöfe können besser genutzt werden. Ein gut konzipierter neuer kombinierter Verkehr sollte einen besseren Kostendeckungsgrad aufweisen, weil das Rangieren, An- und Abhängen von Wagen wegfallen können.

Die Erschliessung von Industrie- und Gewerbebezonen mit Anschlussgleisen ist vor allem auch aus raumplanerischen, umwelt- und verkehrspolitischen Gründen wichtig. Ihre Verkehrskommission misst diesem Aspekt sehr viel Bedeutung zu.

Der grosse Aufwand für ein Anschlussgleise führt dazu, dass konzentrierte Gewerbe- und Fabrikationszentren von einer gewissen Grösse geschaffen werden, damit sich der Aufwand lohnt. Die Erschliessung eines solchen Komplexes mit Anschlussgleisen ist viel zweckmässiger als der Bau von Erschliessungsstrassen zu vielen kleinen Betrieben. Zudem werden viele Arbeitsplätze in der Nähe eines öffentlichen Verkehrsmittels zusammengefasst, was wiederum aus Gründen der Raumplanung und der Verkehrspolitik anzustreben ist.

Im Raumplanungsbericht 1987 schreibt der Bundesrat: Verkehr und Siedlung bedingen und bestimmen einander. Sie sind in der Raumplanung besser aufeinander abzustimmen. Die Siedlungsstruktur ist dann optimal, wenn der Verkehr gering ist. Die Verkehrsführung ist dann optimal, wenn der Flächenverbrauch, der Energieverbrauch, die Immissionen insbesondere in Wohngebieten, der Eingriff in Natur und Landschaft und in Siedlungen minimal sind. Diese Ziele sind mit dem öffentlichen Verkehr in der Regel besser zu erreichen als mit dem privaten Verkehr. Die dichte Besiedlung, die Schonung der Umwelt, des Kulturlandes und der Energieressourcen setzen dem Ausbau des Strassennetzes eben Grenzen. Diese Argumente gelten für den Personenverkehr und auch für den Bau von Anschlussgleisen.

Der Ständerat hat für das Anschlussgleisegesetz auf Antrag seiner Verkehrskommission ein grundsätzlich neues Konzept gewählt. Das neue Gesetz soll ein Spezialgesetz zum Raumplanungsgesetz bilden. Die Anschlussgleise sollen grundsätzlich nach den Vorschriften des Raumplanungsgesetzes behandelt werden.

Das Konzept des Bundesrates basierte auf dem Eisenbahngesetz und dem Zivilgesetzbuch. Das Verfahren soll sich aufgrund der Beschlüsse des Ständerates nun grundsätzlich nach dem Raumplanungsgesetz richten. Das ermöglicht für die Planung und Enteignung ein einziges Verfahren. Damit wird der Weg verkürzt, ohne Beeinträchtigung der Rechte Dritter.

Das Konzept des Ständerates behält die Enteignung für Anschlussgleise bei, sieht aber kein Notgleisrecht in Anlehnung an das Notwegrecht im ZGB vor, weil das Instrument der Enteignung genügt. Die Fassung des Ständerates geht gesamthaft wesentlich weiter in der Förderung der Anschlussgleise, indem die Kantone dazu verpflichtet werden, für eine ausreichende Erschliessung der Industrie- und Gewerbebezonen mit Anschlussgleisen zu sorgen.

Die einstimmige Verkehrskommission beantragt Ihnen, auf die Vorlage in der Fassung des Ständerates einzutreten. Ich werde in der Detailberatung zu den einzelnen Artikeln noch Stellung nehmen.

Müller-Meilen: Die freisinnig-demokratische Fraktion ist für Eintreten auf die Revision des Anschlussgleisegesetzes und für Genehmigung in der Fassung der Kommissionsmehrheit. Als Motionär möchte ich dem Bundesrat und den eidgenössischen Räten für die Bereitschaft danken, die Gesetzesrevi-

sion, entgegen der ursprünglichen Absicht, in diese Amtsdauer vorzuziehen. Danken möchte ich auch für die speditiv und konstruktive Arbeit im Ständerat und in der vorberatenden Kommission.

Ueber 80 Prozent des gesamten Bahngüterverkehrs – ohne Transit – werden über Anschlussgleise abgewickelt. Die Schweiz verfügt über das dichteste Anschlussgleisennetz in ganz Europa, an dem gegen 4000 Betriebe auf 1200 Anschlussgleisen angeschlossen sind. Aber noch ist das Potential bei weitem nicht ausgeschöpft, ist doch das Interesse am Bau von neuen Anschlussgleisen immer noch gross.

Die Schweiz gilt im internationalen Verband der Anschlussgleisebesitzer als Pionier, von dessen Erfahrungen manche Länder zu profitieren wünschen. Die Verlagerung des Güterverkehrs soweit als möglich auf die Schiene ist ein erklärtes Ziel der Umweltschutz- und der Verkehrspolitik. Ihre Bedeutung wird in der Schweiz, aber auch in ganz Europa immer besser erkannt. Sie dient auch der Entlastung der zu den Spitzenzeiten überlasteten Strassen. Schliesslich ist sie ein Mittel, um die finanzielle Situation der SBB zu verbessern. Natürlich setzt eine rentable Betreibung von Anschlussgleisen ein Minimum an Verkehrsvolumen voraus. Schon 1983 warf der Anschlussgleiseverkehr einen Ertrag von rund 800 Millionen Franken ab.

Die heute vorliegende Revision des aus dem Jahre 1874 stammenden Anschlussgleisegesetzes darf als geglückt bezeichnet werden. Im Treibstoffzollgesetz wurde bereits die Möglichkeit finanzieller Beiträge geschaffen. Die heute zu beratende Gesetzesrevision bringt nun noch die nötige Erleichterung der Erstellung und des Betriebs von Anschlussgleisen.

Die FDP-Fraktion begrüsst die stärkere Ausrichtung des Erschliessungs- und Enteignungsrechts auf das Raumplanungsrecht, die der Ständerat als Erstrat vorgenommen hat. Dadurch konnte auf das privatrechtlich ausgestaltete Notgleiserecht verzichtet werden, wie Herr Weber-Schwyz soeben dargestellt hat. Richtig ist, dass künftig schon bei der Festlegung von Industrie- und Gewerbebezonen die ausreichende Erschliessung mit Anschlussgleisen geplant wird. Das Verhältnis zwischen den Rechten der Betroffenen und der Öffentlichkeit ist im Entwurf ausgewogen.

Bei Artikel 10 schliesst sich die FDP-Fraktion dem Mehrheitsantrag an, doch ist die Differenz von geringer materieller Bedeutung. Da nach einer Genehmigung in der von der Kommission vorgelegten Form keine wesentlichen materiellen Differenzen zum Ständerat bestehen, sollte einer raschen Verabschiedung und Inkraftsetzung der Revision des Anschlussgleisegesetzes nach der heutigen Behandlung nichts mehr im Wege stehen.

M. Friderici: Il ne fait aucun doute que la loi que nous examinons aujourd'hui est bienvenue. En effet, les dispositions législatives actuellement en vigueur datent de 1874. Il semble donc logique que l'on adapte la législation relative aux voies de raccordement ferroviaires aux conditions de notre époque. Toutefois, nous nous permettons de soulever quelques points qui pourraient prêter à contestation, concernant essentiellement le droit de propriété mais également la participation de la Confédération aux frais de construction et la couverture des coûts d'exploitation.

La commission du Conseil national vous propose d'ajouter une clause de besoin restreignant l'obligation pour les chemins de fer de consentir au raccordement. Nous souscrivons à cette adjonction car l'élargissement des dispositions légales à tous les établissements commerciaux et non seulement aux établissements industriels, comme prescrit dans la loi de 1874, pourrait provoquer une avalanche de demandes injustifiées pour lesquelles des coûts d'exploitation et d'entretien exorbitants, non couverts par des recettes correspondantes, risqueraient de grever lourdement les finances fédérales. D'autre part, dans la mesure où le nombre des intéressés potentiels augmente, d'autres difficultés sont à prévoir en relation avec les nouvelles dispositions sur l'expropriation et celles que le Conseil fédéral prévoyait dans le projet original sur le droit de passage. Nous relevons tout spécialement que l'expropriation est l'atteinte la plus grave au droit de propriété,

droit garanti par la Constitution fédérale. Toute expropriation doit donc répondre à des exigences constitutionnelles et en particulier être justifiée par un intérêt public. A priori, l'intérêt du requérant au raccordement est de nature privée, on ne voit donc pas comment, sauf cas exceptionnel, le raccordement d'une voie privée au réseau des chemins de fer pourrait mettre en jeu un intérêt public concret suffisant pour justifier une expropriation.

Le droit d'expropriation prévu par la loi serait-il réservé à ces quelques éventuels cas exceptionnels ou, au contraire, postulerait-on que tout raccordement est par définition d'intérêt public? Nous attendons de la part du Conseil fédéral une réponse claire à ce sujet car le message est ambigu sur cette question. Nous soulignons en outre que sur ce point précis il est fait mention d'une jurisprudence trop restrictive du Tribunal fédéral, ce qui nous incite à une prudence particulière. Ne risque-t-on pas, par l'énumération d'une liste non exhaustive des motifs d'intérêt public – économie nationale, aménagement du territoire, protection de l'environnement, politique des transports, etc. – de tomber dans l'excès contraire et de restreindre encore un droit de propriété qui, à de réitérées reprises, a déjà subi de sérieuses limitations?

