

lassen. Diese Vereinbarung in Alinea 2 ist damit im abgeänderten Artikel 12 enthalten. Wir beantragen Ihnen Zustimmung zum Ständerat in Artikel 4, Absatz 2; die übrigen Beschlüsse der Kommission bitten wir gemäss Fahne zu genehmigen.

Angenommen – Adopté

Art. 5–14

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 Beschlusentwurfes 127 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

M. Bonvin, rapporteur: La commission m'a chargé de remercier ici officiellement tous ceux qui ont collaboré à l'élaboration de ce magnifique projet depuis le temps relativement ancien dont nous a parlé notre collègue M. Müller. Je pense aussi qu'il est nécessaire de relever le mérite de Monsieur son père à créer l'ambiance et l'opinion nécessaires pour que les gens aient le courage de réaliser cette œuvre. Merci aussi à lui-même qui est si proche de ces gens du Seeland.

A la commission, M. Reverdin nous a fait remarquer que si on avait, par souci d'indépendance d'esprit, choisi un président qui n'était pas issu d'un des cantons intéressés, on avait par contre commis l'erreur au bureau de constituer la commission de membres dont la majorité appartiennent auxdits cantons. Il demande avec la commission que dorénavant le bureau ait la sagesse d'éviter une telle manière de faire.

Vormittagsitzung vom 21. September 1960
Séance du 21 septembre 1960, matin

Vorsitz – Présidence: M. Clottu

8064. Rohrleitungsanlagen.
Verfassungsartikel

Installations de transport par conduites.
Article constitutionnel

Bericht und Beschlusentwurf vom 23. August 1960
(BBl II, 745)

Message et projet d'arrêté du 23 août 1960 (FF II, 733)

Antrag der Kommission

Eintreten.

Proposition de la commission

Passer à la discussion des articles.

Nationalrat – Conseil national 1960

Berichterstattung – Rapports généraux

Bringolf-Schaffhausen, Berichterstatter: Die Kommission des Nationalrates hat in einer Sitzung, die am letzten Montag vor 8 Tagen stattfand, die Botschaft des Bundesrates und den Bundesbeschluss zu einem neuen Verfassungsartikel über die Rohrleitungsanlagen zur Beförderung flüssiger oder gasförmiger Brenn- oder Treibstoffe beraten. Ich kann gleich vorwegnehmen, dass die Kommission einstimmig Eintreten auf die Vorlage beschloss und in der Detailberatung sich nur darüber unterhielt, ob die Konzessionierung im Verfassungsartikel oder im Gesetz vorgesehen werden soll, das heisst vielleicht ist diese Bemerkung nicht vollständig: Natürlich hat die Kommission auch noch andere Aspekte des ganzen Problems der sogenannten Pipelines, der Rohrleitungsanlagen, behandelt. Aber doch fanden Abstimmungen innerhalb der Kommissionsberatungen nur statt über diese soeben erwähnte Frage. In der Schlussabstimmung hat die Kommission dem unveränderten Verfassungsartikel mit 20 Stimmen bei 4 Enthaltungen zugestimmt. Insgesamt zählte die Kommission 25 Mitglieder. Ein Mitglied war entschuldigt. Aus diesen Zahlen können Sie ablesen, wie die Stellung der Mehrheit und der Minderheit der Kommission ist.

Rohrleitungsanlagen sind für uns in unserem Lande neue Einrichtungen, neue Institutionen. Sie sind es nicht für die Vereinigten Staaten oder für Mittel- oder Südamerika, sie sind es auch nicht für andere Länder, die sich in Europa befinden, wie beispielsweise Frankreich. Aber die Kommission hat sich davon überzeugen können und überzeugen lassen, dass auf die Dauer beim steigenden Verbrauch von Erdöl und Erdölprodukten die Transportmittel, welche heute zur Verfügung stehen, nicht ausreichen und rationellere, wirksamere Transportmittel auch in Mitteleuropa ins Auge gefasst werden müssen. In dieser Beziehung hat sich die Kommission zur Vorlage des Bundesrates positiv eingestellt. Sie hat auch Kenntnis genommen von den Zahlen über den steigenden Verbrauch an Erdöl und Erdölprodukten und über die Entwicklung des Erdgases als weiteren Energieträger. Es gibt ja hochinteressante Feststellungen in dieser Beziehung, wenn man sich über den Weltrohölverbrauch in Beziehung zur Weltrohölproduktion einen Überblick verschafft. Die OECE hat einige wertvolle Publikationen bekanntgegeben. Hier interessiert uns die Frage nur am Rande. Immerhin ist es nicht ganz uninteressant, darauf zu verweisen, dass in den Vereinigten Staaten die eigene Produktion seit längerer Zeit den Bedarf nicht erreicht, also der Bedarf grösser ist als die eigene Produktion. Man sagt, dass das nicht in erster Linie auf den Mangel an Produktionsmöglichkeiten zurückzuführen sei, sondern auf die Rentabilität, dass also beispielsweise das Erdöl aus Arabien, eingeführt in den Vereinigten Staaten, wirtschaftlich gesehen interessanter sei als die Ausbeutung der Erdölvorkommen in den Vereinigten Staaten selbst.

Europa hat einen aussergewöhnlich stark steigenden Bedarf an Erdöl und Erdölprodukten. In der Kommission, gestützt auf Angaben der OECE, ist darauf hingewiesen worden, dass beispielsweise noch im Jahre 1938 der Rohenergieverbrauch in

Millionen Tonnen Kohlenwerten bei der Kohle 471 betrug, im Jahre 1958 473, bei der Wasserkraft (es handelt sich immer um Millionen Tonnen Kohlenwerte) 1924 = 69, beim Erdöl 1938 = 45, 1958 = 203, beim Erdgas 1938 = 0,1, 1958 = 10. Man nimmt an, dass die Weltproduktion von Erdöl im Jahre 1938 noch rund 185 Millionen Tonnen betrug und heute nahezu eine Milliarde Tonnen erreicht hat.

In der Schweiz sehen diese Zahlen, verglichen mit den übrigen Energieträgern, ungefähr folgendermassen aus: Kohle und Gas 1938 = 63,6% des Gesamtbedarfes, 1959 noch 27,5%. Flüssige Brenn- und Treibstoffe 1938 = 10,8%, 1959 = 45,2%. Importierte Energieträger zusammen also 74,4% im Jahre 1938, im Jahre 1959 72,7%. Elektrizität 13,4% im Jahre 1938, 20,8% im Jahre 1959, Holz und Torf 12,2% beziehungsweise 6,5% und die eigene Produktion 25,6% beziehungsweise 27,3%. Diese Zahlen wollen feststellen, dass die Schweiz beziehungsweise ihr Energiebedarf nicht nur im Jahre 1938, sondern auch heute noch zu zirka drei Viertel vom Ausland abhängig ist und dass die flüssigen Brenn- und Treibstoffe sich vor allem aus Heizöl und dann mit einiger Distanz dazu aus Benzin zusammensetzen. Aber es fällt auf, und es muss davon Kenntnis genommen werden, dass im Jahre 1938, das zwar nicht gerade ein Konjunkturjahr war, der Verbrauch an flüssigen Brenn- und Treibstoffen 10,8% des Gesamtenergieverbrauchs in unserem Lande ausmachte und im Jahre 1959 schon 45,2%. Ich bin überzeugt, dass im Jahre 1960/61 und in den folgenden Jahren die 50% erreicht werden. Auch aus diesen Zahlen erklären sich die Überlegungen, wie sie in der Botschaft des Bundesrates an die eidgenössischen Räte zum Ausdruck kommen.

Interessant ist noch, dass in der Kommission – immer gestützt auf den Bericht der OEEC – darauf hingewiesen wurde, dass von den in unserem Lande eingeführten 3,1 Millionen Tonnen flüssigen Brenn- und Treibstoffes im Jahre 1959 über den Rhein 1,1 Millionen Tonnen beziehungsweise 37%, über den Gotthard beziehungsweise Simplon 1,5 Millionen Tonnen oder 47% gingen. Diese Zahlen sind für uns wichtig. Warum? Weil es sich bei den geplanten Rohrleitungen auch um Transportmittel handelt. Die geplanten Rohrleitungen als Transportmittel treten natürlich – das ist in der Diskussion der Kommission, sicher zu recht, entwickelt worden – in Konkurrenz einerseits zu den Transportmitteln auf dem Wasser, andererseits zu den Transportmitteln der Bahn. Es ist also ein neues Element auf dem Gebiete des Transportes wichtiger Produkte vorhanden, wenn in unserem Lande Rohrleitungen installiert und weiter entwickelt werden.

Der Bundesrat hat in seiner Botschaft eine Übersicht gegeben über die Rohrleitungen in Westeuropa. Dieser Übersicht ist zu entnehmen, dass das Netz dieser Leitungen noch verhältnismässig dünn ist. Was an Rohölleitungen in Betrieb ist, ist weit weniger als das, was an Rohölleitungen im Bau oder geplant ist. In Betrieb ist, wie Sie auf diesem Kärtchen sehen, eine Erdölproduktenleitung von Le Havre nach Paris, eine Rohölleitung, die aber nicht bis Paris geht, eine Rohölleitung von Wilhelmshafen bis Köln, von Rotterdam bis zur Deutschen Bundesrepublik mit Abzweigung nach Köln, dann ist in der

Gegend von Bordeaux eine Rohölleitung und (das hat uns ja in den letzten Monaten wiederholt beschäftigt) eine Rohölleitung ist im Bau von Marseille bis Strasbourg. Wenn Sie das Kärtchen betrachten, merken Sie, dass bei Karlsruhe, wahrscheinlich Strasbourg–Kehl, über den Rhein eine Abzweigung nach München vorgesehen ist. Aus dem Kärtchen geht aber weiter hervor, dass noch eine ganze Reihe anderer projektierte Leitungen in Richtung München streben. Eine dieser projektierten Leitungen – oder vielleicht deren zwei – ist es nun, die den Bundesrat und uns alle besonders beschäftigen muss, weil sie durch die Schweiz geplant sind. Ich mache Sie aufmerksam auf die Leitung Genua–Aigle durch die Schweiz Richtung München, oder eventuell Genua durch den Kanton Graubünden Richtung München, oder vielleicht, unter Umgehung des schweizerischen Territoriums, eine andere Leitung Richtung München. Wie weit diese im Kärtchen der Botschaft verzeichneten Rohölleitungen zur Ausführung gelangen werden, konnte in der Kommission nicht mit absoluter Sicherheit ermittelt werden. Soweit die Unterlagen vorhanden sind und Informationen vorliegen, muss man immerhin annehmen, dass derartige Leitungen durch unser Land erstellt werden, und wir wissen ja, dass die beiden Kantonsregierungen Tessin und Graubünden mit diesem neuen Transportmittel rechnen, dass sie bereits Verträge mit der grössten italienischen Gesellschaft, der ENI, an deren Spitze Matthei steht, abgeschlossen haben und sich für den Fall, dass die Rohrleitungen durch ihr Kantonsgebiet Erdöl transportieren, einen Anteil, beziehungsweise eine Zapfstelle von rund 300 000 Tonnen je Jahr gesichert haben. In den Verträgen, so wurde uns mitgeteilt, ist vorgesehen, dass eventuell diese Kantone auch noch mehr beziehen können.

Jedenfalls zeigen diese Verträge, dass die Absicht vorhanden ist, Rohrleitungen durch unser Land zu erstellen, und wenn auch, so wurde uns gesagt, der eine Vertragspartner – ich spreche jetzt von der ENI, dieser grossen staatlichen italienischen Gesellschaft – sich alle Freiheit vorbehalten hat, dass es bei der Absicht, etwas zu tun, bleibt. Die Rohrleitungen selbst sind teure Einrichtungen und beanspruchen natürlich – wenn auch quantitativ nicht viel – Territorium, Gebiete in unserem Lande, die nicht nur in gebirgigen Gegenden oder im Mittelland liegen, sondern die auch durch das mehr oder weniger ebene Gebiet führen. Darum hat sich der Bundesrat auch mit dieser Seite der Frage befasst. Er möchte aber gewisse Sicherungen erst im Gesetz einbauen, das geschaffen werden kann, wenn der Verfassungsartikel angenommen ist. Jetzt geht es ihm darum, die Frage abzuklären, ob er – der Bundesrat – durch die Bundesversammlung und das ganze Volk, also durch die Bundesverfassung, die Kompetenz erhalten soll, die Erstellung von Rohrleitungen in Zusammenarbeit mit den Kantonen, die davon berührt werden, zu überwachen und auf Grund eines Gesetzes – dessen Richtlinien im wesentlichen heute vorliegen – zu beeinflussen.

Eine andere Frage ist, ob solche Leitungen – von ausländischen Konzernen erstellt und durch unser Land geführt – mit unserer Neutralitätspolitik im Einklang stehen, wenn eventuell politisch schwierige Zeiten kommen sollten, ob sie dann

militär- und versorgungspolitisch vertretbar seien, ja oder nein? Alle diese Fragen sind in der Botschaft berührt und zum Teil behandelt, und es sind auch Hinweise gegeben darauf, dass ähnliche Entscheidungen in früheren Jahren und in anderen Zusammenhängen ebenfalls zur Diskussion standen. Der Bundesrat hat sich aber insofern gesichert, als er sämtliche Kantonsregierungen anfragte und ihre Meinung zum Verfassungstext einholte. Darüber hinaus sind konsultiert worden alle Wirtschaftsverbände, die Schifffahrtsvereinigungen und die Vereinigung für Landesplanung, und im grossen ganzen haben, mit Ausnahme von drei Kantonen, alle grundsätzlich dem Verfassungsartikel zugestimmt. Drei Kantone haben nicht abgelehnt, aber sie möchten dem Bunde nur eine begrenzte Kompetenz einräumen. Zürich möchte zum Beispiel nicht weiter gehen als das Wasserrechtsgesetz in Artikel 24bis geht, die Zuständigkeit des Bundes also beschränken auf Leitungen, welche die Landesgrenze überschreiten, sowie eventuell auch auf zwischenkantonale Leitungen, wenn sich die beteiligten Kantone über deren Zulassung und über andere Bedingungen nicht einigen können. Basel-Stadt hat in ähnlicher Weise Stellung genommen wie Zürich. Der Kanton St. Gallen tritt ebenfalls für eine beschränkte Bundeskompetenz ein, lehnt sich an Artikel 36bis der Bundesverfassung betreffend Nationalstrassen an und schlägt vor, dass der Bund als Konzessionsbehörde funktioniere, im Interesse der Landesversorgung und der einzelnen Landesteile die Hauptzüge der zu erstellenden Pipelines festlege und die grundlegenden technischen Vorschriften erlasse.

Es war interessant, diese Meinungen der Kantone zur Kenntnis zu nehmen. In der Frage der Bewilligung oder Konzessionierung ist der Bundesrat der Meinung, dass, weil es sich um ein Transportmittel, das in unserem Lande neu erscheint, handelt, und weil es in Beziehung zu der bisherigen Aufgabe, die die Bahnen und die Schifffahrt zu erfüllen hatten, steht, eine Konzessionspflicht unerlässlich sei. Allerdings vertritt der Bundesrat die Meinung – ich habe das schon angedeutet –, dass diese Konzessionspflicht nicht im Verfassungsartikel, sondern erst im Gesetz geordnet werden soll. In dieser Beziehung ist die Kommission in ihrer Mehrheit dem Bundesrat gefolgt.

Schon vor unseren Beratungen hat in der Presse eine Auseinandersetzung über diese Frage stattgefunden. Auch der Schweizerische Energiekonsumentenverband hat sich damit befasst. Viele, die sich über die Frage: Konzession oder Bewilligung, auseinandersetzen, haben daraus eine prinzipielle Angelegenheit gemacht. Man konnte da und dort lesen, dass derjenige, der für die Konzessionspflicht eintrete, ein Anhänger der Verstaatlichung, der staatlich dirigierten Wirtschaft sei, während der andere, der die Bewilligungspflicht vorziehe, liberaleren Grundsätzen in der Wirtschaft huldige. Diese Gegenüberstellung oder diese Alternative ist im vorliegenden Fall, ich möchte sagen, antiquitiert, hat praktisch keine ernste Bedeutung. Ich glaube kaum, dass jemand im Nationalrat, im Ständerat oder aus den Kreisen der Wirtschaft die Meinung vertritt, es sei unrichtig, Eisenbahnunternehmungen der Konzessionspflicht zu unterstellen. Sie wissen, dass alle Bahnunternehmungen, auch Bergbahnen usw. nach

den bestehenden Gesetzen der Konzessionspflicht unterstellt sind. Eine der ständigen Kommissionen, in die man meistens die jungen National- und Ständeräte delegiert, damit sie sich in die Aufgaben des Parlamentes einarbeiten können, ist die Kommission für die Erteilung von Eisenbahnkonzessionen, eine Kommission, die wenig Sitzungen hat und eine wenig anstrengende Tätigkeit mit sich bringt. Aber die Konzessionspflicht ist vorhanden. Das ist absolut in Ordnung. Ich bekenne mich persönlich auch zu den Anhängern der Konzessionspflicht. Andererseits teile ich aber jene Befürchtungen nicht, als ob, wenn ein oder mehrere ausländische Konzerne mit der Zeit in der Schweiz Rohrleitungen erstellen, der Einfluss dieser Konzerne in unserem Lande unangenehm oder sogar gefährlich werden könnte. Im Grunde handelt es sich um Konzerne, die in unserem Lande bereits mit ihren Öl- und Benzinverteilstellen vertreten sind. Auch die ENI ist mehr oder weniger in unserem Lande bereits vorhanden oder steht mit den betreffenden Kreisen der Wirtschaft und des Handels in engster Beziehung. Wir haben aber die andern grossen und bekannten Benzinkonzerne, wie Caltex, Esso, BP, Shell, die das ganze Land mit Verteilstellen für Benzin und andere Treibstoffe überzogen haben und weiter überziehen, und von denen man weiss, dass ihr Hauptsitz nicht in der Schweiz, sondern im Ausland liegt. Es sind jedoch zahlreiche Schweizer an diesen Konzernen beteiligt oder stehen in einem Dienstverhältnis irgendwelcher Art zu diesen Unternehmungen. Das wird im Falle der Rohrleitungen ähnlich werden und deshalb braucht man nach meiner Meinung diese Entwicklung nicht zu fürchten, sofern man rechtzeitig a) durch den Verfassungsartikel und b) durch die gesetzliche Regelung dafür sorgt, dass die Interessen des Landes gewährt werden. Man konnte in der Kommission einen Gesetzesentwurf, obwohl er beim Departement besteht, noch nicht vorlegen. Man hat jedoch die Kommission knapp über den mutmasslichen Inhalt des Gesetzes orientiert. Im wesentlichen bestand die Orientierung ungefähr darin, dass darauf hingewiesen wurde, es sei der schweizerische Einfluss in den Rohrleitungs-Gesellschaften zu sichern, es sei die Konzessionsbehörde zu bezeichnen und das Verfahren demokratisch zu regeln, es sei auch der Inhaber der Konzession ganz eindeutig zu umschreiben, die Dauer der Konzession, wenn sie erteilt werde, festzulegen, und es sei die Möglichkeit der Übertragung von Enteignungsrechten usw. sorgfältig zu ordnen. Dazu aber will das Gesetz auch Auflagen machen – das scheint mir wichtig zu sein – zum Schutze der Gesundheit und des Landschaftsbildes. Diese beiden im Gesetz vorgesehenen Elemente sind von ganz wesentlicher Bedeutung. Der Bundesrat, soweit er uns darüber informierte, ist entschlossen, sie zu ordnen, und das Parlament hat ja ohnehin das letzte Wort dazu zu sagen.

Gestatten Sie mir, noch einen anderen Punkt etwas stärker zu betonen, als das in der Vorlage des Bundesrates zum Ausdruck gekommen ist. Wesentlich ist auch, dass im Gesetz die Koordinierung dieser neuen Transportmittel, der Rohrleitungen, mit den Bundesbahnen, wobei ich auch an die Lötschbergbahn denke, und mit den übrigen Transportmitteln erfolgt. Wir sollten es uns ersparen, ein

neues Gebiet hinsichtlich der Transportmittel für Erdöl und Erdölprodukte, später für Erdgas, zu betreten, bevor die Koordinierung geregelt ist. Wenn diese Koordinierung nicht rechtzeitig erfolgt, wird sie später auf Schwierigkeiten stossen. Ich verweise auf die Schwierigkeiten der Koordinierung Bahn/Strasse, ein Problem, das uns immer wieder beschäftigt und das nicht gelöst ist, das aber einer Lösung entgegendrängt. Ich möchte deshalb persönlich an den Bundesrat den dringenden Wunsch richten, die Koordinierung der Transportmittel in unserem Lande bei der Festlegung des Gesetzesentwurfes für die Rohrleitungen zu berücksichtigen, also die Bundesbahnen, die Lötschbergbahn und auch die Rheinschiffahrts-Unternehmungen bei der Bearbeitung des Entwurfes heranzuziehen.