Avant d'avoir recours à cette extrémité que représente une expropriation, il faudra tenir compte du développement des nouvelles techniques de transport, et notamment des techniques de transport combiné qui dans un proche avenir pourront répondre à satisfaction aux besoins de l'industrie et des entreprises commerciales d'une manière certainement beaucoup plus souple que la construction de voies de raccordement. Il n'y a donc pas lieu de banaliser les limites apportées au droit de propriété à l'occasion d'une révision mineure de notre législation.

Le groupe libéral ne peut donc souscrire aux conclusions du message sur ce point. Il soutient par conséquent la version du Conseil des Etats qui stipule que le droit d'expropriation pour les voies de raccordement découle de l'établissement d'un plan d'affectation par l'autorité cantonale compétente et non plus, comme le prévoyait le Conseil fédéral, du seul accord de ce droit par le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, à toute personne désirant se raccorder. Dans le même sens, le Conseil fédéral prévoyait un droit de passage nécessaire qui semble être une mesure moins extrême a priori que l'expropriation mais entraîne en réalité pour les propriétaires qui devraient la consentir les mêmes atteintes et nuisances. Contrairement à l'expropriation, l'obtention d'un droit de passage ne nécessite pas l'existence d'un intérêt public, ce droit de passage ne serait même pas subordonné à une pesée des intérêts privés en présence. La seule condition prévue – le caractère indispensable du passage sur le fonds d'autrui – concerne la situation du requérant au raccordement mais ne permet pas de prendre en compte les intérêts du voisin. Cette conception d'un droit de passage presque absolu, c'est-à-dire un droit de construction sur le fonds d'autrui en faveur d'un requérant à un raccordement ferroviaire privé, éclaire d'une manière inquiétante la portée du droit d'exproprier prévu dans cette loi.

Si le droit de passage nécessaire, qui a des conséquences semblables à l'expropriation, est si peu limité ou plutôt était si peu limité par le Conseil fédéral, on peut penser que le droit d'exproprier serait accordé tout aussi largement. Cette disposition sur le droit de passage nécessaire constituerait donc une mesure au moins aussi menaçante pour les tiers que l'institution du droit d'exproprier. Elle suscitait, de la part de notre groupe, les mêmes objections, voire des critiques plus sévères, dans la mesure où ce droit pouvait être octroyé dans des conditions moins restrictives. Le groupe libéral demande donc au Conseil fédéral de préciser les conditions qui seront exigées pour que le droit de propriété ne soit pas réduit à un vestige, sans aucune signification, rappelé pour mémoire en une phrase figurant dans la Constitution fédérale. Nous voulons que les conditions d'octroi du droit d'exproprier figurent au *Bulletin officiel*.

En ce qui concerne l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants, nous aurons l'occasion d'y revenir lors du développement de la proposition de minorité à l'article 10,

alinéa 2. Nous nous bornerons à préciser pour l'instant que la base constitutionnelle pour une telle utilisation fait défaut. La référence à la loi fédérale sur l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants ne saurait justifier un nouvel affront à notre charte fondamentale et à la volonté populaire clairement exprimée le 27 février 1983.

D'autre part, nous ne pouvons pas cautionner la prise en charge des frais d'exploitation et de maintenance des raccordements privés par les chemins de fer. En effet, s'agissant de raccordements privés, les raccordés doivent supporter leurs coûts d'exploitation et d'entretien au même titre qu'ils supportent les frais d'entretien des chemins, routes et places qui sont leur propriété.

Il y a de plus une ambiguïté entre les articles 10 et 14. A l'article 10, il est stipulé que les raccordés supportent la couverture des frais de construction, d'exploitation, de maintenance, d'adaptation et de suppression des voies de raccordement et des équipements s'y rapportant, les chemins de fer pouvant participer, pour autant qu'ils en tirent avantage, à ces travaux. A l'article 14, la loi prévoit que les modifications, l'adaptation et la suppression des installations de raccordement sont à la charge des chemins de fer, les raccordés pouvant participer pour autant qu'ils en tirent un avantage.

Nous serions heureux que le Conseil fédéral, sur ce point également, nous renseigne sur l'application de ces deux articles en apparence contradictoires.

Le groupe libéral entrera en matière sur cette loi, cependant, comme précisé ci-dessus, il développera d'autres arguments sur la proposition de minorité figurant à l'alinéa 2 de l'article 10.

Bircher: Ich möchte zu diesem neuen Gesetz aus der Sicht der SP-Fraktion zu drei Punkten Stellung beziehen:

Dieses Gesetz scheint uns erstens ein wichtiger Beitrag dazu zu sein, eine an sich unbestrittene Forderung, nämlich vermehrt Güter von der Strasse auf die Schiene zu bringen, zu realisieren. Es steht dem Bundesrat nicht schlecht an, dass er dieses Gesetz nun in die Legislaturplanung 1987–1991 hineingebracht hat. Insofern ist die Kritik meines Vorredners, Herrn Friderici, eher etwas verfehlt. Seien wir dankbar, dass ein konkreter Beitrag nun in Realisierung begriffen ist.

Was hat sich in Wirklichkeit bei den Gütertransporten abgespielt? Die Transportanteile der Strasse sind permanent gestiegen, jene der Schiene sind prozentual gesunken. Wir haben daher in der Bewältigung des Verkehrs auf der Strasse Probleme erhalten: verstopfte Strassen, Probleme bei der Bewältigung des Schwerverkehrs am Gotthard usw.

Probleme haben wir auch erhalten im Bereiche der Luftverschmutzung. Dazu ein Stichwort: Während beim motorisierten Privatverkehr die Schadstoffe mit den Katalysatoren gesenkt werden konnten, sind bei den Dieselmotoren, also bei den Lastwagen, keine Katalysatoren einbaubar.

Das Gesetz stammt noch aus der Anfangszeit der Bahnen, von 1874. Damals herrschte eine ganz andere Mentalität. Der Kunde kam von sich aus zur Bahn, um seine Güter transportieren lassen zu können. Heute haben wir die umgekehrte Situation. Wir haben ein sehr dichtes, leistungsfähiges Strassenetz. Wir haben aber auch das Strassentransportgewerbe, das sich in der Akquisition aktiv bemüht, die Güter auf der Strasse transportieren zu können. Daher ist es am Platz, dass dieses Anschlussgleisegesetz jetzt wirklich vorliegt, dass die Bahnen in die Offensive gehen, dass sie mit einer neuen Strategie, aber auch mit einem geeigneten Marketing an die Bewältigung der Gütertransporte auf der Schiene gehen. Mit dem Anschlussgleisegesetz erhalten wir ein Instrumentarium, das den Benützern kostenmässig entgegenkommt.

Ich greife einen zweiten Punkt heraus, der mir wichtig scheint. Auch Herr Friderici hat erwähnt, dass die Wirtschaftlichkeit der Bahntransporte nicht gegeben sei, dass also der Wagenladungsverkehr die Kosten heute nicht voll decke. Das stimmt, aber dazu muss man sagen, dass aus raumplanerischen und umweltschützerischen Gründen die Transportform Schiene sich in den meisten Fällen lohnen wird. Wenn schon Gütertransporte nötig sind, dann ist aus einer übergeordneten Sicht der Transport auf der Schiene vorzuziehen: Weniger Landverbrauch, Herr Friderici, weniger Energieverbrauch, aber auch

bedeutend weniger Immissionen als beim Transport auf der Strasse.

Raumplanerisch ist es erwünscht, dass vermehrt solche Anschlussgleise geschaffen werden. Dann werden sich auch die Industrie- und Gewerbebezonen vermehrt konzentrieren, und es wird möglich sein, dass sich der Transport wirtschaftlicher abspielt. Wirtschaftlicher heisst, dass eine grössere Menge Transportgüter auf diesen Anschlussgleisen transportiert werden kann; mit einer grösseren Transportmenge wird automatisch auch die Wirtschaftlichkeit steigen. Ich würde sagen, man muss dieses Anschlussgleisegesetz auch in die Zukunft antizipieren, um die Frage der Wirtschaftlichkeit beantworten zu können.

Ein dritter Punkt zu diesem neuen Gesetz: Neue Anschlussgleise werden natürlich Kosten bringen, sie werden Investitionen nötig machen. Da scheint uns wichtig, dass sich der Bund an diesen Kosten beteiligt. Heute schon kann der Bund gemäss Treibstoffzollgesetz Kostenbeiträge sprechen; die Treibstoffzollmittel sind also nicht nur für die Strassen da, sondern auch für andere Zwecke.

Dass der Bund nun die Möglichkeit offeriert, dass auch an die Kosten von privaten Anschlussgleisen Beiträge gesprochen werden können, ist eine sinnvolle Ausschöpfung des von uns neu kreierten Treibstoffzollgesetzes, das bisher in diesem Bereich doch weitgehend toter Buchstabe geblieben ist. Sonst wäre es nicht so, wie unsere Kommissionssprecher gesagt haben, dass nämlich erst ein Viertel aller Industriebetriebe Anschlussgleise haben.

Mit diesen drei Bemerkungen möchte ich Sie einladen, dem neuen Anschlussgleisegesetz beförderlichst zuzustimmen.

Frey Walter: Im Namen der SVP-Fraktion möchte ich zum neuen Bundesgesetz über Anschlussgleise sprechen. Andere vor mir und vor allem der Bundesrat haben bereits die positiven Seiten dieses Anschlussgleisegesetzes gewürdigt; darauf kann ich verzichten.