In der Kommission – darf ich das sagen, ohne indiskret zu sein – hat Herr Kollege Schaller eine kleine sensationelle Mitteilung gemacht. Er hat uns Kenntnis gegeben davon, dass im Blick auf diese allgemeine Entwicklung, wie sie in der Botschaft des Bundesrates zum Ausdruck kommt, im Blick aber auch auf die Informationen, die uns durch die Presse übermittelt werden, der Kanton Basel-Stadt und der Kanton Basel-Land die Absicht hätten, eine eigene Gesellschaft zu gründen und eigene Rohrleitungen von Basel in das Innere der Schweiz für den Transport von Erdöl und Erdölprodukten, wenn ich recht verstanden habe, zu erstellen. Diese Mitteilung hat uns alle in der Kommission äusserst interessiert. Ich habe bis jetzt noch nichts gehört von der Gründung der Gesellschaft, aber ich zweifle nicht daran, dass Herr Schaller es ernst meinte mit dieser Information, und vielleicht werden wir im Verlaufe der Diskussion über diese Frage noch Näheres erfahren. An sich – gestatten Sie mir, dass ich das beifüge – wäre diese Gründung meiner Meinung nach erwünscht, einmal um eine rationellere Art und Weise des Transportes dieser Produkte von Basel in das Innere der Schweiz zu gewährleisten, dann aber auch, weil – und das ist nun eine egoistische Überlegung – damit das Projekt der Hochrheinschiffahrt von Schaffhausen an Richtung Untersee und weiter hinauf mehr und mehr verdrängt und schliesslich sogar zum Untergang verurteilt wäre. Die Rohrleitungen sind ohnehin die natürlichen Feinde der Hochrheinschiffahrt. Darüber muss man sich gar keiner Täuschung hingeben. Aber nicht deswegen bin ich dafür, dass Rohrleitungen entstehen. Ich könnte höchstens sagen: Auch deswegen.

Im ganzen gesehen ist Ihre Kommission der Auffassung, dass dieses neue Transportmittel aus der Gesamtentwicklung unserer Zeit sich ergibt und befürwortet werden soll. Im ganzen gesehen also, das hat Ihnen ja das einstimmige Eintreten auf die Vorlage bewiesen, findet Ihre Kommission, dass es richtig sei, heute auf dem Wege der Einführung eines neuen Verfassungsartikels und morgen auf dem Wege der gesetzlichen Regelung alles vorzukehren, um auch dieser Entwicklung, von unserem Land aus gesehen, gewachsen zu sein. In diesem Sinne empfehle ich Ihnen namens der Kommission Eintreten auf die Vorlage.

M. Galli, rapporteur: Le Conseil fédéral propose aux Chambres d'insérer dans la Constitution un

article sur les installations de transport par conduites de combustibles ou de carburants liquides ou gazeux.

Il s'agit d'un article qui fixe la compétence de la Confédération; il est rédigé d'une façon générale à l'instar des autres articles constitutionnels du même genre.

Votre commission a longuement examiné la proposition du Conseil fédéral dans sa discussion sur l'entrée en matière; elle a reconnu la nécessité de créer une base constitutionnelle pour une législation fédérale en la matière.

Les conduites de combustibles ou de carburants liquides ou gazeux doivent être considérées comme des moyens de transport. Elle se substituent aux moyens de transports traditionnels: la route et le rail, et leur but est le même. Elles constituent un moyen de transport qui est, si certaines conditions sont réalisées, moins cher sur le plan économique, plus rationnel sur le plan technique que les autres moyens: wagons ou camions-citernes.

Les liquides à transporter passent dans des tuyaux fixes dont la pose doit jouir de certains droits qui peuvent se superposer aux droits des privés. Autant dire que la pose des pipe-lines, tout comme la pose de rails ou la construction des routes, exige l'accord des propriétaires des terrains à traverser ou un droit d'expropriation accordé en vertu de la loi fédérale ou des lois cantonales sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le fait notoire qu'un pipe-line doit normalement desservir des centres éloignés les uns des autres: par exemple des ports maritimes avec des centres de raffinement ou de consommation, et qu'il n'est réalisable, sur le plan économique, que s'il peut transporter d'un point à l'autre une quantité suffisamment élevée de liquide ou de gaz, a pour conséquence qu'il aura à traverser les frontières de deux ou plusieurs Etats et des frontières cantonales.

Le problème général, de nature politique, d'un accord international pour le passage de la frontière d'un pays, celui d'accords intercantonaux pour le passage des frontières cantonales se posent donc d'emblée.

La pose de pipe-lines peut présenter des dangers d'une évidente gravité pour la santé publique et pour la protection de la nature et du paysage si des prescriptions précises ne sont pas édictées et si elles ne sont pas suivies. Il est naturel qu'une autorité doit être compétente pour donner une autorisation ou accorder une concession, en les accompagnant des conditions essentielles qui doivent être observées. L'autorité compétente peut naturellement poser d'autres conditions, notamment de nature économique: contreprestation en faveur d'un canton ou d'une région, droit de passage, indemnité à des propriétaires privés, droit de passage des liquides en faveur d'autres fournisseurs du pays dans la mesure où la capacité de transport le consent, etc.

Le problème de la coordination des prescriptions se pose dès le moment où un projet est à l'étude. Il est donc naturel que ce soit la Confédération qui édicte les lois qui établiront le statut du nouveau moyen de transport, qui fixe les conditions techniques sur la base des expériences faites dans les autres Etats, qui négocie les conditions économiques accessoires, en tenant compte de l'intérêt général.

La nécessité d'un article constitutionnel qui donne à la Confédération le droit de légiférer ne paraît pas pouvoir être contestée. Sur ce point votre commission a été unanime. Par contre, elle s'est trouvée divisée sur des points accessoires, à savoir si l'article constitutionnel doit prévoir dès le début les principes de la future loi ou s'il doit être rédigé, comme l'a proposé le Conseil fédéral, d'une manière générale et sans prescriptions de détail. C'est cette dernière thèse qui a triomphé au sein de la commission, d'où la proposition que nous avons l'honneur de vous soumettre.

Cependant le problème reste ouvert et c'est le Conseil fédéral même qui le propose à notre attention au chapitre VI de son message: «Autorisation ou concession?» Le Conseil fédéral et votre commission dans sa majorité se prononcent pour un régime de concession et écartent l'hypothèse d'une solution qui se limiterait à prévoir une autorisation de police et à dicter des conditions techniques.

Il est clair que la solution de la concession privera les cantons d'une compétence, qu'ils possèdent de par leur nature d'Etats, en faveur du pouvoir central. Toutefois il est également clair que l'Etat ne peut pas abandonner ses prérogatives en faveur d'une liberté totale, qui ne serait limitée que par les exigences techniques et cela d'autant plus qu'il devra normalement se prononcer sur le problème de l'utilité publique, qui permettra de conférer au requérant le droit d'expropriation.

Dans son message, le Conseil fédéral nous dit que le système de la concession ne saurait être un moyen d'enrayer le progrès technique et d'empêcher artificiellement la construction d'installations de transport pas conduites. Il va même jusqu'à déclarer que le fait qu'un pipe-line priverait la navigation rhénane ou les chemins de fer d'un certain trafic ne saurait être considéré comme un motif suffisant pour refuser une concession. Dans la discussion sur ce point, le représentant du Conseil fédéral a précisé que ce ne serait pas là, à lui seul, un motif suffisant, mais que l'autorité concessionnaire devrait tenir compte de tous les éléments qui pourraient jouer un rôle dans la formation de son opinion. Au premier rang se trouve l'intérêt général du pays, qui doit être sauvegardé même si les moyens traditionnels de transport devaient en supporter les conséquences, à la condition cependant que les conduites envisagées constituent vraiment pour notre pays un avantage réel. Les considérations de politique étrangère, celles qui découlent de notre neutralité et celles de nature économique, relatives au ravitaillement de notre pays en période de paix comme dans les périodes de tension internationale, joueront un rôle décisif dans l'étude des projets qui seront soumis à l'autorité concessionnaire. Un rôle tout aussi important doit être réservé à l'opinion et aux exigences des cantons traversés et, par là, directement intéressés, et qui, en raison des compétences accordées à la Confédération, auront été privés de leur souveraineté en la matière.

Le renvoi de cette discussion de fond, conformément à la proposition du Conseil fédéral, jusqu'au moment où nous aurons à discuter le projet de loi, moment où les modalités seront tout à fait claires, a paru à la commission la solution la plus sage. Il est en effet inutile de charger l'article constitutionnel de

définitions accessoires qui sont du domaine de la législation, des formules plutôt que des propositions concrètes risquant en ce moment de diviser les esprits.

L'article constitutionnel et la future loi ont été devancés, dans la pratique, par des décisions prises par plusieurs cantons. Les cantons du Valais et de Vaud ont conclu des conventions pour une conduite venant du sud et débouchant, pour le moment, à Aigle. Les cantons de Berne et d'Argovie ont, pour l'instant, renoncé à accorder une concession pour la prolongation de la conduite d'Aigle vers le nord, probablement dans l'attente de l'intervention de la Confédération. Le canton des Grisons s'est donné une loi, qui réserve du reste la législation fédérale, et il a passé, avec le canton du Tessin, une convention avec un groupe italien pour la concession d'une conduite à destination de l'Autriche et de l'Allemagne du Sud et qui traverserait le territoire de ces deux cantons. Ceux-ci ont posé leurs conditions qui en principe prévoient la possibilité de disposer en faveur de l'industrie locale d'une certaine quantité du produit transporté.

Selon les dernières nouvelles, les compagnies suisses pour la navigation sur le Rhin et les cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne sont en train de projeter un réseau de conduites pour acheminer les produits liquides amenés au port fluvial du Rhin vers la Suisse centrale et orientale.

Tous ces cantons, qu'ils aient passé des conventions entre eux ou avec des intéressés à l'étranger, ont acquis ou créé des droits auxquels la future législation fédérale ne pourra plus toucher si ce n'est pour des motifs accessoires, c'est-à-dire pour des considérations techniques, hygiéniques ou autres, ou pour des motifs d'intérêt général ou supérieur, à condition cependant que la législation fédérale soit édictée à temps. Dans cette course contre la montre, la Confédération peut compter sur la collaboration des cantons intéressés, qui n'entreprendront rien contre les intérêts généraux du pays et se tiendront en contact étroit avec les autorités fédérales. Mais une rétroactivité légale permettant de réexaminer la question de principe sous l'angle de l'opportunité ne pourra pas, à notre avis, être approuvée, à moins que l'on veuille créer des situations très difficiles ou obliger les cantons intéressés, qui ont agi dans la sphère de leurs compétences, à manquer à leurs engagements. Une rétroactivité de droit doit donc être probablement refusée quoique cette situation, sur le plan théorique, puisse corriger quelques inconvénients.

Il est clair que le fait de créer une nouvelle compétence fédérale, dans un domaine où la souveraineté des cantons était jusqu'ici entière, touche à un problème fondamental de notre politique intérieure. L'acceptation du principe s'impose pour les raisons pratiques et générales que l'on a rappelées. Il est des problèmes qui dépassent la sphère cantonale et que seule la Confédération peut résoudre dans l'intérêt général. La législation future pourra peut-être tenir compte de ce fait en limitant les droits de la Confédération et en sauvegardant ceux des cantons pour les conduites qui intéressent par exemple le territoire d'un seul canton ou de plusieurs cantons d'accord entre eux, en renonçant au jugement d'opportunité et en se bornant à la

surveillance et à l'autorisation. Ces problèmes se poseront au moment où la future loi sera soumise au Parlement. Il est trop tôt de s'en occuper d'une façon approfondie, mais qu'ils soient présents à l'esprit du législateur dès aujourd'hui, cela est naturel.

Nous ne voulons pas vous faire un exposé sur l'opportunité de ces conduites pour notre pays. Ce moyen de transport relativement nouveau s'est imposé ailleurs et s'imposera en Suisse pour autant que les conditions générales de l'économie le justifient. Il serait faux de le protéger et de lui réserver un traitement de faveur, mais il serait non moins faux de le combattre pour favoriser les moyens de transport traditionnels, route, rail ou navigation fluviale, en l'empêchant, soit en fixant des conditions excessivement dures, soit par un veto justifié par une «non opportunité» discutable, de collaborer aux autres moyens de transport dans l'intérêt de notre économie nationale. Il se peut que ce soit à l'avenir un des moyens de transport préférés. S'il représente un progrès, toute politique négative à son égard n'aura pas servi les intérêts du pays et aura favorisé l'immobilisme plutôt que le progrès. Ce nouveau moyen de transport fera certainement une sérieuse concurrence à nos chemins de fer et à la navigation fluviale. Il y aura donc bataille, soit dans le domaine des lois, soit dans celui de la politique des concessions, soit encore dans le domaine des prix. Nous souhaitons que la confrontation ait lieu dans ce dernier domaine pour que la libre concurrence entre les différents moyens de transport se fasse sentir au profit de notre économie pour qu'elle anticipe et favorise les solutions les plus rationnelles et les plus favorables. Comme dans le domaine des tunnels routiers, nous souhaitons que nos entreprises d'Etat soient présentes et actives et participent à l'évolution et non qu'elles restent dans la défensive et dans l'opposition. L'augmentation du volume des transports est telle qu'il y a place pour tout le monde. L'avenir ne se construit pas toujours en défendant le passé.

C'est avec ces sentiments que votre commission a accepté à l'unanimité le principe constitutionnel. A une forte majorité, elle a aussi accepté la proposition du Conseil fédéral et elle vous propose de voter ses conclusions.

Allgemeine Beratung – Discussion générale

M. Graber: Ces débats sur l'entrée en matière sont assez souvent fastidieux, sinon vains. Ils le sont en tous les cas chaque fois que l'entrée en matière n'est pas combattue et qu'ils font défiler à la tribune un cortège d'orateurs qui viennent répéter les uns après les autres à peu près les mêmes raisons de leur appui au projet.

Aujourd'hui, de nouveau, l'entrée en matière n'est pas combattue. Sans doute on n'entendra que des orateurs qui apporteront tout leur appui à l'article 26bis qui nous est proposé. Je pense cependant que ce débat a sa justification et son utilité. Il paraît manifeste en effet – je m'inspire pour le dire des propos entendus à la commission – que si l'appui est unanime en faveur de l'article constitutionnel, les motifs qui incitent les uns et les autres à appuyer cet article sont extrêmement divers, pour

ne pas dire opposés. Le phénomène a été beaucoup plus marqué et beaucoup plus frappant encore dans les controverses publiques qui ont précédé nos débats. A lire les uns et les autres, il faut bien se rendre à cette évidence que dans certains milieux on était partisan de la compétence fédérale en la matière dans l'idée qu'elle vaudrait la plus grande liberté possible aux entreprises de transport par conduites, tandis que, inversement, dans d'autres milieux, on comptait sur la même compétence pour apporter à ces entreprises le plus d'entraves possible. Cela me paraît manifeste.

Pour notre part, nous sommes partisans de la compétence fédérale. Nous le sommes d'autant plus que nous faisons confiance au Conseil fédéral pour ne céder ni à l'une ni à l'autre de ces tendances extrêmes et pour faire un emploi objectif des compétences que nous sommes prêts à lui céder.

Pour éviter tout malentendu, je me hâte de préciser que les tendances extrêmes auxquelles je faisais allusion ne sont certainement pas représentées dans cette salle et ne l'étaient pas en tout cas au sein de la commission. Nous avons bien ici des représentants autorisés du rail et du Rhin mais il s'agit d'hommes beaucoup trop sages et réalistes pour s'attarder dans des positions purement négatives et ceux qui sont prêts à penser qu'ils joueraient assez volontiers le rôle d'hommes torpilles leur font certainement injure.

J'ajoute qu'il me paraît tout à fait naturel et dans l'ordre des choses qu'on vienne nous rappeler les intérêts existants et qui sont en jeu pour le rail et pour la navigation rhénane. Je suis moins convaincu qu'il soit utile à la cause de ces moyens de transport existants de noircir systématiquement le tableau, s'agissant du nouveau venu aujourd'hui en cause et de peindre sur ce tableau mille et des diables. Je sais bien que le phénomène est assez général que dans les familles de nantis les nouveaux venus ne soient pas accueillis avec un enthousiasme délirant. Ce que je voudrais dire, c'est qu'on a raison bien sûr d'évoquer le fait que l'apparition de ces transports par conduites pose certains problèmes sur le plan de la neutralité, de la défense nationale et même du ravitaillement du pays. Il me paraît évident que les problèmes qui sont soulevés ici ne sont pas spécifiques aux moyens de transport par conduites. Ils sont les mêmes que ceux posés par les autres moyens de transport existants et il n'y a aucune raison de penser qu'ils ne seront pas résolus aussi sagement et aussi aisément qu'ils ne l'ont été pour ces autres moyens de transport. Je dirais même que, s'agissant du ravitaillement du pays, on est proche du paradoxe lorsqu'on prétend voir dans un nouveau moyen de transport une menace pour ce ravitaillement. A première vue, il semble évident qu'un nouveau moyen de transport qui vient s'ajouter aux autres sans les supplanter devrait plutôt être considéré comme utile à la cause du ravitaillement du pays.

Si je fais allusion à cela, c'est parce qu'on a laissé entendre que le rail serait condamné à liquider au rabais ses wagons-citernes et peut-être même à pratiquer le troc avec l'Afrique du Sud. Il n'en est pas question. Le président de la commission l'a rappelé tout à l'heure de la façon la plus pertinente: Le volume des transports de carburant s'accroît à

une telle cadence que sans aucun doute les nouveaux moyens de transport pourraient être utilisés sans porter un préjudice sérieux aux moyens existants, lesquels ne seront pas du tout atteints dans leurs intérêts vitaux.

En réalité, ce qui se passe est bien naturel. Chaque fois qu'un nouveau moyen de transport est apparu, les anciens se sont défendus et ont attiré l'attention sur leurs intérêts, du reste véritables et importants. Chaque fois, les défenseurs des moyens de transport déjà existants ont manifesté les mêmes réticences, les mêmes craintes excessives, la même opposition à l'occasion.

Cela n'a rien empêché du tout. Chacun de ces moyens de transport s'est développé. Il s'est développé dans la mesure où il y avait justification économique et précisément parce qu'il y avait une telle justification.

Normalement, il devait en être de même dans le cas des moyens de transport par conduite. Une fois encore, si nous ne voyons aucun inconvénient, bien sûr, à ce que les intérêts matériels en jeu s'expriment et se rappellent à notre bon souvenir, il nous paraît cependant que d'autres intérêts sont en jeu qui paraissent se situer sur un plan supérieur. Il nous paraît que les transports par conduite sont ou en tout cas peuvent être considérés comme un des moyens de favoriser l'industrialisation d'une partie particulièrement sous-industrialisée de la Suisse romande, qui l'est dans son ensemble. C'est là un phénomène qui nous paraît comporter à la longue certains dangers évidents.

Je rappelle – et c'est bien connu – qu'actuellement les quatre cinquièmes de l'activité industrielle et économique du pays sont concentrés sur un quart de son territoire. Je rappelle aussi, et cette indication me paraît éloquent, que si les cinq cantons romands groupent le 22% de la population, ils réunissent à peine 15% de la population salariale. Ce sont des chiffres qui signifient quelque chose.

Je pourrais encore indiquer, pour souligner le phénomène, que pour 1000 habitants, on trouve en Suisse alémanique 137 ouvriers de fabrique. On en trouve encore 107 au Tessin, mais seulement 89 en Suisse romande. Ces chiffres me paraissent également signifier quelque chose. Ils nous inquiètent d'autant plus que le rythme de la croissance industrielle est inférieur en Suisse romande à ce qu'il est dans le reste du pays depuis à peu près 50 ans et notre inquiétude se double du fait que cette disparité dans les rythmes de croissance industrielle s'est accentuée encore manifestement pendant les années de cet après-guerre. Il est évident que si le phénomène continue à s'accélérer, comme il semble que ce soit sa tendance, et si l'on n'y prend garde, on aboutirait à une espèce de décalage brutal qui finirait bien un jour par poser probablement un des plus graves problèmes de l'équilibre politique et économique confédéral.

Beaucoup reprochent aux Romands de céder à des illusions en défendant, pour ces raisons qu'ils jugent extrêmement importantes, la cause d'un oléoduc et d'une raffinerie qui se fera peut-être.

Chacun est au fait, je crois, qu'une raffinerie en soi n'occupe qu'une main-d'œuvre assez mince. Dans l'ordre normal des choses en revanche, elle doit être le point de départ de la gamme des indus-

tries de la pétrochimie qui présente un intérêt beaucoup plus manifeste. Enfin, on sait bien que l'industrie appelle l'industrie. Certaines régions de notre pays en ont fait suffisamment la démonstration.

Il nous semble que c'est notre rôle naturel de Romands de défendre chacune de nos chances, qu'elles soient considérables ou plus modestes, peu importe. Nous n'avons pas le sentiment qu'en prenant cette position, nous défendons des intérêts cantonalistes plus ou moins mesquins. Nous sommes convaincus que si une rupture d'équilibre intervenait un jour sur le plan économique dans notre pays, cela pourrait avoir les conséquences les plus sérieuses. Cela ne fait pas l'ombre d'un doute. C'est pourquoi nous pensons que rien, mais vraiment rien, ne doit être négligé, aucun moyen, ni aucune possibilité qui puissent contribuer à rétablir un certain équilibre industriel puis ensuite à le maintenir.

Je me permets de livrer à vos méditations ce sujet qui me paraît en valoir la peine et je me permets, s'agissant de la discussion d'aujourd'hui, de vous inviter à considérer sous cet angle également le problème qui vous est posé.

Odermatt: Die konservativ-christlich-soziale Fraktion der Bundesversammlung hat beschlossen, auf die Vorlage zu einem Bundesbeschluss über die Ergänzung der Bundesverfassung durch einen Artikel 26bis betreffend Rohrleitungen zur Beförderung flüssiger oder gasförmiger Brennstoffe oder Treibstoffe einzutreten und nach Kommissionsantrag der bundesrätlichen Fassung des Artikels 26bis der Bundesverfassung, lautend: „Die Gesetzgebung über Rohrleitungsanlagen zur Beförderung flüssiger oder gasförmiger Brenn- oder Treibstoffe ist Bundes Sache“ zuzustimmen und alle Anträge über Zusätze zum Verfassungstext – und zwar sowohl jenen über Aufnahme einer Bestimmung betreffend Konzessionserteilung, wie er anlässlich der Kommissions-sitzung angebeht worden war, als auch eine von Herrn Kurzmeyer vorgeschlagene Ergänzung über eine Schutzbestimmung zur Erhaltung des Landschaftsbildes – abzulehnen. Die konservativ-christlich-soziale Fraktion der Bundesversammlung hat sich dabei von der Erwägung leiten lassen, dass bei der raschen Entwicklung der Rohrleitungstransporte auch in der Schweiz, indem nämlich solche Transporte für grosse Mengen flüssiger oder auch gasförmiger Brenn- oder Treibstoffe mittels Rohrleitungen technisch wie auch ökonomisch äusserst vorteilhaft sich erweisen, und der Tatsache, dass solche Transportanlagen schwerwiegende neutralitätspolitische, militärpolitische wie auch versorgungspolitische Probleme für das ganze Land aufwerfen, eine Regelung auf Bundesebene sich aufdrängt. Mit der Kommission ist auch die konservativ-christlich-soziale Fraktion der Auffassung, dass in der Verfassung lediglich dem Bunde die Kompetenzen zur gesetzlichen Regelung dieser Materie gegeben, alle Ausführungsbestimmungen aber dem Ausführungsgesetz reserviert werden sollen. Dabei lässt sich die Fraktion von juristischen, verfassungsgrundsätzlichen Erwägungen leiten, die dahin gehen, in die Verfassung nur Grundsätze aufzunehmen, die Verfassungscharakter haben, und die Verfassung nicht mit Ausführungsbestimmungen zu

belasten. Es sollten also bei Erlass von Verfassungsbestimmungen rechtliche und nicht politische oder andere Zweckbestimmungen richtunggebend sein. Aber selbst der für die Aufnahme einer Konzessionsbestimmung in die Verfassung geltend gemachte Beweggrund: mit einer Verankerung in der Verfassung abstimmungspolitisch besser zum Ziele zu gelangen, liesse sich eher als Beweggrund für den gegenteiligen Standpunkt: der Aufnahme in das Gesetz, anführen. Denn, wie auch Herr Bundesrat Spühler in der Kommissionssitzung überzeugend darlegte, müsste im Falle einer diesbezüglichen Regelung im Gesetz vorerst das Referendum ergriffen werden, um diese Regelung anzufechten, eine umständliche Sache, die immer mit Umtrieben verbunden ist und die Sache nur erschwert. Wenn nun aber die Konzessionsbestimmung im Verfassungstext sich vorfindet, muss sich der Stimmbürger auf alle Fälle damit befassen, was ihm viel leichter geht, als wenn er vorerst noch das Referendum zu ergreifen hat.

In der Kommissionssitzung hat man in bezug auf den rechtlichen Charakter der Verfassung geltend gemacht, dass die Bundesverfassung ja ohnehin kein juristisches Musterbeispiel darstelle. Zugegeben, dass durch die Volksinitiative da und dort der Grundsatz, der Verfassung ihren Charakter zu wahren, durchbrochen worden ist und die Verfassung damit Bestimmungen erhielt, die nach ihrem Charakter eher in einem Gesetz hätten untergebracht werden müssen. Hier ist aber zu bemerken, dass der Bundesversammlung kein Recht zusteht, einen durch Volksinitiative vorgelegten Verfassungsartikel mit der Begründung zurückzuweisen, sein Inhalt beschlage keine Verfassungsmaterie, oder aber er sei mit Einzelbestimmungen beladen, die in ein Ausführungsgesetz, aber nicht in die Verfassung gehören. Professor Fleiner stellt in seinem Bundesstaatsrecht mit einigem Missbehagen fest: „Seitdem die Volksinitiative über den Kopf der Bundesbehörden hinweg die Einführung jedes beliebigen neuen Artikels in den Text der Bundesverfassung zu erzwingen vermag, ist der inhaltliche Unterschied zwischen Verfassung und einfacher Gesetzgebung verwischt und das juristische Ebenmass der Bundesverfassung vollends gefährdet.“ Doch sollte der Grundsatz der Verfassungstreue – nämlich in die Bundesverfassung nur Bestimmungen aufzunehmen, die dem Charakter der Verfassung entsprechen – wenigstens da gewahrt bleiben, wo die Bundesversammlung als Hüterin und Betreuerin der juristisch einwandfreien und sauberen Gesetzgebung am Werke ist, selbst Verfassungsbestimmungen aufzustellen. Diesem Grundsatz ist die Bundesversammlung bei ihrer rechtlichen Regelung einer Reihe von Transportmitteln treu geblieben, indem sie da nur die verfassungsgemässe Bestimmung der Kompetenz zur Regelung der betreffenden Rechtsmaterie in das Grundgesetz aufgenommen, sämtliche Ausführungsbestimmungen, also auch jene über die Erteilung einer Erlaubnis zum Bau und Betrieb der betreffenden Transportanstalten, der späteren Gesetzgebung überlassen hat. Ich verweise diesbezüglich auf die Aufzählung dieser Transportmittel und deren rechtliche Behandlung in Verfassung und Gesetz auf Seite 8 der Botschaft, also auf die Bundesverfassung, Art. 26, 24ter,

37ter, 37bis, 24bis, und füge noch den Art. 24 quinquies betreffend Atomenergie hinzu.

Zum gleichen Thema führt der Bundesrat in seiner Botschaft auf Seite 8 aus: „Vom rechtspolitischen Standpunkt aus ist einem so (also vom Bundesrat) konzipierten Verfassungsartikel unbedingt der Vorzug zu geben. Alle Detailbestimmungen gehören in das Gesetz. Dieses kann viel leichter als die Verfassung neuen Verhältnissen angepasst werden.“ Herr Nationalrat Huber bemerkte in der Kommissionssitzung, es sei – juristisch gesehen – die einfachere, sauberere Lösung, in eine Verfassung nur den Grundsatz aufzunehmen. Abgesehen von juristischen Überlegungen, die für Aufnahme in das Gesetz und nicht in die Verfassung sprechen, wäre heute eine verfassungsrechtliche Regelung über die Konzessionspflicht noch verfrüht, da eine einwandfreie, in allen Teilen genaue Abklärung darüber, ob eine Konzession oder eine Bewilligung die bessere Lösung darstelle, noch nicht vorliegt und erst noch vom Bundesrat – und zwar auf den Zeitpunkt der Aufstellung der Gesetzesbestimmungen zum Ausführungsgesetz – vorzunehmen ist.

Zweifellos liegen auch triftige Gründe dafür vor, dass mit einem Bewilligungssystem der gewünschte Zweck ebenfalls erreicht werden könnte, was in der Botschaft, Seite 12, auch zum Ausdruck kommt, wo gesagt wird, dass das Bewilligungsverfahren im Erfolg dem Konzessionierungssystem gleichkäme, dann nämlich, wenn die Voraussetzungen für die Bewilligungserteilung generell umschrieben würden. Ein solches Bewilligungsverfahren würde zudem unserer demokratischen Freizügigkeit besser entsprechen.

Herr Nationalrat Kurzmeyer stellt den schriftlichen Antrag, den Verfassungstext zu ergänzen durch eine Bestimmung, die den Schutz des Landschaftsbildes gewährleisten soll. Eine derartige Bestimmung ist, materiell gesehen, von Bedeutung und auch bei Behandlung dieser Rechtsmaterie am Platze, da sonst die Gefahr besteht, dass das Landschaftsbild verunstaltet wird. Wohl werden die meisten Rohrleitungen in die Erde verlegt, doch besteht bei Fehlen einer gesetzlichen Bestimmung keine volle Gewähr, dass dieser wohl berechtigten Forderung in allen Teilen nachgelebt wird. Auch die Kantone Uri, Nidwalden und Basel-Land haben sich im Vernehmlassungsverfahren zugunsten derartiger Schutzbestimmungen ausgesprochen.

Die konservativ-christlich-soziale Fraktion ist – wiederum aus prinzipiellen Erwägungen – der Auffassung, dass auch eine solche Bestimmung, weil sie ebenfalls Gesetzesausführungscharakter hat, im Interesse der Wahrung des Verfassungscharakters in das Gesetz aufzunehmen sei. Übrigens hat uns der Bundesrat in der vorliegenden Botschaft bereits die Zusicherung gegeben, Bestimmungen zum Schutze der Gesundheit und der Landschaft in das Ausführungsgesetz aufzunehmen, und nach meinem Dafürhalten sollte diese Zusicherung seitens des Bundesrates genügen. Also: materiell sind solche Schutzbestimmungen notwendig, formell gesehen aber sind sie nicht im Verfassungstext, sondern im Ausführungsgesetz unterzubringen. Die konservativ-christlich-soziale Fraktion beantragt Ihnen deshalb, auch den Antrag von Herrn Kurzmeyer um Auf-

nahme einer Schutzbestimmung abzulehnen und die bundesrätliche Fassung ohne jeglichen Zusatz anzunehmen.

Bratschi: Ich möchte mich nicht über die Bedeutung von Öl und Gas als Energiequellen aussprechen. Die Botschaft hat darüber schon einige Anhaltspunkte gegeben, und die Mitteilungen der Botschaft sind ergänzt worden durch die Herren Kommissionsreferenten. Ich möchte mich auch nicht äussern zu der besonderen Frage, über die mein Freund Graber gesprochen hat, nämlich die Frage der Industrialisierung von Gebieten, die ihm nahestehen. Immerhin möchte ich sagen: wenn ich mich so gelegentlich in Lausanne aufhalte, habe ich gar nicht das Gefühl, mich in einem armen oder unterentwickelten Kanton zu befinden, sondern stelle mit grosser Genugtuung fest, dass sich Lausanne in gewaltiger Entwicklung befindet, und zwar doch wahrscheinlich als Folge der wirtschaftlichen Wohlfahrt des ganzen Kantons.

Wenn ich einige Bemerkungen mache, so betreffen sie die Gesetzgebung über das Verkehrswesen und die Eingliederung der neuen Verkehrsmittel in das ganze Transportsystem unseres Landes. Die Frage, die vom Vorredner besprochen wurde (Ergänzung des Verfassungsartikels im Sinne eines Antrages der Minderheit), wird sich kaum stellen; jedenfalls habe ich keinen solchen Antrag gesehen. Die Ausführungen, die ich mache, erfolgen auch im Namen der sozialdemokratischen Fraktion. Wir stehen auf dem Standpunkt, dass die Gesetzgebung über die technische Gestaltung der wichtigsten Verkehrsmittel, über den Betrieb dieser Verkehrsmittel und über ihren wirtschaftlichen Einsatz Sache des Bundes sein soll. Die Vorschriften über die technische Gestaltung und den Betrieb sollen einen möglichst hohen Grad der Sicherheit gewährleisten. Die Bestimmungen über den wirtschaftlichen Einsatz sollen für den Wettbewerb, soweit er bei den Verkehrsmitteln, insbesondere den öffentlichen Verkehrsmitteln, möglich, vernünftig und sinnvoll sein kann, in der Gesetzgebung so gestaltet sein, dass die Voraussetzungen für diesen Wettbewerb die gleichen sind für alle Verkehrsmittel, weil ohne das ein echter Wettbewerb überhaupt nicht möglich ist. Als Ziel aber betrachten wir die Zusammenarbeit aller wichtigen Verkehrsmittel, da eine solche Zusammenarbeit die grössten Vorteile bietet. Dabei muss natürlich den Verkehrsmitteln, denen von Staates wegen besondere Pflichten auferlegt werden, die Existenz gesichert werden. Wenn ich von Zusammenarbeit spreche, denke ich an die Koordination zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln, die bis jetzt leider zum Schaden der Verkehrsmittel selber und sicher auch zum Schaden unserer Wirtschaft nicht zustande gekommen ist. Die Koordination sollte vom Bund und vom Gesetzgeber gefördert werden. Ich hätte gerne gesehen, wenn der Bundesrat die Gelegenheit benutzt und sich in der Botschaft zu dieser Sache etwas deutlicher ausgesprochen hätte. Ich darf vielleicht annehmen, dass der Chef des Post- und Eisenbahndepartementes, Herr Bundesrat Spühler, sich im Laufe der Debatte dazu noch äussern wird, nachdem er das schon kurz in der Kommission getan hat.

Wenn man von Koordination sprach, dachte man bis heute in der Hauptsache an Schiene und Strasse. Wenn aber der Binnenschiffahrt in unserem Lande eine grössere Wichtigkeit zukäme, was zur Zeit noch nicht der Fall ist, oder wenn Rohrleitungen bestehen und eine grössere Wichtigkeit erhalten, sollen und müssen auch diese Verkehrsmittel in die Koordination einbezogen werden. Aus diesen allgemeinen Bemerkungen geht hervor, dass unsere Fraktion dem Bundesrat grundsätzlich zustimmt und für Eintreten stimmen wird.

Die Rohrleitungen sind seit einiger Zeit Gegenstand von zum Teil bewegten Auseinandersetzungen. Ich betrachte die Rohrleitungen wie jedes andere Verkehrsmittel. Ich unterschätze ihre Bedeutung keineswegs, aber man sollte sie im Blick auf das Ausland auch nicht masslos übertreiben. Man weist auf die Vereinigten Staaten hin. Es wird gesagt, dass in den Vereinigten Staaten ein Rohrleitungsnetz von 250 000 km bestehe (grosse und kleine Leitungen) für Öl, Ölprodukte und für Gas. Man darf dabei nicht vergessen, dass wir es in den Vereinigten Staaten mit einem Kontinent zu tun haben. Man darf nicht vergessen, dass die Vereinigten Staaten ein ölproduzierendes Land sind und, wie Herr Kommissionsreferent Bringolf bereits gesagt hat, auch ein ölimportierendes Land. Man darf weiter nicht vergessen, dass sie Verbrauchszentren von unerhörtem Ausmass haben, die es auch gestatten, Ölprodukte, also Benzin, Heizöl usw., mit Rohrleitungen zu befördern, was in vielen andern Ländern, insbesondere auch in unserem Lande, nicht ohne weiteres gegeben ist.

Die Voraussetzungen für die Schaffung von Ölleitungen oder Rohrleitungen verschiedenster Art für flüssige Brennstoffe sind in den Vereinigten Staaten so günstig wie selten in einem Land. Nebenbei bemerkt, bestehen solche Leitungen in den Vereinigten Staaten schon seit fast 100 Jahren. Auch die Gesetzgebung über diese Transportmittel reicht ins letzte Jahrhundert zurück. Ein anderes Land, in welchem die Rohrleitungen wichtig sind und immer wichtiger werden, ist wahrscheinlich Russland, auch ein ölproduzierendes Land, ein Land, das sein Öl in der Industrie braucht und zum Export bringen will. Eine grosse Zahl solcher Leitungen bestehen bekanntlich im Nahen Osten, wo riesige Ölvorkommen sind, wo das Öl mit diesen Leitungen von den Produktionsstätten zu den Häfen für den Export transportiert wird. Dabei ist vielleicht auch zu beachten, dass diese Leitungen im Nahen Osten (wenigstens die grösste Zahl) auf keine Schwierigkeiten stossen können, wie das in dichtbesiedelten Ländern, zum Beispiel in unserer Hochebene, der Fall sein wird. Die Leitungen führen zum grössten Teil durch Wüstengebieten und können keinen Schaden anrichten. Auch ist in Betracht zu ziehen, dass in diesen Gebieten überhaupt keine anderen Transportmittel bestehen. Es gibt weder Strassen noch Eisenbahnen. Man ist also auf die Ölleitungen angewiesen, soweit nicht der Transport per Schiff durchgeführt wird. Man weiss aber, dass zum Beispiel der Transport in den grössten Öltankern bereits billiger zu stehen kommt als zum Teil mit Ölleitungen. Die Ölleitung ist also nicht unter allen Umständen das günstigste Transportmittel.

In Europa liegen die Voraussetzungen ganz anders. Herr Bringolf hat bereits darauf hingewiesen. Hätten wir auf dem kleinen Plänchen Seite 5 der Botschaft nur die bereits bestehenden Ölleitungen, dann würden wir sehen, dass wir in den allerersten Anfängen stecken. Das Plänchen enthält aber auch die Leitungen im Bau, insbesondere die geplanten Leitungen, sagen wir die Leitungen, von denen die Rede ist. Ich weiss nicht, wie weit die Pläne für die fünf Leitungen, die hier nach München eingezeichnet sind, bereits bestehen. Vielleicht wird eine davon gebaut werden. Wenn zwei gebaut werden, so wäre es jedenfalls schon sehr viel.