Es ist wahr, das alte Gesetz datiert von 1874. Es kann nicht so schlecht gewesen sein. Wir haben heute rund 2300 private Anschlussgleise. Herr Bircher hat richtig in der Botschaft und im Kommissionsprotokoll nachgeschaut, es sind 4000 Industriebetriebe an Anschlussgleise angeschlossen. Das ist praktisch jeder vierte Industriebetrieb, und die Schweiz hat mit dem alten Gesetz die höchste Dichte von Anschlussgleisen Europas. Im übrigen, das möchte ich hier ganz klar und deutlich sagen, ist die Bahn weder ökonomisch noch ökologisch für die Feinverteilung von Gütern geeignet. Ich möchte da auf die Ausführungen von Bundesrat Ogi in der Kommission, die im Protokoll festgehalten sind, verweisen. Er hat selbst gesagt, dass für Kurzstrecken und für Feinverteilung der Güter die Bahn nicht das geeignete Mittel sei. Ich bin nicht kritisch gegenüber der Tatsache – wie Herr Friderici von der Liberalen Partei –, dass dieses Anschlussgleisegesetz, ohne dass es in der Legislaturplanung bereits aufgeführt gewesen wäre, hier schon behandelt wird. Im Gegenteil, ich möchte dem Bundesrat, dem Bundesamt und dem Ständerat ein Kompliment machen, dass man effizient handeln kann. Offensichtlich scheint man effizient handeln zu können, wenn es um Bahnbelange geht. Trotzdem: Die SVP-Fraktion ist für die Annahme dieser Vorlage.

Wichtig erscheint uns, dass wir für die Annahme nach Fassung des Ständerates sind. Im Artikel 4bis werden die raumplanerischen Aspekte berücksichtigt. Wichtig ist auch, dass die Nationalratskommission eine Ergänzung beim Artikel 3 vorgenommen hat, indem sie fordert, dass ein Bedürfnis ausgewiesen wird; ich glaube, das ist notwendig. Die SBB, die ihren Auftrag effizient erfüllen möchten, und die Kulturlandvertediger werden es ganz sicher verdanken.

Im Gegensatz zu meinem Vorredner, Herrn Bircher von der SP-Fraktion, ist die SVP-Fraktion beim Artikel 10 Absatz 2 eindeutig für die Minderheit Friderici. Es ist richtig, wie Herr Müller-Meilen ausgeführt hat, dass dies substantiell am Gesetz nicht sehr viel ändert. Aber wir sind überzeugt, dass das Treibstoffzollgesetz dem Artikel 36ter der Bundesverfassung in dieser Beziehung nicht entspricht.

Ich möchte doch die verantwortlichen Mitglieder dieses Saa-

les bitten, die Automobilisten nicht unnötig zu ärgern – eben wenn es substantiell nicht notwendig ist. Ein Referendum aus so einem Anlass wäre doch nicht gut. Noch schlimmer wäre eine Initiative der Automobilisten zur Abschaffung des Treibstoffzollzuschlages. Wir Automobilisten sind es gewohnt, die Milchkühe der Nation zu sein. Ohne bäuerlich zu werden, möchte ich aber sagen: Auch Kühe können beim Schwenken von roten Tüchern wild werden.

Nun zurück zum vorgesehenen Bundesgesetz. Als wichtig betrachten wir die Ergänzung von Artikel 21 Absatz 3, welche es einem planungsrechtlich Enteigneten ermöglicht, ans Bundesgericht zu gelangen.

Nun noch einige Fragen, die ich gerne vom Bundesrat präzisiert hätte:

1. Ist ein Anschlussbegehren eines Privaten *per definitionem* im öffentlichen Interesse? Die Botschaft ist hier nicht klar.

2. Das Notgleiserecht – mit anderen Worten gesagt: die Enteignung für die Durchfahrt – ist sehr absolut formuliert. Tangiert es das verfassungsrechtlich garantierte Recht auf Eigentum nicht?

3. Die Kosten werden gemäss Artikel 10 vom Nutzniesser bezahlt, bei Unterstützung durch die Eisenbahn – auch dann, wenn man nicht gebrauchte Anschlussgleise abbaut. Beim Artikel 14 wird genau das Gegenteil stipuliert. Vielleicht erhalten wir auch hier eine Präzisierung.

Trotzdem: Die SVP hält im gesamten die Vorlage für unterstützenswert und empfiehlt Ihnen mit allen Stimmen Eintreten, unterstützt aber bei Artikel 10 Absatz 2 den Minderheitsantrag Friderici.

Persönliche Erklärung – Déclaration personnelle

M. Friderici: Je monte encore une fois à cette tribune pour m'exprimer plus simplement. En effet, mes propos précédents étaient trop compliqués pour M. Bircher qui ne les a pas compris. Je donnerai donc des exemples. Une voie de raccordement, si l'on a besoin d'un wagon par semaine ou même par jour, prendra davantage de place sur notre territoire national qu'un bout de route que peuvent utiliser les employés de l'entreprise et une vingtaine de camions par semaine ou par jour. Une voie de raccordement n'est rentable que si un certain nombre de transports s'effectuent. Nous ne devrions nous en plus, par une loi, accorder un raccordement à n'importe qui. Telles étaient mes précisions. La prochaine fois que vous voudrez me citer, tentez au moins de comprendre ce que je dis.

Frau Diener: Das Anschlussgleisegesetz ist ein kleines und trotzdem sehr wichtiges Gesetz, denn es ermöglicht die Förderung des Bahngüterverkehrs, und dieser ist ja ein politischer Dauerbrenner.

Heute ist nur knapp jeder vierte Industriebetrieb direkt ans Bahnnetz angeschlossen – wir haben es schon gehört. Der Grund liegt unter anderem an der mangelnden Finanzierung, wurden doch bisher die Kosten dem alten Gesetz entsprechend dem Anschliesser auferlegt. Der weiterhin zunehmende Güterverkehr und der verfassungsrechtliche Mangel – man kann den Güterverkehr nicht auf die Schiene zwingen – sind die prägenden Momente von heute. Es geht nun darum, Möglichkeiten zu schaffen, um vermehrt die Güter auf die Schiene zu bringen; das ist mit diesem Gesetz möglich.

Aus Umweltschutzüberlegungen – ich denke an Luftreinhalte-Konzept – und auch aus raumplanerischen Überlegungen ist die Förderung von Anschlussgleisen begründet, und zwar auf zwei Ebenen: einerseits auf der Ebene der besseren finanziellen Unterstützung und andererseits auf der Ebene der raumplanerischen Realisierungsmöglichkeit. Aus raumplanerischer Sicht sind Anschlussgleise oft sinnvoller als Erschliessungsstrassen. Im Gesamten gesehen bieten die Anschlussgleise ganz sicher grosse Vorteile. Das hält übrigens auch der Raumplanungsbericht 87 fest. Die Vorschriften des Raumplanungsgesetzes müssen natürlich auch für die Anschlussgleise gelten, und die entsprechenden Massnahmen müssen getroffen werden.

Aus grüner Sicht ist nicht nur die Transportmenge nach Gewicht als Bedürfnisgrund zu werten. Zum Beispiel die Gefähr-

lichkeit oder das Volumen der Transportmenge oder die Probleme einer allfälligen Strassenerschliessung müssen miteinbezogen werden. Heute eignet sich die Bahn für Kurzstrecken im Güterverkehr noch nicht sehr gut. Das heisst aber nicht, dass sich das in Zukunft nicht einmal ändern kann.

Noch ein Wort zur Finanzierung. Aus Artikel 18 des Treibstoffzollgesetzes geht klar hervor, dass der Bund ermächtigt ist, den Bau von Anschlussgleisen zu fördern. Er kann Beiträge von 40 bis 80 Prozent an die anrechenbaren Kosten gewähren. Das explizite Festhalten der Beitragsgewährung in Artikel 10 Absatz 2 des Anschlussgleisegesetzes scheint der grünen Fraktion sinnvoll, damit derjenige, der ein Anschlussgleise bauen will, gleich alle Bestimmungen in einem Gesetz findet. Wir unterstützen hier die Mehrheit und nicht die Minderheit. Im übrigen ist die grüne Fraktion für Eintreten.

Eisenring: Dem gesamten Eindruck nach – man beachte die mangelnde Präsenz im Saal – handelt es sich hier um eine wenig bedeutende Vorlage. Das zeigt aber nur, dass man wieder einmal die grössere Einordnung einer solchen Vorlage in das Bett der Gesamtpolitik vernachlässigt. Es ist zwar eine sektorielle Massnahme, aber mit indirekten Auswirkungen, die wir heute nicht überblicken.

Ich möchte ausdrücklich erwähnen, dass ich für die Vorlage bin. Ich mache aber ebenso mit allem Nachdruck auf die Ausführungen insbesondere des deutschsprachigen Sprechers, Herrn Weber-Schwyz, aufmerksam, nach denen der Kostendeckungsgrad der geplanten Anlagen ungenügend ist. Wir werden früher oder später daher unter diesem Titel zu neuen Gesprächen mit den SBB und auch zu neuen Beitragsleistungen in Richtung Defizitdeckung, Abstrich an Zinslasten usw. Hand bieten müssen. Es bleibt eben mindestens vorerst dabei, dass der Strassentransport – insbesondere weil damit auch die sogenannte Feinverteilung verbunden werden kann – namentlich für Massengüter zweckmässiger und billiger ist als der Transport über die Bahnen. Die Anschlussgleise können zwar eine gewisse Attraktion ausüben, sie müssen es aber nicht unbedingt.