In der Botschaft des Bundesrates ist im wesentlichen vom Rohöl die Rede. Rohöl ist bis jetzt in unser Land weder importiert worden, noch wurde es durch unser Land transitiert. Dagegen haben wir einen grossen Import von Ölprodukten. Waren die Erfahrungen bis heute mit dem Import von Ölprodukten so schlecht? Man darf feststellen, dass wir, abgesehen von der Kriegszeit, keinen Mangel an Ölprodukten hatten. Wir waren gut und reichlich versorgt. Wir waren auch gut versorgt im Hinblick auf die Qualität und insbesondere in bezug auf den Preis. Obwohl wir kein ölproduzierendes Land sind, obwohl wir den letzten Tropfen aus dem Ausland beziehen müssen, haben wir gute Qualitäten von Öl, Benzin, Heizöl usw., und wir haben, wenn nicht den niedrigsten, so doch einen der niedrigsten Preise aller Länder in ganz Europa. Warum ist das so? Es ist so, weil wir eine grosse Zahl von Lieferanten haben, weil die Konkurrenz stark ist, weil sich nicht nur viele Firmen, sondern auch viele Länder und viele Produktionsgebiete um unsern Markt schlagen. Auch der Schweizer Franken ist sicher diesen Gesellschaften und den Lieferanten von Erdöl nicht unwillkommen. Das sei auch gesagt. Aber man darf feststellen, zu meiner grossen Genugtuung, dass sich auch das Transportsystem bewährt hat, das Transportsystem bestehend aus den Bahnen, aus der Strasse und aus der Rheinschifffahrt, das bis jetzt in der Lage gewesen ist, unser Land gut mit allen diesen Produkten zu versorgen. Ich stelle die Frage: Wären wir in gleich guter Lage, wenn alles auf eine Karte gesetzt wäre, wenn wir den grössten Teil unserer Bedürfnisse aus einem einzigen Land oder gar durch eine einzige Gesellschaft decken würden? Ich glaube nicht, dass das besser wäre. Ich glaube, wir wären dann in bezug auf die Versorgung schlechter gestellt, und in bezug auf Qualität und Preis sicher nicht besser. Besonders stellt sich aber diese Frage für kritische Zeiten. Wenn sehr viel an einem Strang hängen würde, der dazu noch leicht verletzlich ist, so wären die Gefahren für unser Land grösser als sie bis jetzt waren. Es ist angedeutet worden, dass man nicht befürchten müsse, dass zum Beispiel für solche Zeiten die Kesselwagen der Bahnen und der Strasse verschwinden würden. Sie werden sicher nicht verschwinden. Es wird ein Teil noch da sein. Aber Sie werden weder den Bahnen noch der Strasse zumuten können, dass sie diese Spezialfahrzeuge betriebsbereit halten, wenn sie sie ordentlicherweise nicht einsetzen können. Dann würde es eben im Notfalle so sein, dass wohl Bahnen und Strassen da sind, dass die Rheinschifffahrt da ist, dass aber die Spezialfahrzeuge im Ausmass, wie man sie dann

haben möchte, nicht mehr vorhanden sein würden. Ich möchte nicht unterlassen, auf diese Tatsache hinzuweisen.

Man sagt, der Transport mit Rohrleitungen sei viel billiger. Ich habe bereits darauf hingewiesen, an einem Beispiel im Nahen Orient, dass das nicht unter allen Umständen der Fall ist. Es trifft auch bei uns nicht etwa unter allen Umständen zu. Der Transport ist sicher billiger, wenn eine sehr grosse Menge vom gleichen Abgangsort zum gleichen Bestimmungsort transportiert werden kann. Soweit ich mich habe informieren lassen, ist der Transport sicher billiger auf grössere Distanz, wenn man 8 bis 10 Millionen Tonnen im Jahr transportieren kann. Wenn die Menge kleiner wird, dann wird die Sache fragwürdig. Die Preisdifferenz ist je nach dem Umfang des Transportes sehr gross. Ich habe Berechnungen von Fachleuten gesehen, aus denen hervorgeht, dass der Transport pro Tonnenkilometer, wenn der Transport sehr gross ist (12 Millionen und mehr Tonnen), bis auf 80 oder gar 60 Rappen sinkt, dass er aber auf Fr. 3.60 bis Fr. 3.80 steigt, wenn die Menge klein ist, wenn sie zum Beispiel etwa 1 bis 2 Millionen Tonnen beträgt. Es kommt also ganz auf die Verhältnisse im Einzelfall an, ob der Transport durch die Rohrleitungsanlagen wirklich viel billiger ist als mit den klassischen Transportmitteln, um diesen Ausdruck zu gebrauchen.

Man darf weiter nicht vergessen: Gesamtwirtschaftlich gesehen ist mit dem billigen Transport eines einzigen Transportgutes noch nicht alles erreicht, deshalb, weil dieses Transportgut die traditionellen Transportmittel ja nicht überflüssig macht. Diese müssen weiter ihre Aufgabe erfüllen. Wenn bei diesen Transportmitteln grössere Defizite entstehen, dann stellt sich sofort wieder die Frage: Wie gross ist der Vorteil für die Gesamtwirtschaft, besonders wenn die Öffentlichkeit für diese Defizite einspringen muss, wie das in der Schweiz der Fall ist, wo nach Bundesbahngesetz vom Jahre 1944 der Bund die Defizite der SBB zu decken hat und wo nach dem Eisenbahngesetz vom Jahre 1957 der Bund und die Kantone auch für Defizite von Privatbahnen, wenigstens in gewissem Ausmass, aufkommen müssen? Dann stellt sich wieder die Frage, wie sich die Vorteile und die Nachteile für die Gesamtwirtschaft auswirken.

Die wichtigste Frage, die im Zusammenhang mit diesen Rohrleitungen zu entscheiden ist, ist die Frage: Konzession oder einfache Bewilligung. Der Herr Vorredner hat von einem Minderheitsantrag der Kommission gesprochen. Ich habe schon gesagt: Ein solcher Minderheitsantrag wird kaum gestellt werden, so dass wir uns heute damit nicht zu befassen haben. Aber ich möchte doch dazu einige Ausführungen machen, und zwar deshalb, weil in der Öffentlichkeit sich bereits eine scharfe Opposition gegen die Konzession gemeldet hat, trotzdem der Bund ja noch gar keine Kompetenz hat, entsprechende Gesetze zu erlassen. Der Kampf für oder gegen die Konzession ist also bereits im Gange. Man erklärt seitens der Gegner, man wolle mit der Konzession die Entwicklung hemmen und stellt eine einfache Bewilligung als vollständig genügend dar. Der Bundesrat hat sich, in richtiger Erkenntnis der Bedeutung des gesamten Problems, für die Konzession ausgesprochen. Er bringt in der Bot-

schaft auch zum Ausdruck, dass er in einem kommenden Gesetz die Konzession vorschlagen werde, und ist der Ansicht, dass die Konzession im Interesse der Gesamtwirtschaft liege. Ich hätte es zwar gerne gesehen, wenn in der Botschaft noch deutlich zum Ausdruck gebracht worden wäre, wie die Konzession gemeint ist. Ich bin darüber nicht recht im klaren. An einer Stelle der Botschaft wird zum Beispiel ausgeführt, dass der Bundesrat mit der Konzession erreichen wolle, dass nicht eine Rohrleitung geschaffen werde, wenn bereits eine andere Rohrleitung bestehe, die für die Bedürfnisse genüge. Eine so aufgefasste Konzession würde mich nicht befriedigen. Nach meiner Meinung muss der Bundesrat bei der Gewährung einer Konzession nicht nur prüfen, ob schon eine Rohrleitung da sei oder nicht, sondern er muss das gesamte Transportsystem, das wir besitzen, ins Auge fassen und sich fragen: Ist angesichts der bestehenden Transportmittel eine Rohrleitung vernünftig, ist sie sinnvoll, ist sie notwendig oder nicht, bringt sie wirklich als Ganzes Vorteile, oder vermag sie keine Vorteile zu bringen? So fasse ich die Konzession auf, und ich hoffe, dass der Bundesrat dieser Auffassung zustimmen werde. Sonst wäre der Wert der Konzession so eingeschränkt, dass man sich dann wirklich fragen könnte, ob man nicht auch die Bewilligung annehmen könnte. Ich könnte mich aber unter keinen Umständen mit einer Bewilligungspflicht zufrieden geben. Nach meiner Meinung besteht zwischen der Konzession und der Bewilligungspflicht ein fundamentaler Unterschied. Bei der Konzession ist die Konzessionsbehörde frei, unter Würdigung aller Verhältnisse zu entscheiden, ob sie eine Konzession erteilen will oder nicht. Bei der Bewilligung ist es im allgemeinen doch so, dass wenn der Interessent, der bauen will, die technischen Vorschriften, die erlassen worden sind, erfüllt, er gewissermassen Anspruch hat, die Bewilligung zu erhalten, so dass die zuständige Behörde gar nicht mehr frei ist, zu entscheiden, ob sie ja oder nein sagen will. Der Bundesrat verweist mit Recht darauf, dass man sich bei anderen Verkehrsmitteln, zum Beispiel den Eisenbahnen, auch mit Kompetenzartikeln zufrieden gegeben habe. Ich möchte Sie aber darauf aufmerksam machen, dass ein Unterschied besteht zwischen dem Kompetenzartikel bei den Bahnen und dem Kompetenzartikel, den wir jetzt erlassen. Als der Artikel 26 der Bundesverfassung (Eisenbahnen) im Jahre 1874 in Kraft trat – praktisch war er übrigens schon mit dem Eisenbahngesetz 1872 in Kraft getreten – konnte es sich nur um die Konzession handeln, und niemand hat daran gedacht, dass der Betrieb von Eisenbahnen lediglich gestützt auf eine Bewilligung erfolgen könnte. Es musste also damals und muss auch heute eine Konzession sein, während in bezug auf den neuen Artikel die Frage Konzession oder Bewilligung bereits umstritten ist, bevor der Bund überhaupt die Kompetenz hat, zu legiferieren. Man kann deshalb in guten Treuen den Standpunkt vertreten, es sei die Vorschrift der Konzession in den Verfassungsartikel aufzunehmen. Ich stelle indessen keinen solchen Antrag, hoffe aber, dass das Parlament nachher dem Bundesrat folgen und die Konzessionspflicht einführen werde.

Unsere Fraktion hat sich mit dieser Frage eingehend befasst und sich einstimmig auf den Boden

der Konzession gestellt. Sie wird, wenn die Gesetzesberatung einmal kommt, den gleichen Standpunkt einnehmen. Wir möchten nicht, dass man mit dem Hinweis auf das Strahlenschutzgesetz auf eine Konzession verzichten könnte. Persönlich bin ich der Meinung, dass die einfache Bewilligung bei jenem Gesetz unrichtig gewesen sei, und ich bedaure jene Beschlüsse. Sicher wäre es aber falsch, wenn wir das auch hier machen wollten, denn die Lage ist wieder ganz anders. Diese Rohrleitungen müssen fremdes Land benützen; sie werden Strassen, Bahnen und Flussläufe überqueren. Es geht darum, dass das Land anderer Eigentümer benützt wird, um solche Leitungen darüber zu führen oder in die Erde zu legen. Die Situation wird gewöhnlich so sein, dass der Expropriateur eine grosse, meist vom Ausland beeinflusste Gesellschaft sein wird, während der Exproprierte unter Umständen ein kleiner schweizerischer Landbesitzer ist, der das Land zur Verfügung stellen und wesentlich entwerten lassen muss. Denken wir daran, dass Land, durch das eine solche Rohrleitung führt, als Bauland zum Beispiel fast gar nicht mehr in Frage kommen kann.

Unsere Fraktion hat sich also einstimmig auf den Boden der Konzession gestellt, ohne heute einen Antrag zu unterbreiten, es sei eine solche Bestimmung in die Verfassung aufzunehmen. Sie hat auf einen solchen Antrag verzichtet, weil sie die Verwirklichung des Verfassungsartikels und des Gesetzes nicht verzögern möchte; sie hat auch darauf verzichten können im Blick auf die Probeabstimmung, in der sich die Kommission mit 17 : 7 Stimmen auch für die Konzession ausgesprochen hat. Sie hat auch darauf verzichtet in der Erwartung, dass es mit der Koordination aller Verkehrsmittel vorwärts gehe und dass bei dieser Koordination auch die Rohrleitungen einbezogen werden. Sie erwartet von Herrn Bundesrat Spühler, als Chef des Post- und Eisenbahndepartementes, speziell über diesen Punkt noch einige Aufschlüsse. Die Fraktion stimmt für Eintreten.

Reichling: Die Botschaft zum Verfassungsartikelentwurf, die uns unterbreitet worden ist, muss viele unserer Ratskollegen, vor allem aber die der Landwirtschaft und der Waldwirtschaft nahestehenden Kreise, einigermassen nachdenklich stimmen. Es geht um eine Entwicklung weg von den konventionellen Trägern unserer Wärmezeugung, weg vom Holz zum Öl. Es scheint auch, dass die Poesie des Holzgeheizten Kachelofens zum Absterben verurteilt sei. Das geht uns Zürchern ganz besonders nahe. Nachdem wir vor einigen Tagen die 600. Wiederkehr des Todestages von Rudolf Brun gefeiert haben, darf ich doch wohl darauf hinweisen, dass der Holzgeheizte Kachelofen in der zürcherischen Staatsgeschichte eine sehr bedeutsame Rolle gespielt hat. Ohne diesen Kachelofen wäre seinerzeit Rudolf Brun mit seiner neuen Zunftverfassung von seinen Gegnern, der ritterlichen Gesellschaft, weggefegt worden. Wäre das der Fall gewesen, dann wäre vermutlich der Kanton Zürich nicht in seinem jetzigen Umfang entstanden; denn seine Vergrösserung zu einem Kanton mit wesentlicher Landschaft ist vor allem während des Regimes von Rudolf Brun Tatsache geworden. Aber noch etwas: Rudolf Brun hat auch den Beitritt des Kantons Zürich zur dazu-

mal vierörtigen Eidgenossenschaft bewerkstelligt; auf jeden Fall wäre 1351 der Kanton Zürich, beziehungsweise die Stadt Zürich, noch nicht dem Bund der Eidgenossen beigetreten. Das wäre vielleicht später oder überhaupt nicht mehr passiert. Nur diese wenigen Hinweise, die mir als Zürcher erlaubt seien, mögen Sie doch darauf hinführen, dass uns diese Weg-Entwicklung vom Kachelofen zur Ölheizung ganz besonders nahegeht.

Diese Frage hat aber auch eine wirtschaftliche Seite, und ich möchte in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, dass die Verwertung von Brennholz zunehmend grösseren Schwierigkeiten begegnet. Man hat uns jüngst den Vorwurf gemacht, dass es mit der Sanierung des Obstbaues viel zu wenig rasch gehe. Da möchte ich darauf hinweisen, dass heute das Schlagen von Obstbäumen ein Verlustgeschäft darstellt und dass man aus dem Holztertrag dieser Bäume nicht einmal die Kosten des Schlagens decken kann. Also wiederum eine recht aktuelle Angelegenheit, die mit dieser Entwicklung in Verbindung steht. Aber tragischer gestalten sich die Verhältnisse für jene Gebiete, die aus der Brennholzverwertung ganz erhebliche Erträge beziehen; ich denke vor allem an das Voralpen- und das Alpengebiet, auch an die Grenzgebiete unseres Mittellandes, wo eben dieser Brennholzanfall nahezu die Hälfte des Anfalles in der Waldwirtschaft darstellt.

Trotzdem sind wir in unserer Fraktion einstimmig der Meinung, dass auf diese Vorlage eingetreten werden sollte. Die Entwicklung soll nicht dem Zufall überlassen werden, sondern sie soll geordnet vonstatten gehen; vor allem sind auch wir der Meinung, dass diese Materie auf dem Gebiete des Bundes durch Bundesrecht geordnet werden soll, im Gegensatz zu jenem Kanton – ich will ihn nicht nennen – nach dessen Auffassung überhaupt von Bundes wegen nichts vorgekehrt werden sollte, im Gegensatz sogar zu meinem Heimatkanton, der die Meinung vertritt, dass der Bund erst dann eingreifen soll, wenn zwischen den Kantonen Meinungs-differenzen entstehen. Ich bin nicht dieser Meinung. Ich bin an und für sich durchaus föderalistisch eingestellt, aber dort, wo die Zweckmässigkeit oder auch die Vernunft vom Föderalismus eine Konzession erfordert, bin ich willens – ich habe das immer getan – diese Konzession zu machen. In diesem Fall glaube ich, müssen die Föderalisten eine Konzession an die Staatshoheit des Bundes in Kauf nehmen. Ich weise darauf hin, dass zunächst einmal die Verbindung mit dem Ausland hier mitspielt. Die meisten dieser Rohrleitungen kommen aus dem Ausland und durchqueren nur als Transitlinien unser Gebiet, um ins Ausland weitergeführt zu werden. Das kann doch nicht von den Kantonen geordnet werden. Zur Hauptsache werden es auf jeden Fall internationale Gesichtspunkte sein, die geordnet werden müssen. Aber auch das Verhältnis unter den Kantonen kann nicht so geregelt werden, dass sich nur dort, wo Streit entsteht, der Bund einstellt. Soll eine zweckmässige Anlage entstehen, muss der Bund sein Mitspracherecht von Anfang an geltend machen können. Die neutralitätspolitischen Gesichtspunkte, die in der Botschaft erwähnt sind, die Gesichtspunkte der Landesverteidigung und Landesversorgung sprechen auch für eine Ordnung

auf dem Boden des Bundes. Auch der Gewässerschutz, der gelegentlich interkantonale, wegen Ausdünnung sogar internationale Ausmasse annimmt, kann nicht kantonal geordnet werden, vielleicht nicht einmal der Natur- und Heimatschutz, auch nicht der genügende Schutz des Grundeigentums. Ich möchte wiederholen, was ich in der Kommission gesagt habe: Mir scheint, dass sich die Botschaft mit dieser Frage des legitimen Schutzes des Grundeigentums gegen die weitgehenden Eingriffe, die solche Leitungen mit sich bringen und die auf Bundesebene geordnet werden muss, zu wenig eingehend befasst. Ich denke vor allem an die Beeinträchtigung der Verfügung über den Boden. Ich habe aus deutscher Quelle erfahren, dass diese Leitungen im Durchmesser von 40, 50 oder mehr Zentimetern erstellt werden und dass sie, wo es möglich ist, in eine Tiefe von 1,20 m bis 1,50 m zu liegen kommen, dass sie aber wahrscheinlich auch bei uns über erhebliche Strecken oberirdisch geführt werden müssen, weil sie nicht jeder Bodenunebenheit folgen können. Daraus ergibt sich, dass ein Streifen von mindestens 15 m und vielleicht mehr Schutzgebiet wird und mit Bauverbot belegt werden muss. Wenn Sie sich einen solchen Streifen durch landwirtschaftliches Gebiet oder eventuell durch überbautes Gebiet von Gemeinden vorstellen – man wird ja die Leitungen nicht ohne weiteres durch solche Gebiete führen, sondern nur wenn es absolut erforderlich ist – entsteht eine Art totes Land, das vielleicht nur mit Schwierigkeiten kultiviert, aber keineswegs überbaut werden darf.

Alle diese Gesichtspunkte scheinen mir dafür zu sprechen, dass eine Ordnung auf Bundesebene, das heisst durch Bundesgesetzgebung, unerlässlich ist. Von diesem Gesichtspunkt aus teilen wir voll und ganz die Auffassung, die der Bundesrat in seiner Botschaft zur Geltung bringt.

Nun die Frage: Konzession oder Bewilligung? Ich möchte mich in diese Frage nicht einmischen. Ich habe festgestellt, dass selbst Juristen hier nicht gleicher Meinung sind. Ich habe sogar aus dem Votum von Herrn Bratschi erfahren, dass eventuell die Bewilligung noch weiter gehen könnte als die Konzession. Aber auch das Gegenteil ist der Fall. Mir scheint, dass die Ordnung dieser Frage nicht in die Verfassung gehört. Es ist nicht möglich, dies in einem Satz abzutun. Die Angelegenheit muss in der Gesetzgebung ganz präzise und ohne irgendwelche Unsicherheiten geordnet werden. Deswegen wollen wir die Frage: Konzession oder Bewilligungsverfahren – ich und die Fraktion sind für das Konzessionsverfahren – im Gesetz ordnen. Das scheint mir auch deshalb notwendig zu sein, weil diese Frage vermutlich zu ziemlich langen und vielleicht auch leidenschaftlichen Auseinandersetzungen Anlass geben wird. Wenn wir diese Frage: Bewilligung oder Konzession, in der Verfassung ordnen wollten, so würde das ganz bestimmt eine Verzögerung der Beratung und Verabschiedung dieses Traktandums mit sich bringen. Diese Verzögerung erscheint mir aber unerwünscht. Sie darf nicht eintreten, denn die Kantone – nicht nur jene, die bereits beschlossen haben, sondern auch die andern – warten darauf, was geschieht, ob der Bund dieses Recht für sich in Anspruch nimmt oder es bei den Kantonen belässt. Diese Frage muss einmal

vorweg und möglichst rasch, ohne Zeitverlust, geregelt und entschieden werden. Das spricht für eine Verweisung der Frage: Bewilligung oder Konzession, in die Gesetzgebung, nicht in einen Verfassungsartikel.