Wesentlich ist aber etwas ganz anderes, und ich bin sehr enttäuscht, dass hierüber nicht gesprochen wird: nämlich die Einbettung des Anschlussgleisekonzepts in unsere bestehende – oder allenfalls einmal nicht mehr bestehende – Kartell- und Wettbewerbsordnung. Ich bin mit einem Fall beschäftigt, bei dem bereits Anschlussgleise bestehen; aber durch die vom Staat in Erwägung gezogene Aenderung der bestehenden Wettbewerbsordnung – lies Kartelle – könnte dieser Wirtschaftszweig gezwungen werden, mit 500 oder noch mehr Lastwagen zusätzlich auf die Strasse zu gehen, Anschlussgleise hin oder her. Hier bestehen dann nicht mehr benutzte Anschlussgleise, auf der anderen Seite haben wir noch mehr Schwerverkehr auf der Strasse.

Ich bitte, auch bei solch sogenannten bahnfrendlichen Massnahmen andere Entwicklungen in unserem Land mitzubetrachten. An und für sich bin ich gegen Kartelle, ich bin für den freien Markt; aber es gibt Dinge, die im Zusammenhang einer Gesamtschau beurteilt und geordnet werden müssen.

Es kommt dazu, dass auch bei der Anschlussgleisepolitik natürlich die Folgen des grenzüberschreitenden Verkehrs, namentlich von Massengütern, zu berücksichtigen sind. Die Anschlussgleise haben nur einen Sinn, wenn höhere Transportkosten als erträglich schliesslich vom Markt akzeptiert werden und die teureren Bahntransporte nicht von den günstigeren Strassentransporten aus dem Ausland «unterlaufen» werden. Diesen Fragen ist man, wie wir gesehen haben, auch in der Botschaft nicht nachgegangen.

Ich sage ausdrücklich: Ich bin nicht gegen die Vorlage. Ich verlange aber die Einbettung solcher Vorlagen in die Gesamtschau unserer Wettbewerbs- und Wirtschaftsordnung. Ansonsten werden in dieser nur neue Löcher aufgerissen, die wir nachher, Umweltschutz hin oder her, wieder anderweitig decken müssen.

Scherrer: Ich gebe zuerst meine Interessenbindung bekannt und kündigt gleich an, dass ich keinen Antrag stelle: Ich komme aus der Transportbranche und bin Mitglied der Ge-

schäftsleitung der Schmid-Transporte in Wettingen; ich ergreife das Wort, um meinen Kollegen Charles Friderici, der auch Transportunternehmer ist, zu unterstützen.

Wer weiss, wie Transporte ablaufen, was unsere Kunden für Bedürfnisse haben und welche Anforderungen sie an uns stellen, der weiss und muss wissen, dass von diesem Anschlussgleisegesetz und von den Anschlussgleisen, die bestehen und noch erstellt werden sollen, keine Wunder zu erwarten sind. Besonders im kombinierten Verkehr ist der Transport per Bahn nur sinnvoll und rentabel, wenn die Distanz mehr als 500 km beträgt. Wenn Sie innerschweizerische Transporte ausführen, beispielsweise von Neuenburg nach Langnau im Emmental oder von Lugano nach Chur, dann ist dieser Transport mit der Bahn viel zu zeitraubend, zu umständlich und zu teuer. Das sind die Tatsachen.

Ich kann Ihnen ein Beispiel nennen: Gestern habe ich einen Kollegen getroffen, der eine Firma in Burgdorf hat. Wenn er Material per Bahn nach Langnau im Emmental transportieren will, dann braucht es tatsächlich zwei Tage. Und das ist in Zukunft für die Wirtschaft nicht tragbar, dies um so mehr, als heute die Industrie- und Gewerbebetriebe ihre Lagerhaltungskosten senken; die Lagerbestände müssen aus Kostengründen sinken. Das heisst, dass es für diese sogenannte Just-in-time-Produktion schnelle, zuverlässige und günstige Transporte braucht. Glauben Sie nicht, dass diese Transporte in der Schweiz per Bahn durchgeführt werden können!

Die mittlere Transportdistanz in der Schweiz beträgt – sage und schreibe – nur 22 km. Da ist es sowieso nicht mehr sinnvoll, auf die Bahn umzuladen. Trotzdem bin ich nicht gegen das Anschlussgleisegesetz, denn Ware, die von der Schweiz ins Ausland geht, die vom Ausland in die Schweiz kommt, kann sinnvollerweise per Bahn transportiert werden.

Und jetzt hätte ich gerne von Ihnen, Herr Bundesrat Ogi, eine Stellungnahme zu einem konkreten Fall: Die Transportfirma Giezendanner in Rothrist ist einige hundert Meter neben der Bahn situiert und möchte gerne ein Anschlussgleise bauen. Sie hat den Antrag gestellt; sie möchte den kombinierten internationalen Transport fördern. Sie hat zur Antwort bekommen, das sei nicht möglich, denn im Konzept «Bahn 2000» hätte dort kein Anschlussgleise mehr Platz. Wenn es wirklich so ist, dass Transportunternehmen mitmachen wollen und wegen mangelnden Kapazitäten nicht können, dann frage ich mich, wozu dieses Gesetz gut ist. Ich danke Ihnen, wenn Sie mir die Antwort heute geben können.

Bundesrat Ogi: Herr Scherrer, ich kann Ihnen diese Antwort heute sicher nicht geben. Ich verstehe auch nicht, warum im Fall Giezendanner in Rothrist ein solches Anschlussgleis nicht möglich sein sollte.

Ich bin Ihnen dankbar, dass niemand die Wichtigkeit dieses Anschlussgleisegesetzes in Frage stellt. Es geht um eine Förderung, um eine neue Transportphilosophie, die – davon bin ich überzeugt – vor allem im internationalen, im Alpen transitverkehr an Bedeutung gewinnen wird. Vielleicht ist diese Förderung weniger für den nationalen Bereich, aber trotzdem sollten wir eine neue und verbesserte Leistung anbieten. Wir stellen nämlich fest, dass die Entwicklung in den letzten Jahren stagniert hat. Der Grund dafür liegt beim Gesetz, das aus dem Jahre 1874 datiert; dieses Gesetz ist der neuesten Entwicklung natürlich nicht mehr angepasst. Im weiteren auferlegt dieses Gesetz die gesamten Kosten für die Errichtung der Gleise einzig und allein dem Anschliesser. Eine Totalrevision ist aus diesen Gründen unerlässlich, was im Grundsatz hier auch von niemandem bestritten worden ist.

Der vorliegende Gesetzesentwurf wurde Ihnen so rasch präsentiert, weil wir nicht nur reden, sondern dort, wo wir etwas verbessern können, dies auch tun sollten; es geht auch um unsere Glaubwürdigkeit gegen aussen. Ich werde am nächsten Dienstag den Präsidenten der EG-Verkehrsminister, den Irländer Brennan, treffen, und ich wäre dankbar, wenn ich ihm ein neues, modernes Anschlussgleisegesetz der Schweiz vorstellen könnte.

Die Verkehrsminister der EG werden sich am Mittwoch und Donnerstag in Brüssel treffen; auch dort wäre es gut, wenn die EG-Verkehrsminister zur Kenntnis nehmen könnten, dass die

Schweiz auch in diesem Bereich nicht nur spricht, sondern auch bereit ist zu realisieren.

Der Gesetzesentwurf verfolgt zwei Ziele:

1. die Förderung des öffentlichen Verkehrs auf der Schiene, insbesondere des Güterverkehrs im Rahmen der aktuellen Verkehrspolitik, die Ihnen sicher bekannt ist;
2. die Ueberarbeitung der Rechtsgrundlage für diese Anschlussgleise.

Die Anschlussgleise tragen entscheidend dazu bei, dass Massentransporte auf langen Strecken – diese langen Strecken sind, was Schweizer Verhältnisse betrifft, noch zu definieren – vermehrt auf die Bahn gebracht werden können. Sie wissen, dass die SBB diesbezüglich für nächstes Jahr Verschiedenes vorgesehen haben. Ich denke vor allem an die sogenannten Ganzzüge – diese Ganzzüge sind im Rahmen des neuen Konzeptes «Cargo 2000» vorgesehen –, an den Einzelwagenverkehr, an das Kleingutangebot Cargo Domizil und schlussendlich – das ist neu – an die Behälterangebote in Linienzügen. Wir hoffen, dass mit diesen neuen Angeboten für die nationalen Bedürfnisse im Bereich des Güterverkehrs die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene erreicht werden kann.

Im Hinblick auf die Realisierung dieser Ziele hat die Verordnung des Bundesrates vom 23. April 1986 über Beiträge an private Anschlussgleise die Forderung von Artikel 18 des Treibstoffzollgesetzes vom 22. März 1985 bereits konkretisiert. Sie hat ausserordentlich zur Verbreitung der Anschlussgleise beigetragen. Bis 1989 steigerte sich die Zahl der Beitragsgesuche auf 402. Bis heute sind 319 Gesuche behandelt und 59,6 Millionen Franken zugesichert worden, wobei bereits 39,2 Millionen Franken ausbezahlt worden sind.

Gerade die Begrenzung des Höchstgewichtes für Strassen Transporte auf 28 Tonnen und nicht zuletzt auch das Nachfahrverbot sind Elemente zu einer verstärkten Inanspruchnahme von Anschlussgleisen. Da die Gesuche grundsätzlich vor Erstellung der Gleise eingereicht werden müssen, tritt bis zur Auszahlung nach Vorlage der Bauabrechnung eine gewisse Verzögerung ein.