Ich möchte nicht weiter ausholen, sondern nur noch einmal sagen, dass die Fraktion, für die ich die Ehre habe, hier zu sprechen, für Eintreten auf die unveränderte Vorlage, wie sie vom Bundesrat vorgelegt wird, ist, und auch entsprechend stimmen wird; dass sie ferner die Behandlung der Spezialfragen der Gesetzgebung überlassen will.

Noch einige kurze Bemerkungen zum Thema, das insbesondere Herr Kollege Odermatt aufgerollt hat. Wir sind der Meinung, dass zum Beispiel auch die Frage des Landschaftsschutzes, der mir ganz besonders nahe liegt – ich werde mich bei der Behandlung des Antrages Kurzmeyer vielleicht dazu auch noch äussern – nicht hergenommen werden darf, um in der Verfassung geregelt zu werden. Alle anderen, gleich wichtigen Fragen, die ich bereits aufgeführt habe, sollen ins Gesetz verwiesen werden. Ich möchte an das Pendant des Nationalstrassennetzes erinnern. Dort haben wir lediglich die Sicherung der zweckmässigen Bewirtschaftung des Landes für Landwirtschafts- und Bauzwecke in der Verfassung verankert und alles andere, Natur- und Heimatschutz, Landschaftsschutz, Gewässerschutz, militärische Gesichtspunkte usw. in das Gesetz verwiesen. Ich glaube, man sollte alles im Gesetz ordnen, damit nicht Unterschiede in der Bedeutung der schutzwürdigen Interessen geschaffen werden. Ich bin deshalb mit der Fraktion der Auffassung, dass man den Artikel, so wie er vorgeschlagen wird, annehmen sollte.

Grendelmeier: Namens des Landesringes kann ich Ihnen die Erklärung abgeben, dass er für das Eintreten auf die Vorlage stimmen wird. Allerdings ist es notwendig, dass vorgängig noch einige Punkte festgehalten werden, Punkte, die unbedingt in der künftigen Gesetzgebung enthalten sein müssen. Der Landesring kann der Vorlage nur zustimmen, wenn in der Gesetzgebung vorgesehen wird, dass die Erlaubnis zur Erstellung der Leitungen nicht auf dem Wege der Bewilligung, sondern der Konzession erteilt wird. Das rechtfertigt sich einmal aus der Natur der Sache. Wir haben heute gehört: Es geht hier um nichts anderes als um ein modernes Transportmittel, und wir wissen, dass die Transportmittel (Bahnen und dergleichen) auf dem Wege der Konzession geregelt werden. Dann aber darf die künftige Gesetzgebung nicht etwa, und das ist vielleicht eine Gefahr, zu einem Monopol führen. Es muss vorgesehen werden, dass bei Erfüllung der verlangten Voraussetzungen ein Anspruch auf den Erhalt einer Konzession besteht. In diesem Sinne kann ich mich den Ausführungen des Herrn Bratschi anschliessen; denn andernfalls käme es so heraus, dass wir ein höchwichtiges Recht zuzusagen ans Ausland verschachern, wenigstens dann, wenn eventuell durch eine solche Konzession ein Monopol einer ausländischen Gesellschaft zugeteilt würde. Das also soll nicht vorkommen dürfen. Wenn es doch geschehen sollte, so müsste ich darauf zurückkommen, dass wir heute unsere Zustimmung nur bedingt gegeben haben.

Sodann soll noch auf zwei andere, meines Erachtens nicht minder wichtige Probleme hingewiesen werden, auf die zum Teil zwar bereits schon hingedeutet worden ist. Es ist dies der Naturschutz und der Schutz der Gewässer. Ich höre heute von Herrn Reichling zum ersten Male – es ist mir das bis jetzt nicht bewusst geworden –, dass Rohrleitungen mit erheblichem Durchmesser eventuell überirdisch geführt werden müssen und dass dazu Schutzstreifen innegehalten werden müssen. Das sind Eingriffe in unsere Landschaft, die nicht ohne weiteres hingenommen werden können. Ich bin daher mit Herrn Kurzmeyer sehr einverstanden, wenn er seinerseits hier den Standpunkt des Landschaftsschutzes vorbehält. Ob dies in der Verfassung oder im Gesetz zu geschehen habe, bleibe hier dahingestellt. Auf jeden Fall glaube ich, dass wir diese schwerwiegenden Dinge nicht einfach übergehen dürfen.

Was nun die Gefährdung der Gewässer betrifft, so wissen wir schon heute, dass Rohrbrüche nicht selten vorkommen. Wasser- und Kochgasrohrbrüche sind beinahe an der Tagesordnung. Wir wissen nun aber auch aus neuester Erfahrung, dass das Erdreich und das Grundwasser gefährdet werden können durch unterirdische Lagerung von Heizöl und Benzin. Ich brauche hier keine Beispiele aufzuzählen. Sie sind Ihnen allen bekannt.

Wichtig ist aber zu wissen, dass beispielsweise ein einziges Gramm Benzin einen Kubikmeter Wasser als Trinkwasser ausscheidet. Nun kann man sich vorstellen, was es bedeutet, wenn irgendeine Röhre platzt oder undicht wird. Dazu kommt aber die weitere Gefahr, dass solche Brüche in der Regel nicht leicht erkennbar sein werden. Es wird nur selten geschehen, dass ein Springbrunnen aus der Erde schießt, so dass man weiss, was geschehen ist. Es wird vorkommen, dass durch einen leichten Bruchschaden relativ wenig Öl entweicht, so dass der Schaden erst erkennbar wird, wenn Mensch und Tier bereits erkrankt sind und Schaden erlitten haben. Soweit wir heute schon mit solchen Gefährdungen beim Kochgas rechnen müssen, haben wir immerhin noch etwas zuvor. Wir haben es meistens mit Gesellschaften, mit Werken zu tun, die ihren Sitz in der Schweiz haben. Es sind Gaswerke und dergleichen, also Werke, von denen man weiss, wo sie zu suchen sind, wenn etwas passiert. Bei den Pipelines ist es anders. Es ist für die künftige Gesetzgebung allerdings vorgesehen, dass die Konzession Gesellschaften erteilt wird, die schweizerischen Charakters sind, beziehungsweise in der Schweiz ihren Sitz haben und von Schweizern geführt werden. Aber das tröstet mich noch lange nicht. Es will doch keiner glauben, dass beispielsweise die Shell, um nur einen Namen zu nennen, oder sonst irgendeine grosse Ölfirma wirklich von der Schweiz aus regiert wird. So wird es auch bei den Pipelines nicht sein. Es wird nach aussen eine schweizerische Gesellschaft präsentiert und von einem schweizerischen Anwalt als Präsidenten – gestatten Sie mir, meinen Stand selber anzukreiden – geführt werden. Aber damit haben wir noch keine schweizerische Gesellschaft. Diese Gesellschaft wird vom Auslande her dirigiert. Nun kommt dazu, dass der Geist einer solchen Gesellschaft, die irgendwo im Ausland, eventuell in einem andern Erdteil ihren

Sitz hat, ein anderer sein wird als beispielsweise das Verantwortungsbewusstsein eines hiesigen Gaswerkes. Und mit dieser werden wir uns dann herumstreiten müssen. Deshalb ist es notwendig, dass der Bundesrat für diese Fälle schon alles vorsieht, was notwendig ist. Ich bitte daher den Bundesrat, alle diese Probleme schon jetzt ins Auge zu fassen und in den künftigen Gesetzesentwurf hereinzunehmen; denn es ist immer schwerer, hinterher noch etwas hereinzubringen, wenn es der Bundesrat nicht schon vorgesehen hat.

Schaller: Eintreten auf den vorgeschlagenen Verfassungsartikel scheint nicht bestritten zu sein. Wenn ich mich dennoch zum Worte gemeldet habe, ist es deswegen, weil nach meiner Meinung in der Diskussion einige Akzente gesetzt worden sind, denen man mindestens Gegenakzente gegenüberstellen muss. Ich meine hier vor allem das Votum des Herrn Kollegen Graber.

Im Laufe der Diskussion ist mehrmals quasi selbstverständlich festgestellt und betont worden, die Rohrleitungen für flüssige Brennstoffe seien das modernste und billigste Transportmittel, seien der Fortschritt an sich. Solche Anschauungsweise ist verfehlt. Nur unter ganz gewissen Voraussetzungen ist zum Beispiel eine Pipeline billiger für den Transport von flüssigen Brennstoffen als ein anderes sogenanntes traditionelles Transportmittel wie Eisenbahn oder Binnenschiff oder Strassentankwagen. Die kostenmässige Überlegenheit der Pipelines ist keineswegs zum voraus gegeben und vorhanden. Vor allem braucht es für Rohölpipelines als Voraussetzung eine sehr grosse zu transportierende Menge, die garantiert über das ganze Jahr verteilt werden kann. Wenigstens dürfen keine allzu grossen zeitlichen Pausen eingeschaltet werden. Sonst ist der technische Zustand dieser Rohölpipelines in Gefahr. Bei den Produktpipelines, die ja aus ganz verschiedenen Rohren, aus einer Kombination von Rohren bestehen, ist die Kostenfrage noch viel komplexer, weil es auch hier genügende Quantitäten der einzelnen Produkte, der verschiedenen Benzinsorten, des Petrols usw. braucht, um eine Pipeline einigermaßen wirtschaftlich zu gestalten. Ein Durchstoss von ungefähr 2 Millionen ist für eine solche Produktpipeline einfach ein Minimum, um überhaupt an eine Art von Wirtschaftlichkeit denken zu wollen für den Fall der Errichtung solcher Anlagen.

Ich möchte auch darauf hinweisen, dass die Pipeline als Institution kaum in der Lage sein wird, die vorhandenen Verkehrs- und Transportmittel, die sich mit dem Transport flüssiger Brennstoffe befassen, zu ersetzen, auch nicht in der Teilfunktion des Transportes flüssiger Brennstoffe, sondern wenn wir gerade für unser Land die Versorgung transportmässig sichern wollen, werden wir sowohl bei den Eisenbahnen die Kesselwagen, wie bei den Strassentransporten die Tankwagen und bei der Rheinschiffahrt die Tankschiffe behalten müssen. Fraglich ist, wie weit unter Umständen der Bestand reduziert werden kann, ohne die Versorgung des Landes in spannungsgeladenen Zeiten zu gefährden.

Damit soll nicht gesagt sein, dass für die Schweiz die Errichtung von Pipelines – seien es Rohölpipelines oder Produktpipelines – nicht interessant sein könnte; im Gegenteil, sie kann sehr

interessant sein, aber auch – ich komme noch ganz kurz darauf zurück – unter Innehaltung und Vorhandensein ganz bestimmter Voraussetzungen.

Die Diskussion hat eine gewisse Vermischung der Probleme ergeben, welche mit der Errichtung einer Raffinerie in Zusammenhang stehen, mit den Problemen der Pipelines. Sicher ist, dass für die Schweiz die Errichtung von Pipelines (handle es sich um Rohöl- oder Produkten-Pipelines) nur in Verbindung mit einer Raffinerie, in der Schweiz oder ihrer Nähe gelegen, interessant ist. Dieser Zusammenhang besteht, aber bei unserer heutigen rechtlichen Aufgabe geht es nur um die rechtliche Behandlung der Pipeline und nicht der Raffinerien. Auch die Raffinerie Aigle kann heute erstellt werden, ohne dass hiezu der bundesrechtliche Apparat irgendwie in Bewegung gesetzt werden müsste. Für die Pipelines als Verkehrsmittel ist dieser bundesrechtliche Apparat vorgesehen und im Aufbau begriffen. Wir behandeln bei diesem Verfassungsartikel ganz bewusst, wie auch beim nachfolgenden Gesetz, die Pipelines als Verkehrsmittel und nicht etwa als eine Nebeninstitution der Raffinerien. Warum müssen wir sie als Verkehrsmittel behandeln? Ganz einfach deshalb, weil mit der Errichtung von Pipelines unsere schweizerische Verkehrswirtschaft, die verkehrswirtschaftliche Organisation, in wesentlichem Masse beeinflusst wird und eine Strukturänderung eintritt. Alle andern schweizerischen Verkehrsmittel von Bedeutung (Eisenbahnen, Strassentransporte und Binnenschiffahrt) werden vom Aufkommen der Pipelines beeinflusst werden, sie werden wahrscheinlich in hohem Masse in bezug auf die beförderten Quantitäten von Gütern stark konkurrenziert werden.

Dass mit der Gesetzgebung der Schutz wesentlicher öffentlicher Interessen verbunden sein muss, ist in der Diskussion unbestritten geblieben. Diese öffentlichen Interessen betreffen einmal den Schutz des Grundwassers, der Gewässer überhaupt; sie betreffen den Schutz der Luft; ich erinnere an die modernen Erscheinungen der Verpestung der Luft durch die Verbrennung flüssiger Brennstoffe; sie betreffen auch den Schutz vor Brand- und Explosionsgefahr, insbesondere bei Produktpipelines. Alle diese öffentlichen Interessen sind von sehr grosser Wichtigkeit. Vom Heimatschutz und ähnlichen Fragen will ich in diesem Zusammenhang gar nicht besonders reden. Aber öffentliche Interessen sind auch zu schützen im Verhältnis der Pipelines zu den andern Verkehrsmitteln. Nach Meinung – ich glaube der Mehrheit – der Kommission ist das neue Verkehrsmittel Pipeline rechtlich so einzuordnen in unser Rechtssystem der Verkehrswirtschaft, dass weder eine grobe Störung eines in einem gewissen Masse vorhandenen Gleichgewichtes eintritt, noch eine allzu weit gehende Schädigung mindestens der öffentlichen Investitionen (des Bundes, der Kantone, Städte usw.) in diesen sogenannten traditionellen Verkehrsunternehmen wie Eisenbahnen und Binnenschiffahrt. Ich weise in bezug auf die Binnenschiffahrt nur darauf hin, dass die Schweiz in der Rheinschiffahrt öffentliche Mittel in der Grössenordnung von 150–200 Millionen Franken investiert hat; die privaten Mittel dürften diesen Betrag noch bei weitem übersteigen. Das sind schweizerische Mittel, meine Herren. In *concreto* dürfte dieses Pro-

blem der organischen Einfügung des neuen Verkehrsmittels Pipeline in die rechtliche Ordnung der Verkehrswirtschaft wohl in der Frage kulminieren: wie weit können und müssen die Pipelines den Eisenbahnen rechtlich gleichgestellt werden? Die Eisenbahnen sind konzessionspflichtig; jeder Meter Eisenbahnschiene ist konzessionspflichtig; den Eisenbahnen sind grosse öffentliche Auflagen überbunden, die Transportpflicht, die Fahrplanpflicht, die Tarifpflicht, um nur von einigen wichtigsten zu reden. Ja, meine Herren, das Problem wird sich stellen, ob man den Eigentümern, den Unternehmungen, welche Pipelines betreiben, nicht die Auflage der Transportpflicht machen muss; denn man wird wohl kaum einer einzigen Importgesellschaft ein Monopol nur für den Transport ihrer eigenen Produkte geben wollen. Ich möchte diese Frage hier nicht vertiefen, aber sie wird sich bei der Gesetzgebung mit aller Deutlichkeit stellen, ebenso die Frage der Tarifpflicht.

Hinter diesen Erwägungen treten die Konkurrenzüberlegungen, die hier angestellt worden sind, zurück. Ich kann Sie versichern, dass zum Beispiel bei der Stellungnahme der Basler Vertreter in der Kommission oder hier im Rate zur Frage der rechtlichen Behandlung der Pipelines Konkurrenzüberlegungen durchaus keine primäre oder hervorragende Rolle spielen. Ich möchte hier mit aller Deutlichkeit betonen, dass nach unserer Auffassung die rechtlichen Massnahmen um die Pipelines herum nie zur Abdrosselung der Pipelines selber, das heisst zur Verunmöglichung ihrer Errichtung, führen dürfen. Wichtig ist der organische Einbau in die schweizerische Verkehrsordnung. Ich möchte hier, nachdem ich schon aus dem Busch geklopft worden bin (durch den Herrn Kommissionspräsidenten), betonen, dass die Hafeneigentümer beider Basel und die schweizerischen Schifffahrtsgesellschaften sich gegenüber dem neuen Konkurrenten, der in der Form von Pipelines in unserem Lande entsteht, zu schützen wissen werden. Es bestehen bereits gewisse Pläne; andere sind momentan in Prüfung, um ab den Basler Häfen die Weiterleitung der flüssigen Brennstoffe in die Innerschweiz durch ein Pipeline-System zu sichern. Das ist aktive Verteidigung von sicher legitimen Interessen. Ich kann Ihnen sagen, dass uns die Überlegung, die allgemeine Zunahme des Importes flüssiger Brennstoffe werde praktisch die Errichtung von Pipelines gestatten, ohne die Schifffahrt zu schädigen, durchaus nicht passt. Wenn schon mehr Brennstoffe eingeführt werden, dann will sich auch die Rheinschifffahrt ihren Anteil an der Zunahme dieses Transportes sichern. Das ist ja ganz selbstverständlich. Ich möchte aber doch bitten, dass man regionalwirtschaftliche und regionalpolitische Erwägungen in dieser Angelegenheit ausser acht lasse. Die rupture de l'équilibre in der Zufuhr flüssiger Brennstoffe hat schon lange stattgefunden. 1938 sind über den Rheinweg noch 60% der Importe flüssiger Brennstoffe gefahren worden. Dieser Anteil des Rheinweges an der Gesamtversorgung der Schweiz mit flüssigen Brennstoffen ist in den 20 Jahren bis 1959 von 60% auf unter 40% gefallen, ohne dass deswegen die nordwestschweizerische Region, in der unsere Rheinhäfen liegen, sich über die Benachteiligung beklagt hätte. Das ganze war eine Tarifffrage,

manipuliert durch die Schweizerischen Bundesbahnen. Zur Zeit liegt das Schwergewicht der Versorgung der Schweiz mit flüssigen Brennstoffen im Süden der Schweiz und nicht im Norden, und der Norden wird darnach trachten, seinen Anteil an der Versorgung aufrecht zu erhalten, und zwar nicht nur aus Konkurrenzüberlegungen, sondern ebenso sehr aus nationalwirtschaftlichen Überlegungen; denn eine Gefahr besteht mit der Errichtung von Pipelines: dass wir in der Wahlfreiheit für den Bezug flüssiger Brennstoffe in der Schweiz stark beeinträchtigt werden, dass wir in starke Abhängigkeit von einem Lieferanten und vor allem von einem Produktionsort, der seinerseits absolut von diesem Lieferanten abhängig ist, geraten. In diese Situation dürfen wir die Schweiz nicht kommen lassen, insbesondere nicht aus Gründen kriegswirtschaftlicher Vorsorge, sondern wir müssen darnach trachten, dass dieses „équilibre des forces et possibilités“ erhalten bleibt. In diesem Sinne möchte ich Ihnen ebenfalls Eintreten beantragen.

M. Bonvin: Je n'ai pas l'intention de dresser le sud contre le nord comme le craint M. Schaller. Certaines réflexions s'imposent cependant sur le problème particulier qui consiste à savoir si l'on reconnaît à la Confédération la compétence de légiférer en matière de conduites tubulaires dites pipe-lines, d'oléoducs ou de gazéoducs.

La première question qui se pose concerne les énergies. Comme nous avons un nouveau collègue au Conseil fédéral et un nouveau chef du Département des postes et chemins de fer, il nous intéresse tout d'abord de connaître la politique que le Conseil fédéral entend mener ou nous proposer en matière de coordination des énergies. Je ne parle pas de l'énergie humaine dont il n'est pas question aujourd'hui mais de l'énergie tout court qui est à la base de l'activité humaine et de l'industrie, qu'il s'agisse d'uranium, d'énergie atomique, d'électricité, de charbon, d'huiles lourdes, de gaz de bois et, pourquoi pas, du soleil transformé dans une de ses formes matérielles. Quelle est la politique préconisée par le Conseil fédéral en cette matière? Allons-nous, comme certains le désireraient, vers une nationalisation des énergies comme en connaissent la plupart des autres pays? La cantonalisation de l'énergie électrique est-elle considérée comme une nationalisation? Le fait que les NOK, les BKW et les ZKW, la Grande Dixence, etc., constituent en soi des entreprises cantonalisées est-il suffisant? Ou bien faut-il aller plus loin?

Ce problème a été abordé partiellement lorsque nous avons discuté la loi fédérale sur l'énergie atomique. Il semble bien que même si on n'a pas une idée claire sur le but et je dirai sur le seuil de la nationalisation des énergies, on peut et on doit par contre en avoir une sur le problème de la coordination des énergies. Le Conseil fédéral a-t-il mis au point son opinion à ce sujet? Dans l'affirmative, il serait bon que nous la connaissions avant que nous prenions position sur la question qui nous est posée.

A côté du problème des énergies, qui sont complémentaires et qui ne se détruisent pas les unes les autres mais se complètent d'une façon toujours plus harmonieuse, il y a celui du véhiculage, c'est-à-dire du transport des énergies. Dans le cas particulier,

deux aspects du problème sont à considérer tout particulièrement. Tout d'abord, on ne transportera pas que de l'huile lourde. On peut, dans les mêmes tuyaux, transporter également du gaz naturel ou résiduel de raffinage.

Dans le projet que le Conseil fédéral nous a soumis lors de la discussion du problème de l'énergie atomique, le transport et l'utilisation de cette énergie étaient subordonnés à une autorisation de police et non pas à une concession.

Nous étions plusieurs alors – même dans les milieux dénommés fédéralistes qui veulent laisser la plus grande compétence possible aux corps intermédiaires – à penser que pour le transport de l'énergie atomique, la concession s'imposait. Elle permet en effet une meilleure appréciation par l'autorité de la confiance que l'on peut faire à une entreprise ou à un particulier qui entend transporter ou utiliser l'énergie atomique en regard aux dangers génétiques que présentent son transport et son utilisation. Une majorité a alors suivi le Conseil fédéral pour fixer dans la loi le principe de l'autorisation et non celui de la concession. Dans le projet que nous présente aujourd'hui le Conseil fédéral, il est question de soumettre le transport de l'énergie incorporée dans les huiles lourdes et les gaz à une concession. Il y a là une contradiction, apparente tout au moins, non seulement quant à la forme mais quant au fond. C'est pourquoi il nous paraît utile que le Conseil fédéral nous dise quelle est sa volonté et quelle sera la politique future qu'il entend pratiquer dans le domaine des transports publics, spécialement des transports des énergies. Politique cohérente, voilà le problème numéro 1.

Avant nous, l'Italie, l'Allemagne puis la France ont eu à résoudre le problème qui nous est posé aujourd'hui.

Le maintien de la libre entreprise, de la libre concurrence, moteurs de l'initiative et sources de progrès, est une question de santé économique. Comment maintenir cette libre entreprise? Veut-on la maintenir le plus possible tout en introduisant l'obligation de la concession pour ceux qui désirent entreprendre des transports d'huile lourde ou non? Il n'est pas question, je pense, d'envisager une limitation des concessions qui tende simplement à protéger les entreprises installées, puisque les concessions seront non seulement soumises à la clause du besoin, mais devront tenir compte d'un certain nombre de facteurs, tels que la saine concurrence, la sécurité financière et la sécurité des hommes.

Encore une fois – c'est le deuxième problème – nous aimerions connaître la politique générale qu'entend suivre le Conseil fédéral dans ce domaine.

Des craintes ont été émises par certains de nos collègues, en particulier par M. Grendelmeier, quant à la surface et à l'aspect des terres qui vont être perdues. Il y a quelques mois, nous avons fixé le réseau des routes nationales et, à cette occasion, sacrifié une quantité énorme de terres en traçant dans le paysage ou plus exactement sur le visage de l'Helvétie des lignes et des surfaces très nettes, des sortes de rubans neutralisés. Pourquoi n'envisagerait-on pas, pour assurer une meilleure coordination des transports, l'aménagement dans le terre-plein des autoroutes d'un tube en ciment dans lequel on ferait passer les conduits d'eau, de gaz ou d'huile

lourde? On éviterait ainsi de manger une part encore plus grande de la surface de notre territoire déjà trop restreint. Ce procédé présenterait un avantage supplémentaire en ce sens qu'il assurerait une plus grande sécurité d'exploitation. Un tube – oléoduc ou autre – visible peut être contrôlé plus facilement qu'un tube enterré. Ce serait le meilleur moyen d'écarter totalement les dangers dont il a été question plus haut.

Il semble certain qu'une coordination devrait être possible sur la base d'études qui pourraient être faites en commun par les différents services de la Confédération qui s'intéressent à ce problème.

Bundesrat Spühler: Der Antrag des Bundesrates auf Erlass eines neuen Verfassungsartikels erfolgt aus der Überzeugung, dass die Verleihung der Gesetzeshoheit an den Bund allein die Gewähr bietet, dass dieses neu aufkommende Verkehrsmittel eine im allgemeinen Interesse liegende, gesunde Entwicklung erfahren kann. Die Rohrleitungen sind in der jüngsten Zeit im Lande Gegenstand recht gegensätzlicher offizieller Stellungnahmen geworden. Während einzelne kantonale Regierungen von solchen Rohrleitungen sich erhebliche wirtschaftliche Vorteile für die Wirtschaft ihres Kantons versprechen, befürchten andere Kantone erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Eisenbahn und die Schifffahrt, an denen sie namhaft beteiligt sind. Während die einen sich beeilen, ausländischen Kapitalgesellschaften die gewünschten Rechte zum Bau von Rohrleitungen zu erteilen, verhalten sich andere Kantonsregierungen solchen Begehren gegenüber ablehnend.

Das Problem der Rohrleitung als Verkehrsmittel für flüssige oder gasförmige Brennstoffe wird erst verständlich, wenn wir es in den Zusammenhang mit der Entwicklung der Energiewirtschaft stellen. Energiewirtschaftlich ist das Merkmal unseres Jahrhunderts die Entthronung der Kohle von ihrer zentralen und absolut beherrschenden Position in der Industriegewirtschaft. Wenn man bedenkt, dass anfangs des Jahrhunderts der Anteil der Kohle an der gesamten Erzeugung von Energie etwa 95% betrug, heute aber noch etwa 40%, so ist verständlich, dass man vom Ende des Kohlenzeitalters gesprochen hat. Auch in der Schweiz ist die Entwicklung nicht anders verlaufen.

Für die neue Etappe der Energiewirtschaft ist nun charakteristisch, dass die früher allein herrschende Kohle abgelöst wird durch eine Mehrzahl von Energieträgern. Neben der Kohle übernehmen heute schon das Erdöl, in steigendem Masse das Erdgas und in künftigen Jahrzehnten die Energie der Atomkraftwerke die Versorgung der Welt mit Rohenergie. Die Wasserkraftenergie spielt im Weltmassstab, im Gegensatz zu unserem Land, eine eher untergeordnete Rolle. Die teilweise Ablösung der Kohle durch andere Energieträger hat die Voraussetzung über die künftige Entwicklung der Energieversorgung und eine klare Energiepolitik zweifellos erschwert. Allein schon in den letzten zehn Jahren haben sich die Grundlagen der Energiepolitik mehrmals geändert. Vor einem Jahr fünf erschien die Atomenergie als einziges Mittel, um die kommende Energielücke zu schliessen, während heute das Erdöl der Sahara und das Erdgas von Lacq

einen Versorgungsüberschuss in Aussicht stellen. Vor einem Jahr fünf erschien noch die Einfuhr amerikanischer Kohle für die europäische Versorgung unerlässlich, während heute der Absatz europäischer Kohle eher problematisch geworden ist. Es ist Aufgabe von Wirtschaft und Staat, diese kurzfristigen Schwankungen in der Struktur der Energieversorgung auszunützen im Rahmen einer Energiepolitik, die sich auf langfristige Strukturwandlungen der Energiewirtschaft auszurichten hat.

Mit den Umwälzungen auf dem Gebiet der Energieversorgung ändern sich auch die Transportaufgaben, die von den neuen Energieträgern gestellt werden. Zuerst ist es der Verkehr auf der Strasse gewesen, der einen steigenden Anteil am Energietransport auf Kosten der Eisenbahn und der Binnenschifffahrt an sich gezogen hat. Und nun tritt in Europa etwas völlig Neues auf, die Tatsache, dass Öl in einem neuen Verkehrsmittel, den Rohrleitungen, unter ganz bestimmten Voraussetzungen erheblich billiger transportiert werden kann als per Bahn oder auf dem Fluss. Wie Erdöl und Erdgas für die Kohle eine Konkurrenz darstellen, so erweist sich die Rohrleitung als scharfe Konkurrenz gegenüber den traditionellen Verkehrsträgern Eisenbahn und Schifffahrt. Und wir erleben, was in solchen Fällen sich immer ereignet, nämlich die Opposition der bisherigen Transportträger gegen den Neuling und ihr Anrufen der staatlichen Hilfe unter Hinweis auf die in Bahn und Schifffahrt investierten grossen privaten und staatlichen Kapitalien. So wenig wie mit dem Aufkommen des Automobils der Strassentransport und die Abwanderung eines Teils des Verkehrs von der Bahn auf die Strasse verhindert werden konnte, so wenig wird die Rohrleitung als Verkehrsmittel für flüssige oder gasförmige Brennstoffe mit Erfolg bekämpft werden können, sofern sich diese als wirtschaftlich vorteilhafter erweist. Es wäre eine höchst kurzsichtige Politik, das Aufkommen von Rohrleitungen nur deswegen künstlich behindern zu wollen, weil sie den angestammten Transporten Verkehr entziehen. Das gilt ganz besonders für unser Land, das heute schon zu drei Vierteln in seinem Energiebedarf auf die Zufuhr aus dem Ausland angewiesen ist und stärkstes Interesse daran hat, die Energie so billig als möglich sich zu verschaffen. Der Bundesrat möchte keinen Zweifel darüber aufkommen lassen, dass sein Begehren, dem Bund die Gesetzgebungskompetenz auf dem Gebiete der Rohrleitungen zu verleihen, nicht der Absicht entspringt, diesem neuen Transportmittel künstlich Schwierigkeiten in den Weg zu legen. Dass aber das Verlegen von Rohrleitungen nicht einfach und unkontrolliert der privaten Initiative überlassen bleiben kann, steht völlig ausser Zweifel und kann auch von niemandem im Ernst verlangt werden. Denn zu gross sind die Ansprüche verschiedenster Art, die dabei an den Staat gestellt und zu gross die allgemeinen Interessen, die davon betroffen werden. Der Massstab, der vom Staat anzulegen ist, wird kein anderer sein können, als derjenige, der von ihm an die anderen Verkehrsmittel gelegt wird, unter Beachtung der Besonderheiten, die den einzelnen Verkehrsträgern eigen sind. Damit soll gesagt sein, dass die Rohrleitung als neuer Verkehrsträger in die allgemeine Verkehrsordnung einzugliedern ist und der Ver-

kehrspolitik die Aufgabe gestellt wird, geeignete Koordinationsmassnahmen zu treffen, damit sich die wirtschaftliche Entwicklung ohne unnötige Verluste und ohne Desorganisierung des Bestehenden vollzieht. Mit diesem allgemeinen Hinweis sind auch die Bemerkungen der Herren Schaller, Bratschi und Bonvin über die Notwendigkeit einer Verkehrskoordination einigermaßen beantwortet.

Über die Wirtschaftlichkeit des Rohrleitungstransportes lassen sich, wie schon ausgeführt worden ist, allgemeingültige Regeln recht schwer aufstellen, da sich durchschnittliche Selbstkosten kaum errechnen lassen. Generell darf auf Grund der Erfahrungen und genauer Kostenvergleiche gesagt werden, dass der Transport von Rohöl in Rohrleitungen der traditionellen Beförderung mit Eisenbahnkesselwagen und Binnenschifffahrt überlegen ist. Die Pipeline erweist sich als das vorteilhafteste Verkehrsmittel für den Rohöltransport von den Seehäfen zu den Raffinerien im Landesinnern. Anders verhält es sich beim Transport von Rohölprodukten in Rohrleitungen, zu dem andere Verkehrsträger, insbesondere Eisenbahn und Strassenverkehr, im allgemeinen durchaus konkurrenzfähig sind.

Von unmittelbarer Bedeutung für die Schweiz sind drei Projekte: das im Zusammenhang mit der im Bau befindlichen Raffinerie in Collombey-Aigle stehende Projekt einer Zuleitung nach Collombey und einer Weiterführung nach München, dann die geplante Leitung durch den Tessin und den Kanton Graubünden nach München und schliesslich das grosse Projekt einer Pipeline aus der Gegend von Marseille nach Strassburg mit einer Verlängerung nach Karlsruhe und München.

Die schweizerische Öffentlichkeit beschäftigt sich fast ausschliesslich mit dem in Angriff genommenen Bau einer Raffinerie in Collombey und scheint die Bedeutung der kommenden Grossraffinerien im Raume von Strassburg und Karlsruhe zu übersehen. Diese haben auf die Rheinschifffahrt eine ungleich grössere Auswirkung als die Raffinerie in Collombey. Auch wenn die Raffinerie in Collombey nicht gebaut würde, so würde unser Verkehrssystem, das heisst die Rheinschifffahrt und die Bundesbahnen, von den Raffinerien in Strassburg unmittelbar betroffen. Auch wenn die Schweiz in ihren eigenen Grenzen keine Raffinerie und keine Rohrleitung zulassen wollte, so könnte sie sich den Auswirkungen von Rohrleitungen und Raffinerien, die in ihrer Nachbarschaft gebaut werden, nicht entziehen. Die zentrale Lage unseres Landes bringt es mit sich, dass es einbezogen wird in das im Aufbau begriffene europäische Netz von Rohrleitungen für Erdöl und Erdgas. Es ist wohl nützlich, sich dieser Situation zu erinnern, wenn wir uns auseinandersetzen wollen mit der Raffinerie in Collombey und mit den Plänen von Transportleitungen durch die Schweiz.

In der Kommission ist auch zur Raffinerie in Collombey Stellung genommen worden. Es wurde darüber diskutiert. Der Bundesrat hat dazu zuhanden der Öffentlichkeit bereits am 13. August 1959 Stellung genommen, und zwar in der Weise, dass erklärt wurde: „Für den Bau einer Erdölpipeline und einer Erdölraffinerie ist keine eidgenössische Bewilligung oder Konzession notwendig.“

Der Bund muss es aber heute schon klar und entschieden ablehnen, ein solches Unternehmen im Falle wirtschaftlicher Schwierigkeiten direkt oder indirekt aus Bundesmitteln zu unterstützen, da für eine solche allfällige Unterstützung sowohl rechtliche wie auch sachliche Voraussetzungen fehlen.“

Weiter wird erklärt, dass „eine inländische Erdölraffinerie verpflichtet ist, sich in bezug auf den Import von Rohöl und Mineralölprodukten sowie die Vorratshaltung in Rohöl, Zwischenprodukten und Fertigprodukten den gleichen Bestimmungen und Vorschriften zu unterstellen wie jeder andere Importeur der vorgenannten Produkte“.

Die vor einem Jahr abgegebene Erklärung besteht heute noch zu Recht. Es steht ausser Diskussion, dass die Raffinerie du Rhône auch im Falle von wirtschaftlichen Schwierigkeiten auf irgendwelche staatliche Unterstützung nicht rechnen könnte.

Die Baubewilligung ist der Raffinerie du Rhône vom Staatsrat des Kantons Wallis am 27. Juli dieses Jahres erteilt worden. In bezug auf die Ölleitung von der Schweizer Grenze im Tunnel des Grossen St. Bernhard hat der Staatsrat das öffentliche Interesse an der Erstellung der Rohrleitung grundsätzlich anerkannt und die Erteilung des Expropriationsrechtes in Aussicht gestellt. Die Verträge zwischen der Tunnelgesellschaft und der Ölleitungsgesellschaft sind noch nicht unterzeichnet, die betreffenden Arbeiten sind aber angefangen. In der Generalversammlung der Société financière italo-suisse ist kürzlich seitens der Verwaltung eine Kapitalerhöhung der Raffinerie du Rhône von heute 6 Millionen auf 15 Millionen und später auf 25 Millionen Franken in Aussicht gestellt worden. Desgleichen ist von der Übernahme der Ölleitungsgesellschaft in schweizerischen Besitz gesprochen worden. Es ist abzuwarten, wie weit diese Erklärungen durch die kommenden Ereignisse bestätigt werden.

Nach dem Produktionsprogramm der Raffinerie du Rhône würde diese den schweizerischen Markt von 1965 an mit 2 Millionen Tonnen Erdölprodukten versorgen. Im Jahre 1959 hat die Schweiz insgesamt 3,15 Millionen Tonnen Erdölprodukte eingeführt. Davon sind nahezu 1,2 Millionen Tonnen oder 37% auf dem Rhein und 1,5 Millionen Tonnen oder gut 47% per Eisenbahn oder auf der Strasse über die Südgrenze in unser Land eingeführt worden. Die 2 Millionen Tonnen Mineralölprodukte aus der Raffinerie Aigle werden also die Zufuhren aus Italien, die von den SBB und der BLS nach der Westschweiz gebracht worden sind, konkurrenzieren. Den Bundesbahnen sollte es immerhin möglich sein, den Einnahmefall durch den neuen Verkehr ab Aigle nahezu zu kompensieren, was der BLS allerdings verwehrt sein dürfte. Immerhin erscheint es nicht ausgeschlossen, dass durch die anhaltende Steigerung des Erdölbedarfes, in Verbindung mit einer Anpassung der Tarife, auch der BLS ein Teil des Verkehrs erhalten oder von ihr zurückgewonnen werden kann. Es ist nicht zu übersehen, dass Raffinerien in Oberitalien als Konkurrenten der Raffinerie in Aigle nicht einfach ihre Importe nach der Schweiz aufgeben werden. Dies wird um so wahrscheinlicher sein, als der Gesamtverbrauch an Erdölprodukten auf Grund der gegenwärtigen Zunahme im Jahre 1965 auf gegen 4,5 Millionen Tonnen geschätzt worden ist.

Wie weit die Inbetriebnahme von Grossraffinerien in Strassburg und Karlsruhe die schweizerische Rheinschiffahrt beeinträchtigen wird, wird in den Kreisen der Rheinschiffahrt selber verschieden beurteilt. Mit einem fühlbaren Rückschlag ist bestimmt zu rechnen; er wird aber, wie gesagt, nicht mit der Raffinerie Aigle zusammenhängen, sondern mit der Verkürzung des Transportweges auf dem Rhein durch die Verlegung der Raffinerien in die Nähe von Basel.

Angesichts der grossen Steigerung des Bedarfs an Erdölprodukten darf aber auf lange Frist trotz Rohrleitungen ein absoluter Zuwachs an Öltransporten durch die herkömmlichen Transportträger erwartet werden. Es ist nicht zu übersehen, dass nur ein Teil der Produkte in Leitungen befördert werden kann. Das schwere Heizöl wird immer der Eisenbahn und dem Strassentankwagen reserviert bleiben.

Ich habe mit Absicht die verkehrswirtschaftliche Seite der Rohrleitungen in den Vordergrund gestellt, weil diese von entscheidender Bedeutung ist. Daneben gibt es aber noch eine ganze Reihe von weiteren Überlegungen anzustellen. Die handelspolitischen Interessen liegen darin, dass die Bindung der Einfuhr von flüssigen Brenn- und Treibstoffen an eine oder mehrere bestimmte Rohrleitungsgesellschaften eine Beeinträchtigung der handelspolitischen Freiheit der Schweiz zur Folge hat. Auch die Ausnützung der Preiskonkurrenz zwischen verschiedenen Lieferanten wird geschmälert, wenn ein einziger grosser Lieferant eine überwiegende Stellung im Inlande besitzt. Auch aussenpolitische Überlegungen sind dann am Platze, wenn eine schweizerische Transitleitung Länder, die dem gleichen Mächteblock angehören, miteinander verbindet. Auch in militärpolitischer Hinsicht kann sich die Abhängigkeit von ortsfesten Rohrleitungen nachteilig auswirken. Die herkömmlichen Eisenbahnzisternenwagen bieten vom Standpunkte der Lagerhaltung und der beweglichen Versorgung von Landesteilen grosse Vorteile. Die Erhaltung einer grossen Zahl von solchen Zisternenwagen liegt im Interesse der kriegswirtschaftlichen Landesversorgung. Angesichts der unterirdischen Verschmutzungsgefahren, die Ölleitungen darstellen können, wird auch der Gewässerschutz stark berührt, desgleichen der Natur- und Heimatschutz. Auch die Frage der kapitalmässigen Beherrschung der Rohrleitungsgesellschaften, auf die Herr Nationalrat Grendelmeier hingewiesen hat, ist von Bedeutung.