Jetzt geht es noch um die notwendige Anpassung des Gesetzes an die Ihnen bekannten Ziele. Mit Blick auf die Detailberatung und im Zusammenhang mit den Aenderungen, die der Ständerat und Ihre Kommission angebracht haben, will ich nur einige wenige Aspekte des Entwurfs hervorheben. Ich halte mich dabei an die Systematik des Entwurfs, wie er aus dem Ständerat gekommen ist.

Die grundsätzliche Pflicht der Eisenbahnunternehmungen, einem Anschluss zuzustimmen – ich beziehe mich auf Artikel 3 –, ist ein Instrument zur Förderung der Anschlussgleise. Zwar sieht schon das Gesetz von 1874 diese Verpflichtung vor. Aber die betreffende Vorschrift ist nur eine Grundsatzerklärung geblieben, die der damaligen übermächtigen Position der Eisenbahnen Rechnung tragen sollte. Die Bahnen werden nun verpflichtet, den Anschluss zu gewähren, wenn dadurch weder der Bahnbetrieb noch der zukünftige Ausbau der Bahnanlagen beeinträchtigt werden.

Ihre Kommission hat die Berufung auf die Anschlusspflicht noch vom Nachweis eines Bedürfnisses abhängig gemacht. Wir akzeptieren das, und damit ist auch der Wunsch von Herrn Nationalrat Friderici erfüllt. Auf jeden Fall werden die Eisenbahngesellschaften ihr Einverständnis mit neuen Anschlüssen nicht verweigern können, nur weil diese ihren Rentabilitätsanforderungen nicht genügen.

Der neue Artikel 4bis hat in erster Linie den Vorteil, dass die Erstellung von Anschlussgleisen mit den Anforderungen der Raumplanung verknüpft wird. Mit der Genehmigung der Nutzungspläne wird das Enteignungsrecht automatisch dem Gemeinwesen erteilt. Die Einsprachen gegen eine Enteignung werden im raumplanerischen Verfahren behandelt. So ist die Garantie gegeben, dass die Enteignung nur als *ultima ratio* angewandt wird und nur, wo es sinnvoll ist.

Dass die Anschlussgleise durch Nutzungspläne verwirklicht werden, trägt zu ihrer Förderung bei. Im Zusammenhang mit dieser Bestimmung bindet die neue Formulierung des Artikels 16 das von der Motion und von den verschiedenen Kantonen verlangte Enteignungsrecht an die Genehmigung der Nutzungspläne. Ihre Kommission hat aus diesen Aenderungen

auf dem Gebiet des Bewilligungs- und Enteignungsverfahrens die Konsequenz gezogen, im Artikel 21 Absatz 3 einen Zusatz anzubringen, dass gegen einen letztinstanzlichen kantonalen Entscheid zur Genehmigung eines Nutzungsplanes die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ans Bundesgericht zulässig ist, wenn im gleichen Verfahren auch über Einsprachen gegen die Enteignung entschieden wurde.

Ich kann mich diesem Vorschlag absolut anschliessen. Der Artikel 10 zeigt, dass der Bund gewillt ist, aufgrund des Treibstoffzollgesetzes Beiträge an Anschlussgleise auszurichten. Wie bisher hindert nichts die Bahnen daran, sich freiwillig an der Deckung der Kosten zu beteiligen, wenn sie darin einen Vorteil erblicken. Ich hoffe, dass Sie diesem Gesetz nun den «Schlussanstrich» geben, damit der neue Erlass möglichst schnell seine Wirkung entfalten kann.

Noch zu den Fragen. Herr Nationalrat Frey, wegen des Notwegrechts: Hier ist die gleiche Antwort zu geben wie Herrn Nationalrat Friderici betreffend Enteignung. Ein Notrecht gibt es nicht mehr. Auf Ihre Fragen zu Artikel 10 und 14 werde ich im Rahmen der Detailberatung zurückkommen.

Wir haben in der Verkehrspolitik vier Grundsätze:

1. Wir wollen die freie Wahl der Verkehrsmittel auch in Zukunft ermöglichen. Wir müssen hier auch an die Berg- und Randgebiete denken.

2. Wir wollen den Mehrverkehr auf unsere Art bewältigen.

3. Wir wollen dem öffentlichen Verkehr Priorität geben; hier investieren wir bekanntlich Milliarden.

4. Wir wollen auch gegen aussen das Testland für den kombinierten Verkehr werden. Wir wollen beweisen, dass diese neue Verkehrsphilosophie funktioniert. Wir tun dies alles auch, damit der 40-Tonnen-Korridor auf der Strasse abgewendet werden kann. Hier ist es natürlich richtig – wie Herr Nationalrat Eisenring gesagt hat –, dass ein Einfügen in die Wettbewerbs- und Wirtschaftsordnung angestrebt werden muss.

Ich möchte Sie bitten, diesen Schritt heute zu tun, dieses Anschlussgleisegesetz zu akzeptieren und gegen innen wie gegen aussen, national wie international, ein gutes Zeichen zu setzen. Wie gesagt: Das Zeichen könnte für die Verhandlungen mit der EG von grosser Bedeutung sein.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 3

Antrag der Kommission

.... beeinträchtigt und ein Bedürfnis ausgewiesen ist. Sie darf

Art. 3

Proposition de la commission

.... son extension future, et lorsqu'un besoin est établi. Le raccordement

M. Meizoz, rapporteur: La commission propose que l'obligation de consentir à un raccordement au réseau des chemins de fer soit subordonnée à l'existence d'un besoin. Ce faisant, on veut éviter de mauvais investissements ou encore des investissements insuffisamment rentables. Le volume du trafic sera déterminant pour établir ce besoin. Des raisons relevant de l'aménagement du territoire ou de la protection de l'environnement pourront également être prises en considération.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Bei diesem Artikel beantragt Ihnen die Kommission, die Fassung des Ständerates zu übernehmen und zudem als Voraussetzung für die Pflicht zur Anschlussgewährung auch das Bedürfnis nach einem Anschlussgleise im Gesetz zu erwähnen. Das ist eine erste Präzisierung, die hier im Gesetzestext vorgenommen wird und vielleicht in Fragen bezüglich der Botschaft Klarheit schafft. Das Bedürfnis kann sich aus der Transportmenge ergeben, aber auch aus dem Volumen oder der Länge der Güter, die sich nicht zum Strassentransport eignen. Es kann aber auch aus Gründen der Raumplanung oder des Umweltschutzes ein Bedürfnis für das Anschlussgleise abgeleitet werden.

Mit der Ergänzung Ihrer nationalrätlichen Kommission schaffen Sie auch eine Barriere zu unnötigen Erschliessungsfordernungen und schützen meiner Meinung nach die SBB vor unnötigen Verpflichtungen.

Angenommen – Adopté

Art. 4 – 9

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 10

Antrag der Kommission

Abs. 1

Der Anschliesser trägt die Kosten von:

a.

b. verursacht werden.

Abs. 1bis (neu)

Die Bahn kann sich an den Kosten beteiligen, soweit ihr Vorteile erwachsen.

Abs. 2

Mehrheit

.... nach den Artikeln 18 und 19 des

Minderheit

(Friderici, Frey Walter, Müller-Wiliberg, Perey, Wanner)

Streichen

Art. 10

Proposition de la commission

Al. 1

Le raccordé supporte les frais:

a.

b. la voie de raccordement.

Al. 1bis (nouveau)

Le chemin de fer peut participer à la couverture de ces frais pour autant qu'il tire avantage de ces travaux.

Al. 2

Majorité

.... aux articles 18 et 19 de la loi

Minorité

(Friderici, Frey Walter, Müller-Wiliberg, Perey, Wanner)

Biffer

Abs. 1, 1bis – Al. 1, 1bis

M. Meizoz, rapporteur: La dernière phrase de l'article 10, premier alinéa, lettre b («le chemin de fer participe à la couverture de ces frais pour autant qu'il tire avantage de ces travaux»), s'applique non seulement aux travaux définis sous la lettre b, mais également à ceux mentionnés sous la lettre a. Cela étant et pour marquer qu'il en est bien ainsi, la commission propose de créer un nouvel alinéa 1bis.

Au surplus, la formule impérative est abandonnée au profit de la formule potestative, aux termes de laquelle le chemin de fer «peut participer» à la couverture de ces frais. C'est moins contraignant et la marge de manoeuvre ou d'appréciation du chemin de fer s'en trouve élargie.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Bei Artikel 10 (neu) wurden einige Aenderungen vorgenommen. Sie dienen vor allem einer klaren Formulierung, und die Einleitung zu Absatz 1 zeigt Ihnen bereits, dass man klar aussagt: «Der Anschliesser trägt die Kosten von»; dann folgen die Buchstaben a und b, die festhalten, unter welchen Voraussetzungen die Kosten zu tragen sind.

Im weiteren haben wir einen neuen Absatz 1bis aufgenommen. Die Kommission hat die Meinung, dass man hier die Kann-Formel einfügen muss und dann klar aussagt, dass sich die Bahn an den Kosten beteiligen «kann», soweit ihr Vorteile daraus erwachsen, wiederum verbunden mit der Aenderung, die Sie bei Artikel 3 vorgenommen haben (Bezug auf das Bedürfnis). Auf der anderen Seite sind die wirtschaftlichen Voroder Nachteile damit gewichtet.

Ich bitte Sie, dieser Aenderung zuzustimmen.

Angenommen – Adopté

Abs. 2 – Al. 2

M. Friderici, porte-parole de la minorité: Je constate que le Conseil fédéral nous avait dit qu'à la première partie de l'article 10 il leverait l'ambiguïté qui existait entre cet article et l'article 14. Or, le conseiller fédéral ici présent n'a pas pris la parole, si bien que cette ambiguïté n'est pas levée.