Alle diese Gesichtspunkte lassen die Notwendigkeit, den Bau und Betrieb von Rohrleitungen unter die Kontrolle der Bundesgesetzgebung zu nehmen, offensichtlich erscheinen. Aber diese Gesichtspunkte haben ihren Niederschlag nicht im Verfassungsartikel, sondern in der Gesetzgebung zu finden.

Wir können mit Genugtuung feststellen, dass unser Entwurf eines Verfassungsartikels über Rohrleitungsanlagen sowohl von den Kantonen wie auch von den Wirtschaftsverbänden durchaus positiv aufgenommen worden ist. Bemerkenswert ist, dass diejenigen Kreise, welche sich für den Bau von Pipelines interessieren, ebensowohl eine bundesrechtliche Regelung wünschen wie jene Kreise, welche von den Pipelines eine Konkurrenzierung ihrer bisherigen Tätigkeit befürchten. Welche Ordnung für den Bau und Betrieb der Rohrleitungen gelten soll,

wird das Gesetz zu regeln haben. Heute geht es lediglich um die Schaffung der Bundeskompetenz. Der Bundesrat ist der Meinung, dass analog zu den bestehenden Verkehrsartikeln der Bundesverfassung auch für die Rohrleitungsanlagen eine reine Kompetenznorm des Bundes aufzustellen ist, die dem Gesetzgeber freie Hand lässt. Die Bundesverfassung ist nun 86 Jahre alt, und es sind gerade die reinen Kompetenznormen, welche diese lange Zeit überlebt haben, ohne revisionsbedürftig zu werden.

Kontrovers ist eigentlich nur die Frage, ob Rohrleitungen dem Bewilligungs- oder dem Konzessionssystem zu unterstellen seien und ob diese Frage schon auf der Ebene der Verfassung oder erst auf jener des Gesetzes entschieden werden soll. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass der Verfassungsartikel sich hierüber nicht aussprechen soll, so wenig wie der Eisenbahn-, der Schifffahrts- und der Luftschifffahrtsartikel der Bundesverfassung diese Frage präjudizieren. Einmal ist es, wie bereits ausgeführt, unerwünscht, dass die Verfassung dem Gesetzgeber Fesseln anlegt, die nur auf dem umständlichen Weg der Verfassungsrevision gesprengt werden können. Sodann sprechen aber auch rein praktische Gründe gegen die Behandlung dieser Frage in der Verfassung selbst, indem es anscheinend schwer hält, hierfür eine befriedigende Formulierung zu finden. Obwohl sich Ihre Kommission in einer konsultativen Abstimmung mit einer Zweidrittelmehrheit für die Konzessionspflicht ausgesprochen hat, hat sich die Mehrheit doch dem Antrag des Bundesrates anschliessen können, die Konzessionspflicht nicht schon auf der Verfassungsstufe vorzusehen. Auf Grund der bisherigen Diskussion sowohl in der Kommission als auch in der Öffentlichkeit und auf Grund der Stellungnahme der Kantone und Wirtschaftsverbände gebe ich der Konzessionspflicht eine grössere Chance, wenn sie auf die Gesetzgebungsstufe verwiesen wird.

Die wissenschaftliche Literatur, die sich mit der Problematik der Rohrleitungen in der Energiewirtschaft und der Verkehrswirtschaft befasst, ist sich darin einig, dass das Regime der Konzessionspflicht die beste Lösung darstelle. So hat zum Beispiel der wissenschaftliche Beirat beim deutschen Bundesverkehrsministerium vor einigen Monaten ein interessantes Gutachten über Mineralölfernleitungen herausgegeben, in dem ein Konzessionsverfahren für den Bau von Rohrleitungen empfohlen und der Erlass eines entsprechenden Bundesgesetzes für notwendig betrachtet wird. Die Lage ist in Deutschland gleich wie in der Schweiz; auch in Westdeutschland fehlt eine verfassungsmässige Grundlage für die Bundesgesetzgebung. Der wissenschaftliche Beirat fordert deshalb eine Ergänzung des Grundgesetzes, das heisst eine Verfassungsänderung. In Frankreich besteht bereits auf Grund des Finanzgesetzes vom 29. März 1958 die Konzessionspflicht für den Bau und damit auch den Betrieb von Rohrleitungen. In Italien und Österreich, um nur die umgebenden Länder zu nennen, liegen Gesetzesentwürfe vor, die auf dem Grundsatz des Konzessionssystems aufgebaut sind.

Wie ich schon vorhin bemerkte, muss das Konzessionssystem in freiheitlichem Sinne konzipiert und gehandhabt werden. Der Einbezug der Rohrleitungen in eine verkehrswirtschaftliche Gesamt-

ordnung, die ich als notwendig betrachte, darf die volkswirtschaftlichen Vorteile der Rohrleitungen nicht unterbinden oder verfälschen. Der Bundesrat hat in der vorliegenden Botschaft keinen Zweifel gelassen an seiner Einstellung in dieser Frage. Auf die Dauer lassen sich wirtschaftliche Kostenvorteile nicht durch staatliche Massnahmen zurückdrängen, die lediglich auf die Erhaltung unwirtschaftlicher Positionen abzielen. Nach Abwägung aller Interessen und Gesichtspunkte ist der Bundesrat jedoch der Meinung, dass in bezug auf die Rohrleitungen dem behördlichen Ermessen eine gewisse Bewegungsfreiheit beim Entscheid über die Zulassung von Pipelines und bei der Formulierung von Bedingungen, denen sich die Rohrleitungsgesellschaften zu unterziehen haben, eingeräumt werden muss. Dafür spricht nicht zuletzt auch der Umstand, dass sich für den Betrieb von Rohrleitungen in der Schweiz besonders die grossen internationalen Ölgesellschaften interessieren dürften.

Der Bau einer längeren Rohrleitung wird ohne Erteilung des eidgenössischen Expropriationsrechtes kaum möglich sein. Dieses Expropriationsrecht erlaubt dem Ersteller der Leitung, jeden privaten Widerstand gegen den Bau der Leitung zu überwinden. Es kann daher nur erteilt werden, wenn an der Leitung ein öffentliches Interesse besteht; denn zur Verfolgung rein privater Interessen wäre es nicht gerechtfertigt, von Staates wegen in das Eigentum Privater einzugreifen. Wird aber das öffentliche Interesse an einer bestimmten Leitung anerkannt, so wäre es ein Widerspruch, wenn man es alsdann dem Leitungseigentümer völlig freistellen wollte, ob und wie er die Leitung bauen und betreiben und ob und wann er ihren Betrieb wieder einstellen will. In diesen Zusammenhang gehört damit auch die Frage der Beförderungspflicht, die ja in der Diskussion gestreift worden ist. Es geht insbesondere auch darum, ob diesen Leitungen die Transportpflicht vorgeschrieben werden kann und soll. Ich glaube, es kann nicht einfach den Leitungseigentümern überlassen werden, gewisse Verfrachter von der Benützung der Leitung auszuschliessen. Nach Auffassung des Bundesrates ist das Konzessionssystem am besten geeignet, diese Frage befriedigend zu lösen. Es scheint mir aber, dass die Kontroverse Konzessionssystem/Bewilligungssystem in der öffentlichen Diskussion eine ganz unnötige Schärfe angenommen hat und allzusehr unter dem scheinbar ideologischen Gesichtspunkt geführt wird. Entscheidend ist, dass man sich zunächst einmal klar wird, welche Voraussetzungen man aufstellen will, damit eine Rohrleitung zugelassen werden kann, und an welche Bedingungen man den Betrieb der Leitung will binden können. Erst nachher sollte man sich darüber schlüssig werden, zu versuchen, ob die gewählte Ordnung als Konzessions- oder Bewilligungssystem zu bezeichnen ist. Der Hauptunterschied zwischen Bewilligung und Konzession wird landläufig darin gesehen, dass die Bewilligung erteilt werden muss, wenn die vom Gesetz aufgestellten Bedingungen erfüllt sind, während die Erteilung der Konzession im Ermessen der Konzessionsbehörde liegt. Dieser Unterschied ist aber nur sehr bedingt richtig. Das Gesetz kann die Voraussetzungen auch für die Konzessionserteilung so genau umschreiben, dass für das behördliche Ermessen praktisch gar kein Spielraum

mehr bleibt. Umgekehrt kann das Gesetz die Erteilung einer Bewilligung von so generell umschriebenen Voraussetzungen abhängig machen, dass von einem Rechtsanspruch auf die Bewilligung nur mehr wenig übrig bleibt und dem behördlichen Ermessen ein Spielraum eingeräumt wird, der ebenso gross oder grösser als beim Konzessionssystem sein kann.

Besteht an einer Tätigkeit ein öffentliches Interesse oder hat sie für die Allgemeinheit so grosse Bedeutung, dass der Staat auf die Art, wie sie betrieben wird, Einfluss sollte nehmen können, so ist richtigerweise das Konzessionssystem am Platze. Die Konzession ermöglicht nicht nur, Gefahren abzuwenden, sondern im öffentlichen Interesse auch ein bestimmtes positives Verhalten zu verlangen und den Beliehenen einer besonderen Aufsicht zu unterstellen, durch welche die Einhaltung der gestellten Bedingungen überwacht wird.

Wenn etwa gesagt wird – es ist auch in der Diskussion heute darauf hingewiesen worden –, es eile mit der Gesetzgebung über Rohrleitungen nicht, da in Europa noch sehr wenig solche Anlagen beständen, so ist ein solches Argument nicht stichhaltig. Wir sind erst in den Anfängen solcher Leitungen. Es ist durchaus möglich, dass einmal ein ganzes Netz von Pipelines errichtet wird. Eine solche Möglichkeit ist besonders für Erdgas denkbar. Wir wollen aber durch die Ereignisse nicht überrannt werden. Es ist deshalb ein Akt der Voraussicht, wenn wir die Gesetzgebung über dieses neue Transportmittel heute schon vorbereiten. Ich bitte Sie, auf die Vorlage des Bundesrates einzutreten.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
Le Conseil passe sans opposition à la discussion des articles

Artikelweise Beratung – Discussion des articles

Titel und Ingress

Abschnitt I, Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Titre et préambule

Chapitre I, préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Adopté

Art. 26 bis

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Antrag Kurzmeier

Abs. 2 (neu)

Der Schutz des Landschaftsbildes ist zu gewährleisten.

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Proposition Kurzmeier

Al. 2 (nouveau)

La protection des sites devra être assurée.

Kurzmeier: Der Antrag, den ich eingereicht habe, lautet: „Artikel 26 bis, Absatz 2: Der Schutz des Landschaftsbildes ist zu gewährleisten.“

Nachdem man sich mit meiner Auffassung bereits zum Teil auseinandergesetzt hat, gestatte ich mir trotzdem, meinen Antrag aufrechtzuerhalten und zu begründen. Ausgehend von der Botschaft des Hohen Bundesrates, in der festgehalten wird, dass verschiedene Kantone den Schutz des Landschaftsbildes in dieser verfassungsrechtlichen Vorlage verankert haben wollen, habe ich mir erlaubt, meinen Vorschlag einzureichen. Es ist mir durchaus klar, dass, solange keine generelle Verfassungsschutzbestimmung für die Erhaltung unseres schweizerischen Landschaftsbildes vorhanden ist, mein Vorschlag nur einen Ausschnitt betreffen kann, vielleicht gar nur einen kleinen. Ebenso ist es mir nicht unbekannt, dass diese kommanden Leitungen grösstenteils unterirdisch verlaufen werden, aber irgendwo, besonders an landschaftlich empfindlichen Punkten, werden diese doch sichtbar werden. Heute hörten wir von Kollege Dr. Reichling, dass ein Linientrasse in der Breite von 15 m in Frage komme, und Herr Kollege Dr. Grendelmeier hat ebenfalls in dieser Richtung seine grossen und berechtigten Bedenken zum Ausdruck gebracht. Richtig ist, dass der Hohe Bundesrat die entsprechenden Schutzbestimmungen in das Gesetz nehmen will. Damit ist zugestanden, dass das Schutzproblem unbedingt besteht. Verschieden ist das Gewicht, das wir dieser Frage beimessen wollen. Es geht hier einmal um ideelle Werte, die gradiert aus der Verbundenheit zu unserem Land zu betonen und zu unterstreichen sind. Leider vermissen wir eine Bestimmung des generellen Landschaftsschutzes. Aber ich glaube, dass das kein Grund ist, einer Gefahr jetzt noch rechtzeitig verfassungsrechtlich entgegenzutreten und damit den Gefühlen der mit der Heimat verbundenen Bevölkerung im Staatsgrundgesetz Rechnung zu tragen. Beim Nationalstrassenbau wird, was wir hoffen, die öffentliche Verwaltung das notwendig Schützenswerte in der Erhaltung unseres Landschaftsbildes garantieren. Bei den Pipelines sind es aber, jedenfalls in heutiger Sicht, noch private ausländische Unternehmungen, denen wohl die Dividende etwas mehr bedeuten dürfte als der Schutz unseres Landes. Wandern wir durch unsere Landschaft, so stellen wir Veränderungen in der Schau unserer Heimat fest. Wir wollen unser Landschaftsbild bewahren, konservieren, und dieses Wort „konservieren“ kommt meines Wissens von „conservare“. In dieser Frage bin ich vielleicht einmal konservativer als mein lieber regierungsrätlicher Kollege des eidgenössischen Standes Nidwalden. Gewiss wollen wir die Entwicklung der Technik nicht hindern und anerkennen, dass beim Elektrizitätsbau viele Anlagen auf die landschaftlichen Gegebenheiten Rücksicht genommen haben. Die technisch bedingten Zerstörungen an der Landschaft sind jedoch auf ein Minimum zurückzuführen. Vorliegend handelt es sich um neue Typen von Anlagen. Die Idee des Naturschutzes sollte jetzt einmal, nachdem wir Gelegenheit dazu haben, eine starke Förderung erfahren, und die Bestrebung all jener, die hier aktiv mitarbeiten wollen, Anerkennung und Unterstützung finden, wie das gestern auch aus der überzeugenden kurzen Begründung unseres Ratskollegen

Ingenieur Bächtold bei der Frage der Juragewässerkorrektur zum Ausdruck gekommen ist. Diese Unterstützung tritt ein, wenn Sie diesen Schutz in die Verfassung einbauen. Bei sozusagen allen Bundesverfassungsrevisionen der letzten Jahre betraf es materielle Gebiete. Heute ist es einmal etwas Ideelles, das wir tun sollen. Das Land, so eindrücklich es auf uns wirkt, soll geschützt werden. Es ist richtig, dass es sich um eine Kompetenzbestimmung gemäss Vorlage des Bundesrates zugunsten des Bundes handelt. Es ist aber durchaus möglich, was auch Fleiner nicht bestreitet, dass mit dieser Kompetenz sogleich eine ideelle Beschränkung ohne weiteres in die Verfassung eingebaut werden könnte. Wir haben noch andere Bestimmungen in dieser Richtung in der Verfassung. Ich verweise auf die Wirtschaftsartikel. Es handelt sich vorwiegend – ich bin mir klar, dass volkswirtschaftliche Momente überwiegen – um eine dem obligatorischen Referendum unterstellte Vorlage. Emotionelle, positive Momente, die einem Verfassungsprojekt innewohnen, wirken bei der Abstimmung unter dem Volk immer fördernd. Ich bitte Sie, meinem Antrag zuzustimmen.

Bringolf-Schaffhausen, Berichterstatter: So sympathisch der Antrag von Herrn Kurzmeyer ist, so muss ich Ihnen doch im Namen der Kommission, die sich ja mit dieser Frage befasst hat, empfehlen, den Antrag abzulehnen. Ich schlage Ihnen vor, diese Frage auf die Beratung der Gesetzgebung, von der ja heute wiederholt und einlässlich die Rede war, zu verweisen. Man darf, glaube ich, die Auffassung, die Herr Reichling geäußert hat, teilen, dass, wenn schon ein Ansatz dem Verfassungsartikel angehängt werden soll, nicht nur der Landschaftsschutz wert wäre, entsprechend gewürdigt zu werden, sondern es gäbe noch eine Reihe von andern Fragen. Beispielsweise haben die Anhänger der Konzessionspflicht darauf verzichtet, hier einen Antrag zu stellen. Damit hat die Schlacht, die viele erwartet haben, nicht stattgefunden. Ich glaube, das ist eine weise Entschliessung gewesen. Aber die Anhänger des Gedankens der Konzessionspflicht müssten auf ihre Auffassung zurückkommen, wenn eventuell der Antrag von Herrn Kurzmeyer angenommen würde. Das ist das eine, was ich Ihnen sagen wollte.

Das andere, und darum darf ich den Antrag von Herrn Kurzmeyer als sympathisch bezeichnen, ist der Hinweis auf das grüne Verzeichnis, das Sie für die Herbstsession 1960 besitzen. Auf Seite 3 finden Sie unter Departement des Innern: „9. Natur- und Heimatschutz. Ergänzung der Bundesverfassung. Botschaft und Beschlussesentwurf vom ... über die Ergänzung der Bundesverfassung durch einen Artikel 24quinquies betreffend den Natur- und Heimatschutz.“ Mit andern Worten: Es liegt im Sinne eines Auftrages des Parlamentes beim Bundesrat (Departement des Innern) der Entwurf für eine Botschaft und für einen Verfassungsartikel über Natur- und Heimatschutz. Wir wissen, dass dieser Vorschlag und dieser neue Verfassungsartikel, zum Teil wenigstens, das Ergebnis der grossen Auseinandersetzung über die Rheinaufgabe ist, über die Frage des Schutzes der Landschaft im Zusammenhang mit der Erstellung von Kraftwerksbauten und andern Bauten in unserem Lande. Für diesen Ver-

fassungsartikel, davon bin ich fest überzeugt, werden wir eine Parlaments- und eine Volksmehrheit finden. Voraussetzung ist nur, dass der Bundesrat uns rasch seine Vorlage vorlegt. Ich bitte Herrn Bundesrat Spühler in diesem Sinne, und ich glaube, auch Herr Kurzmeyer kann dem zustimmen, den Bundesrat einzuladen, uns nun endlich die angekündigte Botschaft vorzulegen, damit wir diese Regelung im Grundgesetz des Landes endlich ordnen können. Das würde auch der Auffassung entsprechen, die Herr Odermatt in der Diskussion geäußert hat.

Ich bitte Sie also aus diesen Erwägungen, den Antrag des Herrn Kurzmeyer abzulehnen.

M. Galli, rapporteur: La commission vous invite à rejeter la proposition de M. Kurzmeyer. Elle a décidé en principe de ne pas accepter de propositions visant à compléter l'article de compétence. Une telle proposition équivaldrait en effet à rouvrir la discussion.

Les cantons, du reste, peuvent grâce à leur législation protéger les sites. En outre, le Conseil fédéral a déposé devant les Chambres un message relatif à un article constitutionnel sur la protection des sites.

Nous vous suggérons donc de ne pas accepter la proposition de M. Kurzmeyer et en revanche d'approuver la proposition générale qui est contenue dans l'alinéa premier.

Je crois du reste que tout le monde est d'accord avec M. Kurzmeyer que les conduites ne doivent pas détruire la beauté de notre paysage et créer des conditions qui ne sont pas favorables au maintien des sites. Lors de la discussion de l'article constitutionnel concernant la protection des sites, nous pourrions reprendre ce problème.

Bundesrat Spühler: Nur eine kurze Erklärung. Der Vorschlag von Herrn Kurzmeyer verdient alle Sympathie. Es ist sicher richtig, dass in diesem Zusammenhang der Gedanke des Heimatschutzes vorgebracht wird. Aber es würde der ganzen Diskussion und allen Überlegungen, die wir bisher angestellt haben, zuwiderlaufen, wenn wir mit diesem Gesichtspunkt eine Ausnahme machen und eine Priorität schaffen wollten gegenüber den übrigen Gesichtspunkten, die im Gesetz dann zu berücksichtigen sind. Ich darf Herrn Kurzmeyer versichern, dass im Gesetz darauf Rücksicht genommen wird. Wir haben die Absicht, eine entsprechende Bestimmung aufzunehmen, dass die Rücksichtnahme auf den Natur- und Heimatschutz, genau wie das beim Gewässerschutz und andern Überlegungen ja auch gilt, geboten sein wird. Ich halte es deshalb im-Grunde genommen für richtig, wenn Herr Kurzmeyer von dieser Erklärung Kenntnis nimmt und auf seinen Antrag verzichtet.