D'autre part, à l'article 3 nous avons parlé de la clause du besoin. M. Ogi n'a pas défini cette clause du besoin et il est en contradiction avec les rapporteurs de la commission. Je pense que sur ce point-là, nous mériterions d'avoir des éclaircissements.

J'en viens maintenant à la proposition de minorité. La Constitution fédérale stipule très clairement les conditions de l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants. Aucune mention de cette utilisation pour des raccordements ferroviaires privés ne figure à l'article 36. A cet effet, il est clairement précisé à l'alinéa 1 que la Confédération utilise pour des tâches en rapport avec le trafic routier la moitié du produit des droits d'entrée de base et la totalité de la surtaxe. Il apparaît donc que la loi fédérale concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants du 22 mars 1985 n'est pas conforme au texte constitutionnel adopté par le souverain lors de la votation populaire du 27 février 1983. L'article 3, lettre c de cette loi précise effectivement l'utilisation du produit des droits d'entrée pour la suppression des passages à niveau ou pour l'amélioration de leur sécurité, pour les frais d'embranchements ferroviaires privés et pour les frais d'autres mesures visant à séparer les transports publics du trafic privé. L'adjonction concernant les frais d'embranchements ferroviaires privés est une interprétation à notre sens abusive du texte constitutionnel, qui ne prévoit que des contributions aux frais de suppression des passages à niveau ou d'amélioration de leur sécurité, ainsi qu'aux frais de promotion du trafic combiné, du transport de véhicules routiers accompagnés, de la construction de places de parc dans les gares et d'autres mesures qui favorisent la séparation des courants de trafic. Nulle trace dans le texte constitutionnel du financement des frais d'embranchements ferroviaires privés.

En effet, les raccordements ferroviaires privés ne correspondent pas à la définition du trafic combiné car, d'une part, il ne s'agit pas d'un transport et, d'autre part, une fois raccordé, l'industriel ou le commerçant aura recours au transport ferroviaire de bout en bout. Sur ce plan le groupe libéral est en contradiction avec M. Weber lorsqu'il définit le transport combiné. Le transport combiné a une définition très précise et ce n'est en tout cas pas celle qu'a donnée M. Weber dans son exposé d'introduction. Ces raccordements ne peuvent pas être définis comme des mesures favorisant la séparation des courants de trafic, celles-ci étant comprises dans un sens plus restrictif: ainsi, dans les localités, il s'agit de créer des voies réservées aux transports publics ou hors de ces localités, lorsque certaines lignes de chemin de fer empruntent sur tout ou partie de leur parcours des routes ouvertes au trafic routier, de les construire en site propre.

D'autre part, l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants doit également être subordonnée à un intérêt public. Sur ce point-là, Monsieur le conseiller fédéral, vous n'avez pas répondu à la question de M. Walter Frey ni à la mienne, à savoir si un raccordement ferroviaire pour un privé pouvait être considéré comme d'intérêt public. Il s'agit là effectivement d'intérêt privé d'entreprises particulières. Comment justifier dès lors que des fonds publics puissent être employés pour la construction de voies de raccordement qui, dans le titre même de la loi, sont privées? La Fédération routière suisse a, dans le courant de la procédure de consultation, transmis ses plus expresses réserves sur ce point. Le Parlement a donc, à tort, interprété extensivement l'article 36ter, lettre c de la Constitution fédérale dans la loi sur l'utilisation du produit des carburants. Cette première erreur ne saurait cautionner sa répétition dans la présente loi.

Le groupe libéral vous invite donc à respecter strictement la volonté populaire et à biffer le deuxième alinéa de cet article 10, comme le propose la minorité.

Bircher: Es ist erstaunlich, dass Herr Friderici aus Artikel 10 jetzt eine Grundsatzfrage macht. Wenn Sie den Verweis anschauen, der unten auf Seite 4 der Fahne angebracht ist, dann heisst es ja sehr deutlich, dass der Bund nach Artikel 18 Absatz 1 des Treibstoffzollgesetzes an die Erstellung von Anschlussgleisen Beiträge leisten kann.

Herr Friderici, wir haben 1984 und 1985 sehr genau und sehr präzise die Grundsatzdiskussion geführt, ob dieses Treibstoffzollgesetz auch Beiträge an Anschlussgleise ermöglichen soll. Wir haben in Artikel 18 des Treibstoffzollgesetzes von 1985 deutlich festgehalten: «Der Bund kann überdies Beiträge an die Kosten der Erstellung privater Anschlussgleise leisten.» Sie rollen also eine Diskussion auf, die wir hier und im Ständerat als Gesetzgeber (das Referendum wurde nicht ergriffen) bereits vor mehreren Jahren geführt haben. Sie tun, als ob es hier jetzt über eine Grundsatzfrage zu entscheiden gelte.

Wenn es einfach um die Uebernahme bisherigen Rechtes geht – das steht genau in Artikel 10 Absatz 2, es ist nichts anderes als ein Hinweis auf die zwei Artikel des Treibstoffzollgesetzes –, dann bitte ich Sie schon, jetzt nicht wieder in Geschichte zu machen und eine Schlacht heraufzuschwören, die Sie anscheinend damals verloren haben. Unser Ratsbetrieb ist alles andere als sinnvoll, wenn wir nach kurzer Zeit immer wieder auf solche Grundsatzbeschlüsse zurückkommen.

M. Meizoz, rapporteur: Contrairement à ce que pense M. Friderici, le versement de contributions pour favoriser la construction d'embranchements ferroviaires privés a une base constitutionnelle solide. Il suffit, pour s'en convaincre, de faire une lecture correcte de l'article 36ter de la constitution. Si cet article ne fait pas expressément mention des voies de raccordement ferroviaires, il autorise néanmoins la Confédération à verser des contributions aux frais de promotion du trafic combiné et d'autres mesures qui favorisent la séparation des courants de trafic. Or, on en conviendra, la loi que nous discutons en ce moment aura précisément pour effet de favoriser le trafic combiné ainsi que la séparation des transports public du trafic privé. Le message du Conseil fédéral met d'ailleurs, à plusieurs reprises, l'accent sur cet aspect du problème.

La loi fédérale concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants définit à son article 18 les conditions dans lesquelles la Confédération peut verser des contributions aux frais de construction d'embranchements ferroviaires privés. Elle en fixe le taux à son article 19. Faire référence aux dispositions précitées dans la loi sur les voies de raccordement répond donc, à notre avis, à un souci de clarté dans l'intérêt même des futurs utilisateurs. Au surplus, il convient de souligner que cela n'entraînera aucun changement par rapport à la pratique appliquée depuis le 1er mai 1986, date d'entrée en vigueur de l'ordonnance qui règle l'octroi des subventions.

Votre commission a repoussé la proposition de la minorité par 16 voix contre 5 et une abstention. En son nom, je vous recommande d'en faire de même.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Wenn Herr Friderici bereits bei der Eintretensdebatte die Botschaft des Bundesrates kritisiert hat, so können die beiden Kommissionen von Ständerat und Nationalrat für sich in Anspruch nehmen, dass sie einiges zur Klärung beigetragen haben. Und dieser Klärung dient ebenfalls dieser neugefasste Artikel 10.

Herr Friderici bestreitet die Verfassungsmässigkeit der Verwendung von Treibstoffzollmitteln. Ich möchte ihm in Erinnerung rufen, dass wir 1985 ein neues Treibstoffzollgesetz verabschiedet haben, dass gegen dieses Gesetz das Referendum nicht ergriffen wurde und es somit Gültigkeit hat. Ich möchte erwähnen, dass in diesem Gesetz in den Artikeln 18 und 19 klar festgehalten wird, dass der Bund Beiträge an die Kosten der Erstellung privater Anschlussgleise leisten kann und dass er auch Beiträge gewähren kann für Massnahmen zur Trennung des Verkehrs.

Herr Friderici hat aus meinen Ausführungen bei der Eintretensdebatte bezüglich des kombinierten Verkehrs zitiert. Ich habe nichts anderes gesagt, als dass Anschlussgleise auch dem kombinierten Verkehr dienen können und sollen. Es wäre ja ein Unsinn, wenn man diese Möglichkeiten bei Anschlussgleisen nicht nutzen würde. Ich habe klar gesagt, diese Anschlussgleise müssten Mehrzweckfunktion haben. Der kombinierte Verkehr sollte also auf bestimmte Distanzen im Inland ermöglicht werden. Mit anderen Worten: Kein Verbot der Benutzung der Anschlussgleise für den kombinierten Verkehr, sondern Mehrfachnutzung. Das ist hier die Absicht.

Man kann sich darüber streiten, ob im Anschlussgleisegesetz die Möglichkeit der Beitragsgewährung aufgrund des Treibstoffzollgesetzes erwähnt werden soll. Die entsprechenden Artikel im Gesetz bleiben ohnehin rechtsgültig. Die Verfassungsmässigkeit wurde seinerzeit abgeklärt. Die Kommissionsmehrheit aber ist der Ansicht, dass die entsprechenden Artikel erwähnt werden sollen, damit derjenige, der ein Anschlussgleise bauen will, gleich alle Bestimmungen in einem Gesetz findet. Es geht vielleicht um eine Doppelverankerung, aber auch um eine erleichterte Information für den Interessierten. Deshalb soll nach Antrag der Verkehrskommission auch Artikel 19 in diesem Gesetz erwähnt sein. Selbst wenn wir diese beiden Artikel nicht zitieren würden, würde das Treibstoffzollgesetz trotzdem seine Gültigkeit behalten, und die Anspruchsberechtigung bliebe bestehen.

Bundesrat Ogi: Es ist richtig, wie Herr Friderici sagt, dass es sich hier nicht um ein Gesetz für den kombinierten Verkehr handelt, sondern um ein Bundesgesetz über die Anschlussgleise. Aber ist nicht abzustreiten, dass sich gerade der kombinierte Verkehr von diesem Gesetz eine gewisse Unterstützung verspricht.

Zum Widerspruch zwischen den Artikeln 10 und 14: Ich habe in meinen Ausführungen gesagt, dass ich diesen Widerspruch im Rahmen der Detailberatung erklären werde. Herr Friderici hat meine deutsche Sprache offensichtlich nicht verstanden. Artikel 10 regelt die Uebertragung der Kosten für den Bau, und hier bezahlt der Anschliesser, während im Artikel 14 die Angelegenheit für die Anpassung auf Wunsch der Bahnen geregelt wird. Hier bezahlt im Prinzip die Bahn diesen Anschluss.

Wann ist ein Anschlussgleise im öffentlichen Interesse? Zu dieser Frage kann ich sagen: Wenn ein Anschlussgleise in einem Nutzungsplan durch das Gemeinwesen berücksichtigt worden ist, ist es im öffentlichen Interesse. Das ist nun wohl klar gesagt, und ich hoffe, dass ich Herrn Friderici auch auf deutsch eine klare Antwort geben konnte.

Zum Minderheitsantrag von Herrn Friderici – die Herren Bircher und Weber-Schwyz haben die Situation erläutert –: Es handelt sich nur um eine Formsache, Herr Friderici. Die gesetzliche Grundlage für Bundesbeiträge aus den Treibstoffzollgeldern befindet sich schon im Treibstoffzollgesetz Artikel 3 Buchstabe c und in den Artikeln 18 und 19. Dieser Hinweis ist für gegenwärtige und für künftige Anschlüsse nützlich. Deshalb sollte man diesen Passus nicht streichen und der Mehrheit der Kommission folgen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	74 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	26 Stimmen

Art. 11 – 14

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 15

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Nachdem der Kommissionspräsident bereits in seinem einleitenden Votum zu Artikel 15 und auch zu Artikel 16 Stellung genommen hat, erlauben Sie mir noch einige Ausführungen.

Bei Artikel 15 hat der Ständerat die Bestimmungen über das Notgleisrecht gestrichen. Diese Bestimmungen wurden vom Bundesrat in Anlehnung an das Notwegrecht im Zivilgesetzbuch formuliert. Mit der Streichung werden Doppelspurigkeiten im Verfahren vermieden. Mit dem Notwegrecht wird ein angemessener Zugang zu einem Haus oder zu einem Gebäude ermöglicht. Ein Anschlussgleise ist aber nicht damit zu vergleichen.

Deshalb empfiehlt Ihnen die Kommission des Nationalrates Zustimmung zum Ständerat.

Angenommen – Adopté

Art. 16

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Hier geht es um die Enteignung. Ich möchte ganz allgemein vermerken, dass die Hindernisse beim alten Anschlussgleisegesetz gerade in der rechtlichen Frage lagen. Meistens ging es nicht um die Finanzierung oder um die Mitfinanzierung durch die SBB, sondern in der Regel waren es Durchleitungsrechte, die Anschlussgleise verhindert haben.

Aus all diesen Gründen scheint mir bei Artikel 16 das Kernstück des Anschlussgleiserechts enthalten zu sein. Der Ständerat hat die Bestimmungen über die Enteignung neu konzipiert. Der Bundesrat wollte ursprünglich dem Anschlusswilligen das Enteignungsrecht übertragen. Nach Fassung des Ständerates wird nun das Enteignungsrecht mit der Genehmigung des Nutzungsplanes verbunden. Das Enteignungsrecht entsteht mit der Genehmigung des Nutzungsplanes.

Die Nutzungsplanung hätte hier ganz besondere Auswirkungen: Es würde erleichtert und meiner Meinung nach gefördert, dass Industrie- und Gewerbebezonen in Zukunft eher in die Nähe der Bahnachsen situiert werden, um kostengünstige Anschlüsse zu gewährleisten. So können die Rechte Dritter gewahrt werden, und trotzdem dauert das Verfahren nicht zu lange.

Die Enteignungsberechtigung soll dem für die Nutzungsplanung zuständigen Gemeinwesen, d. h. den Gemeinden oder Gemeindeverbänden oder Kantonen, zukommen. Diese können das Recht einem Anschlusswilligen übertragen. Im Hinblick auf die Bedeutung der Anschlussgleise für die Raumplanung, für die regionale Wirtschaftspolitik und die Verkehrspolitik im allgemeinen scheint es unserer Verkehrskommission zweckmässiger, die Enteignungsberechtigung vorerst dem Gemeinwesen zu übertragen.

Die Kommission beantragt Ihnen Zustimmung zur Fassung des Ständerates.

Angenommen – Adopté

Art. 17 – 20*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté***Art. 21***Antrag der Kommission**Abs. 1, 2*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 3

.... Enteignungsgesetzes. Wird mit der Genehmigung des Nutzungsplans über Einsprachen gegen die Enteignung entschieden, so unterliegt der Entscheid der Verwaltungsbeschwerde an das Bundesgericht.

Abs. 4

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 21*Proposition de la commission**Al. 1, 2*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 3

.... l'expropriation. Si l'approbation du plan d'affectation entraîne des oppositions contre l'expropriation, la décision est sujette à un recours de droit administratif devant le Tribunal fédéral.

Al. 4

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

M. Meizoz, rapporteur: Pour donner suite à un vœu exprimé par l'Office fédéral de la justice, la commission vous propose de compléter le troisième alinéa de l'article 21 par une disposition qui permet de déposer devant le Tribunal fédéral un recours de droit administratif contre les décisions d'expropriation prises en relation avec l'approbation du plan d'affectation. Cette adjonction est nécessaire pour que la procédure d'expropriation applicable pour les voies de raccordement soit conforme à l'article 6, chiffre 1, de la Convention européenne des droits de l'homme. Je crois utile de vous donner connaissance de cet article: «Toute personne a droit à ce que sa cause soit entendue équitablement, publiquement et dans un délai raisonnable par un tribunal indépendant et impartial, établi par la loi, qui décidera soit des contestations sur ses droits et obligations de caractère civil, soit du bien-fondé de toute accusation en matière pénale dirigée contre elle.»

En vertu de l'article 34, alinéa 3, de la loi sur l'aménagement du territoire, en matière de plans d'affectation, seul le recours de droit public est admis contre les décisions prises en dernière instance par les autorités cantonales. Dans un arrêt récent du 24 mai 1989, postérieur donc à la décision du Conseil des Etats, le Tribunal fédéral a admis, dans un cas d'expropriation, que la procédure du recours de droit public ne répondait pas aux exigences de l'article 6, chiffre 1, de la Convention européenne des droits de l'homme. Les décisions sur les oppositions aux expropriations de droit fédéral peuvent faire l'objet d'un recours de droit administratif devant le Tribunal fédéral. Cette procédure satisfait aux exigences de l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme. Selon l'Office fédéral de la justice, la loi sur les voies de raccordement ferroviaires doit donc prévoir la possibilité de déposer devant le Tribunal fédéral un recours de droit administratif contre l'approbation des plans d'affectation dans la mesure où la décision d'approbation statue sur des oppositions relevant du droit d'expropriation. Cela permettra d'éviter une multiplication des moyens de droit en matière d'expropriation fédérale. Le respect de la Convention européenne des droits de l'homme en serait ainsi garanti.

La commission unanime et en accord avec le Conseil fédéral vous propose de donner suite à sa proposition.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Unter dem Titel «Rechtsschutz» hat die Kommission bei Artikel 21 Absatz 3 eine Ergänzung vorgenommen.

Wir beantragen Ihnen, eine Bestimmung aufzunehmen, dass gegen Entscheide betreffend Enteignung, die zusammen mit der Genehmigung des Nutzungsplanes getroffen werden, Verwaltungsgerichtsbeschwerde beim Bundesgericht erhoben werden kann.

Diese Ergänzung wurde vom Bundesamt für Justiz vorgeschlagen. Sie ist notwendig, um das Enteignungsverfahren bei Anschlussgleisen mit Artikel 6 Ziffer 1 der Europäischen Menschenrechtskonvention vereinbar zu machen. Dieser Artikel der Menschenrechtskonvention hat folgenden Wortlaut:

«Jedermann hat Anspruch darauf, dass seine Sache in billiger Weise öffentlich und innerhalb einer angemessenen Frist angehört wird, und zwar von einem unabhängigen und unparteiischen, auf Gesetz beruhenden Gericht, das über zivilrechtliche Ansprüche und Verpflichtungen oder über die Stichhaltigkeit der gegen ihn erhobenen strafrechtlichen Anklage zu entscheiden hat.»

Das Beschwerdeverfahren gegen die Genehmigung von Nutzungsplänen ist kantonal geregelt. Gegen Entscheide letzter kantonomer Instanzen über Nutzungspläne ist nach Artikel 34 Absatz 3 des Raumplanungsgesetzes nur die staatsrechtliche Beschwerde zulässig.

Das Bundesgericht hat in einem kürzlich gefällten Entscheid – nämlich am 24. Mai 1989, nach der Beschlussfassung im Ständerat – festgehalten, das staatsrechtliche Beschwerdeverfahren erfülle in einer Enteignungsstreitigkeit die Voraussetzungen von Artikel 6 Ziffer 1 der Menschenrechtskonvention nicht. Entscheide über Einsprachen gegen Enteignungen aufgrund von Bundesrecht unterliegen regelmässig der Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht.

Das verwaltungsgerichtliche Beschwerdeverfahren vor dem Bundesgericht entspricht damit dann den Anforderungen von Artikel 6 Ziffer 1 der Menschenrechtskonvention.

Diese Ausführungen sind selbstverständlich nötig zuhanden der Materialien. Darum wollten wir im Namen der Kommission Ihnen diese ausführlichen Darlegungen machen.

Deshalb soll im Anschlussgleisegesetz gegen die Genehmigung von Nutzungsplänen der Weg der Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht möglich sein, soweit mit der Plangenehmigung über enteignungsrechtliche Einsprachen entschieden wird. So wird eine unnötige Rechtsmittelvielfalt im eidgenössischen Enteignungsrecht vermieden, und die bereits zitierte Menschenrechtskonvention wird nicht verletzt.

Bundesrat Ogi: In Ergänzung zu den Ausführungen Herrn Webers und zuhanden der Materialien:

Diese Frage wurde erstmals im Plenum des Ständerates durch Herrn Ständerat Jagmetti aufgeworfen. Herr Jagmetti war der Auffassung, dass das Beschwerdeverfahren in Enteignungsfällen für Anschlussgleise unvereinbar ist mit Artikel 6 der Europäischen Menschenrechtskonvention. Es geht hier um die Garantie eines unabhängigen Richters. Die Mehrheit des Plenums hat den Antrag Jagmetti damals abgewiesen.

Das Bundesamt für Justiz hat am 18. Juli 1989 die Kommission wiederum auf dieses Problem aufmerksam gemacht. Die Kommission des Nationalrates ist dieser Ansicht des Bundesamtes für Justiz dann gefolgt. Auch der Bundesrat hat sich dieser Auffassung angeschlossen.

Ich bitte Sie, das ebenfalls zur Kenntnis zu nehmen und im Sinne der Kommission zu entscheiden.

*Angenommen – Adopté***Art. 22 – 25***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Gesetzentwurfs 101 Stimmen
(Einstimmigkeit)

*Abschreibung – Classement**Antrag des Bundesrates*

Abschreiben eines parlamentarischen Vorstosses
gemäss Seite 1 der Botschaft
Proposition du Conseil fédéral
Classer une intervention parlementaire
selon la page 1 du message

*Angenommen – Adopté**An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

89.063

Dampfbahn Furka. Konzession

Chemin de fer à vapeur de la Furka. Concession

Botschaft und Beschlussentwurf vom 23. August 1989 (BBI III, 823)
Message et projet d'arrêté du 23 août 1989 (FF III, 787)

Beschluss des Ständerates vom 29. November 1989
Décision du Conseil des Etats du 29 novembre 1989

Frau **Diener** unterbreitet im Namen der Verkehrskommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Bei den Diskussionen über den Bau des Furka-Basistunnels als Voraussetzung für einen ganzjährigen Betrieb der Furka-Oberalp-Bahn in den Jahren 1970/1971 und auch im Zusammenhang mit den erforderlichen Zusatzkrediten wurde allgemein bedauert, dass die landschaftlich interessante Furka-Bergstrecke aufgegeben werden muss. Es darf deshalb als Glücksfall bezeichnet werden, dass eine private Organisation die seit Herbst 1981 stillgelegte Bergstrecke wieder instandstellen und mit Dampfzügen als Touristenbahn weiterbetreiben will. Möglich wird dieses Vorhaben insbesondere dank engagierter Fronarbeit seitens der Vereinsmitglieder und Eigenfinanzierungen.

Bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke handelt es sich um eine Bahn im Sinne des Eisenbahngesetzes. Die entsprechenden Vorschriften (z. B. das Arbeitszeitgesetz) gelten vollumfänglich. Als reine Touristenbahn hat das Unternehmen jedoch keinen Anspruch auf Abgeltung und Beitragsleistungen, wie sie gemäss Eisenbahngesetz für «Bahnen des allgemeinen Verkehrs» ausgerichtet werden.

Die Verkehrskommission erwartet, dass die Furka-Oberalp-Bahn der Dampfbahn Furka-Bergstrecke in Realp und Oberwald den in Artikel 33 des Eisenbahngesetzes vorgesehenen technischen und betrieblichen Anschluss gewährt. Damit können optimale Umsteigeverhältnisse geschaffen werden. Es ist deshalb auch nicht vorgesehen, der Dampfbahn in der Konzession Auflagen bezüglich der Bereitstellung von Parkplätzen zu machen. Die Kommission unterstützt die Bestrebungen, Rollmaterial, Baumaschinen und Baumaterial für die Dampfbahn nach Möglichkeit auf dem Schienenweg zuzuführen.

Mme **Diener** présente au nom de la Commission des transports et du trafic le rapport écrit suivant:

En 1970 et 1971, lorsqu'il était question de construire le tunnel de base de la Furka pour l'exploitation du chemin de fer pen-

dant toute l'année, tout comme lorsqu'il s'est agi des crédits additionnels, on a regretté l'abandon du tronçon de montagne qui traversait un paysage intéressant. C'est une chance qu'une organisation privée consente à rénover ce tronçon, désaffecté depuis l'automne 1981, et à l'exploiter comme chemin de fer touristique au moyen de trains à vapeur. Ce projet est réalisable grâce, notamment, à l'énorme travail bénévole des membres de l'association et grâce aux propres financements.

Le tronçon de montagne est un chemin de fer au sens de la législation. Les dispositions ad hoc (p. ex. la loi sur la durée du travail) sont applicables dans leur intégralité. Comme la ligne a un caractère purement touristique, l'entreprise ne peut revendiquer aucune indemnité ni aide financière, telles qu'elles sont attribuées par la loi aux «chemins de fer du trafic général». La commission des transports et du trafic souhaite que le Chemin de fer Furka-Oberalp se prête à la jonction à Realp et à Oberwald, tant du point de vue technique qu'en ce qui concerne l'exploitation, telle qu'elle est prévue à l'article 33 de la loi sur les chemins de fer. Cela permettra d'offrir des conditions de transbordement optimales. D'après les vues des auteurs du projet, les voyageurs du chemin de fer à vapeur doivent pouvoir y accéder par le Chemin de fer Furka-Oberalp. Cela étant, la concession du chemin de fer à vapeur ne prévoit pas de charges concernant la création de places de parc. La commission soutient les efforts visant à transporter si possible par le rail le matériel roulant, les machines et le matériel de construction.

Antrag der Kommission

Die Verkehrskommission steht dem Vorhaben, die Zahnradbahn über die Furka wieder in Betrieb zu nehmen, sehr positiv gegenüber und beantragt einstimmig, auf die gut vorbereitete Vorlage einzutreten und dem Bundesbeschluss über die Erteilung einer Konzession an die Dampfbahn nach Entwurf des Bundesrates zuzustimmen.

Proposition de la commission

La Commission des transports et du trafic est très favorable au projet de remettre en service le chemin de fer à crémaillère situé à la Furka. Elle propose donc à l'unanimité d'entrer en matière sur la demande, bien préparée, et d'adopter l'arrêté fédéral, selon le projet du Conseil fédéral.

Weber-Schwyz: Der Bericht der Kommission ist umfassend und entspricht der einhelligen Meinung der Mitglieder. Erlauben Sie mir, dass ich trotzdem im Namen der FDP-Fraktion kurz dazu Stellung nehme. Wir empfehlen Ihnen Eintreten auf diese Konzession.

Diese Konzessionsgewährung ist eine Anerkennung für die Furka-Dampfbahnpioniere. Diese Pioniere ermöglichen es, dass die landschaftlich interessante Furka-Bergstrecke wieder auflebt und erhalten bleibt; sie ist auch eine Anerkennung für die grossartige Fronarbeit und die Eigenfinanzierung durch Vereinsmitglieder und viele Kreise im In- und Ausland. Gestatten Sie mir aber noch, zuhanden der Materialien einen Punkt hervorzuheben, der in der Kommission bereits besprochen wurde, nämlich die Frage der Konzessionswirkung. In der Kommission ist die Frage aufgeworfen worden, ob die Konzessionsgewährung auch das Anschlussrecht an das öffentliche Netz auf beiden Seiten gewähre. Das wurde uns bestätigt. Der Artikel 33 des Eisenbahngesetzes sagt dazu, dass dieser Anschluss gewährt werden kann. Wir meinen auch, dass ein Anschlussrecht besteht.

Warum wollen wir das hervorheben? Weil wir feststellen, dass für die Bauarbeiten sehr viele Transporte auf der Strasse erfolgen müssen. Es wäre wünschbar, wenn Maschinen, Material und anderes bereits heute, vielleicht von der einen Seite her, auf der Schiene zugeführt werden könnten, und wir meinen auch, dass in der Schlussphase, bei Beendigung dieser Strecke, das Anschlusswerk auf beiden Seiten vom anderen Konzessionsinhaber gewährt werden muss.

Wir möchten Bundesrat Ogi als zuständigen Departementschef bitten, dies hier zuhanden der Materialien nochmals zu bestätigen. Wir danken für diese Klarstellung.

Anschlussgleisegesetz

Voies de raccordement ferroviaires. Loi

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1990
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	88.074
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.03.1990 - 15:00
Date	
Data	
Seite	641-651
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 404

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.