Kurzmeyer: Nachdem, wie wir gehört haben, beim eidgenössischen Departement des Innern die Vorarbeiten für den generellen Landschaftsschutz offenbar gefördert worden sind, und Herr Bundesrat Spühler die Erklärung abgegeben hat, dass er allen diesen Bedenken, die hier geäußert worden sind, Rechnung tragen will, möchte ich nicht allzu sehr darauf beharren, dass dieser Grundsatz hier nun

ausnahmsweise in der Verfassung verankert werden soll. Ich ziehe daher meinen Antrag zurück, aber mit dem Wunsch, dass noch im Verlaufe dieser Legislaturperiode hier in diesem Saale die generelle Bestimmung über den Schutz unseres Heimatbildes diskutiert und beschlossen wird.

Angenommen – Adopté

Abschnitt II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

Chapitre II

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral.

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Bundesbeschlusses 140 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

**8055. Kinematographische Filme. Einfuhr
Films cinématographiques. Importation**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 17. Juni 1960
(BBl II, 161)

Message et projet d'arrêté du 17 juin 1960
(FF II, 161)

Antrag der Kommission

Eintreten.

Antrag Jaekle

Nichteintreten.

Proposition de la commission

Passer à la discussion des articles.

Proposition Jaekle

Ne pas entrer en matière.

Berichterstattung – Rapports généraux

M. Berger-Neuchâtel, rapporteur: Le projet d'arrêté qui nous est soumis tend à proroger de deux ans, soit au 31 décembre 1962, la réglementation des importations de films en vigueur depuis 1938.

Cette réglementation, qui connaît le système du contingentement pour les films dits spectaculaires et le régime du permis pour les autres films, s'est révélé judicieux et efficace. Il a permis en effet d'éviter la main-mise de l'étranger sur le secteur de la distribution des films et par ailleurs de favoriser la production de films de qualité.

Aux termes de l'article 11, alinéa 2, de l'arrêté fédéral du 28 septembre 1956 concernant les mesures de défense économique envers l'étranger, la validité de la réglementation de l'importation des films a été limitée au 31 décembre 1960. Dans le cours escompté

des choses, une loi fédérale sur le cinéma, englobant la réglementation régissant l'importation des films aurait dû entrer en vigueur au 1^{er} janvier 1961 et tout se serait ainsi déroulé pour le mieux dans le meilleur des mondes. Toutefois, le caractère laborieux des pourparlers avec les associations culturelles et économiques du cinéma, les très nombreuses modifications proposées au premier projet établi par le Département de l'intérieur ne permettent pas au Conseil fédéral de soumettre aux Chambres en temps utile un projet de loi sur le cinéma.

Force est dès lors, cette réglementation de l'importation des films répondant toujours à un réel besoin, de recourir à un arrêté de prorogation.

Quant aux changements proposés par le Conseil fédéral à l'arrêté du 26 septembre 1938, il ne touche pas au fond des dispositions mais tend simplement à adapter le texte à la situation actuelle.

S'agissant de la forme à donner au présent arrêté, votre commission a estimé dans sa majorité qu'il était préférable de reproduire le texte complet de l'arrêté et ceci contrairement au projet du Conseil fédéral qui se borne à énoncer les dispositions modifiées.

Cette détermination de votre commission se fonde essentiellement sur le fait que l'arrêté prorogé remonte à 1938 et que, étant donné le laps de temps qui s'est écoulé depuis lors, un arrêté de prorogation peut utilement reproduire un texte complet. Personnellement je persiste à penser qu'en l'espèce, le Conseil fédéral avait raison, qu'il était indiqué et conforme à la pratique de s'en tenir au seul énoncé des dispositions nouvelles et que le mieux est parfois l'ennemi du bien. Je m'empresse toutefois d'ajouter que j'admets parfaitement que ce problème peut être taxé de minuscule. En bref, et au nom de la commission, je vous propose de bien vouloir voter l'entrée en matière.

von Greyerz, Berichterstatter: Am 6. Juli 1958, also vor etwas mehr als zwei Jahren, hat das Schweizervolk einen Verfassungsartikel über das Filmwesen angenommen, den sogenannten Filmartikel. Darin ist vorgesehen, dass ein Filmgesetz erlassen werden soll, welches die verschiedenen, im Verfassungsartikel genannten Gebiete, unter anderem auch die Filmeinfuhr, des näheren zu regeln hat. Dieses Gesetz ist nun aber bisher nicht zustande gekommen. Es sind zahlreiche Vorentwürfe ausgearbeitet worden; aber bis zu einer Einigung der interessierten Kreise hat es noch nicht gereicht. Die Schwierigkeiten scheinen etwas grösser zu sein, als man dachte. Über diese Dinge werden wir hier sprechen, wenn das Gesetz vorliegt. Für heute haben wir nur festzustellen, dass es jedenfalls nicht gelungen ist, ein Filmgesetz vorzubereiten, das am 1. Januar 1961 in Kraft treten könnte. Das ist in der Kommission getadelt worden. Denn nicht allgemein wird der jetzige Zustand als so befriedigend angesehen wie in der Botschaft des Bundesrates. Es bestehen gute Gründe für den dringenden Wunsch nach einem baldigen Erlass des in der Verfassung vorgesehenen Filmgesetzes und damit nach einer Ablösung der jetzigen Ordnung. Diese jetzige Ordnung besteht bekanntlich in einer privaten, kartellartigen Regelung auf Grund des sogenannten Interessenvertrages, der schon von 1939 datiert

Rohrleitungsanlagen. Verfassungsartikel

Installations de transport par conduites. Article constitutionnel

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1960
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	8064
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.09.1960
Date	
Data	
Seite	477-498
Page	
Pagina	
Ref. No	20 037 083

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.

Sans aucun doute, des éléments nouveaux ont surgi depuis 1951, que ce soit dans la mise en service des matériels, dans la préparation du personnel, dans les délais qui nous sont impartis. Ces éléments sont le fondement logique et rationnel du projet du Conseil fédéral concernant l'article 7 par lequel il vous demande de pouvoir arrêter les tableaux d'effectif réglementaire de l'ensemble des formations de l'armée. Je l'ai déjà dit, il n'y a là aucune intention de vouloir porter atteinte aux prérogatives de l'autorité législative. Celles-ci sont du reste sauvegardées dans la nouvelle organisation comme dans l'ancienne. Seules des considérations militaires et pratiques sont à l'origine de cette requête, afin de permettre une adaptation rapide et continue de l'organisation de l'armée à l'évolution de la technique militaire et des procédés de combat.

Ces considérations m'autorisent à vous demander de voter l'article 7 présenté par le Conseil fédéral dans son projet d'arrêté du 30 juin 1960.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	87 Stimmen
Für den Antrag des Bundesrates (Zustimmung zum Ständerat)	58 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

**8064. Rohrleitungsanlagen.
Verfassungsartikel**

**Installations de transport par conduites.
Article constitutionnel**

Siehe Seite 477 hiervor – Voir page 477 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 8. Dezember 1960
Décision du Conseil des Etats du 8 décembre 1960

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussesentwurfes 137 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

**8043. Krankenkassen. Zusätzliche Beiträge
Caisses maladie. Subsidés supplémentaires**

Siehe Seite 533 hiervor – Voir page 533 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 14. Dezember 1960
Décision du Conseil des Etats du 14 décembre 1960

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussesentwurfes 140 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

8063. Preiskontrollmassnahmen.

Durchführung

Contrôle des prix.

Application des mesures temporaires

Siehe Seite 779 hiervor – Voir page 779 ci-devant

Allgemeine Beratung – Discussion générale

Fortsetzung – Suite

7974. Postulat Vontobel.

Förderung des Baues von Alterswohnungen

Encouragement de la construction

de logements pour personnes âgées

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 782 hiervor – Voir page 782 ci-devant

8008. Postulat Heil.

Wohnungsmarktlage

Situation sur le marché du logement

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 784 hiervor – Voir page 784 ci-devant

8116. Postulat Schürmann.

Sozialer Wohnungsbau

Construction de logements à caractère social

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 786 hiervor – Voir page 786 ci-devant

Scherrer: Ich möchte mir vorerst erlauben, einige wenige Bemerkungen zum gestrigen Votum des Kollegen Steinmann anzubringen. Ich will nicht gründlich darauf eingehen, dies ergäbe eine Diskussion, die Sie schon allzuoft angehört haben. Pro und contra bleiben sich doch immer gleich. Ich möchte Sie heute damit nicht hinhalten.

Herr Steinmann hat dem Rat verschiedene Zahlen vorgelegt, welche sich auf Immobilien-gesellschaften und deren Grundbesitz beziehen. Er hat, wenn ich mich recht erinnere, die Entwicklung seit ungefähr 1950 dargelegt. Ich möchte in diesem Zusammenhang lediglich eine Frage stellen. Besteht der erwähnte Hausbesitz aus Altbauten? Ich glaube kaum! Es handelt sich in der überwiegenden Zahl der Fälle um Neubauten, welche den Mietzinsvorschriften überhaupt nicht unterstellt sind. Wäre dies der Fall, dann sähe die uns präsentierte Rechnung ganz anders aus. Ich glaube deshalb, dass man nicht mit solchen Zahlen operieren darf. Sie gäben ein vollkommen falsches Bild.

Im gleichen Votum wurden verschiedene Beispiele von recht unerfreulichen Wohnverhältnissen angeführt. Auch wenn diese zutreffen mögen, so geben uns diese Ausnahmen doch wohl nicht das Recht, für das ganze Land Restriktionen aufrecht zu erhalten, die weitherum gar nicht mehr nötig

Rohrleitungsanlagen. Verfassungsartikel

Installations de transport par conduites. Article constitutionnel

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1960
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	8064
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.12.1960
Date	
Data	
Seite	797-797
Page	
Pagina	
Ref. No	20 037 157

Art. 153, al. 1 et 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national.

Müller-Thurgau, Berichterstatter: Hier hat der Nationalrat ebenfalls die Korrektur vorgenommen, wie sie sich aus der Beibehaltung der Kavallerie ergeben hat. Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

Angenommen – Adopté

Art. 167, Abs. 1, und Art. 171, Abs. 1 und 5

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

Anträge Buri

Art. 167, Abs. 1

Abteilung für Transportdienst, Strassenpolizei- und Reparaturtruppen,

Art. 171, Abs. 5

... dem Chef der Abteilung für Transportdienst, Strassenpolizei- und Reparaturtruppen, ...

Art. 167, al. 1, et art. 171, al. 1 et 5

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national.

Propositions Buri

Art. 167, al. 1

Le service des transports, des troupes de la police des routes et de réparation,

Art. 171, al. 5

..., le chef du service des transports, des troupes de la police des routes et de réparation, ...

Le président: Ces deux propositions de M. Buri ont déjà été rejetées à l'article premier.

Müller-Thurgau, Berichterstatter: Nachdem der Antrag Buri zu Artikel 1 der Truppenordnung abgelehnt worden ist, ist sein Antrag zu Artikel 167 und Artikel 171 hinfällig.

Angenommen – Adopté

Art. 183bis

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national.

Angenommen – Adopté

Art. 185, Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

Art. 185, al. 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national.

Müller-Thurgau, Berichterstatter: Diese neue Bestimmung, welche der Nationalrat aufgenommen hat, sieht vor, dass die Landesverteidigungskommission aus dem Chef des Militärdepartementes, dem Ausbildungschef, dem Generalstabschef, den Kommandanten der Armeekorps und dem Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen besteht. Bis jetzt war es so, dass der Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen wohl der Landesverteidigungskommission angehörte, jedoch nur mit beratender Stimme. Er soll nun – was hinsichtlich der Bedeutung der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen durchaus am Platze ist – voll stimmberechtigtes Mitglied der Landesverteidigungskommission werden.

Angenommen – Adopté

Abschnitt II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

Chapitre II

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national.

Angenommen – Adopté

Präsident: Es wird kein Rückkommensantrag gestellt.

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Gesetzentwurfes 37 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

Vormittagssitzung vom 8. Dezember 1960

Séance du 8 décembre 1960, matin

Vorsitz, – Présidence: M. Antognini

8064. Rohrleitungsanlagen.

Verfassungsartikel

Installations de transport par conduites.

Article constitutionnel

Botschaft und Beschlussentwurf vom 23. August 1960
(BBI II, 745)

Message et projet d'arrêté du 23 août 1960 (FF II, 733)

Beschluss des Nationalrates vom 21. September 1960
Décision du Conseil national du 21 septembre 1960

Antrag der Kommission

Eintreten.

Proposition de la commission

Passer à la discussion des articles.

Berichterstattung – Rapport général

Schoch, Berichterstatter: Der vorliegende Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Ergänzung der Bundesverfassung durch einen Artikel 26 bis betreffend Rohrleitungen zur Beförderung flüssiger oder gasförmiger Brenn- oder Treibstoffe ist vom Nationalrat in der Sitzung vom 21. September dieses Jahres beraten worden. Der Nationalrat hat der Vorlage mit 140 Stimmen ohne Gegenstimme zugestimmt. Ihre Kommission hat das Geschäft am 8. November behandelt und nach einem Referat von Herrn Bundesrat Spühler sowie nach einer nicht sehr hitzigen Diskussion und nach ergänzenden Ausführungen von Dr. Siegerist ebenfalls einstimmig beschlossen, Ihnen zu beantragen, dem Entwurf zuzustimmen.

Es ist Ihnen bekannt, dass der wirtschaftliche Aufschwung und die immer noch stark zunehmende Motorisierung in unserem Lande und in zahlreichen anderen Ländern zu einer ausserordentlichen Steigerung des Energiebedarfes geführt hat. Vor wenigen Jahren noch wurden die Aussichten des zukünftig immer noch mehr steigenden Energiebedarfes von Fachleuten als recht düster bezeichnet, und es wurde erklärt, der wirtschaftliche Einsatz der Kernenergie müsse intensiv gefördert werden, um eine drohende Lücke in der Energieversorgung schliessen zu können. Es hat sich auch hier gezeigt, dass das Prophezeien auf weitere Sicht hinaus etwas problematisch ist. Jedenfalls wird heute das Energieproblem nicht mehr als so angespannt betrachtet, wie vor einigen Jahren. Sie wissen, dass nach der Suezkrise, die die Verletzlichkeit der Ölversorgung aus dem Mittleren Osten eindrücklich demonstriert hatte, in weiten Gebieten neu nach Erdöl und Erdgas geforscht wurde, und zwar mit grossen Erfolgen. Jedenfalls gibt es heute wesentlich mehr erdölfördernde Länder als vor einigen Jahren, und die Produktion von Erdöl und Erdgas hat erheblich zugenommen. Die Verbrauchsländer sind nicht mehr, wie früher, von nur ganz wenigen grossen Ölgebieten abhängig. Die noch vorhandenen Reserven an Mineralöl werden heute viel höher geschätzt als früher. Das Angebot an Erdöl ist gross, und somit kann der riesige Bedarf heute zu relativ günstigen Bedingungen gedeckt werden. Die Weltproduktion von Erdöl soll sich heute gegenüber dem Jahre 1951 ungefähr verdoppelt haben, d. h. von rund 500 Millionen Tonnen im Jahre 1951 auf rund 1 Milliarde Tonnen im Jahre 1960.

Die bundesrätliche Botschaft enthält auf den Seiten 1 und 2 einige interessante Angaben über die Entwicklung des Verbrauchs von importierten Brenn- und Treibstoffen in unserem Lande, und zwar für die Zeit vom Jahre 1930 bis zum Jahre 1960. Der Verbrauch an Heizöl und flüssigen Brennstoffen ist nach dieser Darstellung heute in der Schweiz gewichtsmässig grösser als der Verbrauch von Kohle. Es wird damit gerechnet, dass der Verbrauch an Kohle, der im Jahre 1960 schätzungsweise etwa 2,7 Millionen Tonnen betragen wird, bis zum Jahre 1975 kaum mehr wesentlich zunehmen werde, während man damit rechnet, dass der Bedarf an flüssigen Brennstoffen (Heizöl) von heute etwa 3 Millionen Tonnen bis auf etwa 5,3 Millionen Tonnen im Jahre 1975 steigen werde. Das sind natürlich alles Schätzungen. Aber man kann doch einiger-

massen beurteilen, wie die Entwicklung etwa verlaufen wird.

Die grossen Mengen von flüssigen Brenn- und Treibstoffen wurden bisher von den Raffinerien, die in der Nähe der Meerhäfen gelegen waren, auf dem Rhein vom Norden her in die Schweiz transportiert, vom Süden her im wesentlichen durch die Bahnen oder auch durch den Transport mittelst Zisternenlastwagen. Die Entwicklung geht in der letzten Zeit aber dahin, dass die neuen grossen Raffinerien nicht mehr bei den Meerhäfen errichtet werden, sondern in der Nähe der grossen Verbrauchszentren. Für die Bewältigung des Massentransportes flüssiger Treib- und Brennstoffe werden in den Vereinigten Staaten seit längerer Zeit Rohrleitungen, sogenannte Pipelines, verwendet. Dieses für uns neuartige Transportmittel wird nun in zunehmendem Masse auch in Europa verwendet, besonders für den Transport des Rohöls von den Meerhäfen zu den neuen, meerfernen Raffinerien. Die Rohölföhrleitungen sind, wenn genügend grosse Mengen während des ganzen Jahres befördert werden können, wirtschaftlich den bisherigen Verkehrsunternehmungen, also der Bahn oder dem Schiff, überlegen. Die Kartenskizze, die Sie auf Seite 5 der Botschaft sehen, gibt einen interessanten Überblick über das in Westeuropa bereits bestehende Netz von Pipelines und über die im Bau befindlichen oder erst geplanten Rohrleitungen. Sie sehen, dass der Schwerpunkt der bestehenden Leitungen und der geplanten Leitungen in den wichtigsten Industriegebieten Westeuropas liegt. Auffallend ist auch die Zahl der Leitungen, die von Süden her weit gegen Mitteleuropa hineinführen, die also den früheren Seeweg um Westeuropa herum abkürzen und auf dem kürzeren Landweg zu den Verbrauchszentren führen sollen. Nicht sichtbar auf diesem Plan ist das grosse Pipelinennetz, das in Russland im Entstehen begriffen sein soll. Von den Ölfeldern im Ural und an der Wolga werden Pipelines gegen Westen geführt, um eben diese gewaltige Produktion auch zu den Verbrauchszentren zu führen, und zwar gegen Westen bis an die Oder und im Süden bis nach Pressburg, von wo aus dann eventuell einmal eine Verbindung mit den Pipelines stattfinden wird, die von Westeuropa aus gegen Osten gelegt werden, so dass es durchaus möglich ist, dass durch diese Pipelines einmal ein auch politisch wichtiger Stoff fliessen wird.

Für unser Land sind die verkehrspolitischen, die wirtschaftspolitischen und die politischen Fragen überhaupt, die sich im Zusammenhang mit der Erstellung und dem Betrieb von Pipelines ergeben, schnell aktuell geworden. Von unmittelbarer praktischer Bedeutung ist das Projekt des Baues einer Pipeline von Genua durch den Grosse St. Bernhard, unter Benützung des im Bau befindlichen Strassentunnels, zu den Raffinerien bei Collombey/Aigle, die von einer italienisch-schweizerischen Gesellschaft gebaut wird. Ebenfalls von Süden her soll von der SNAM, einer Tochtergesellschaft der ENI, eine Ölleitung durch den Tessin über den Bernardin durch den Kanton Graubünden und Vorarlberg mit Ziel München geplant sein. Sie haben aus der Botschaft entnommen, dass die Kantone Tessin und Graubünden mit der SNAM bereits eine Vereinbarung getroffen haben betreffend den Bau und

Betrieb dieser Leitung und dass sich diese Kantone Bezugsrechte von Rohöl ausbedungen haben. Aus der Presse haben Sie wohl auch ersehen, dass geplant war, diese Leitung der SNAM durch den Kanton Graubünden, dann durch liechtensteinisches Gebiet und Vorarlberg zu legen, um sie dann weiterzuführen Richtung München, und dass es der vigilanten Regierung des Kantons Graubünden gelungen sei, die Verlegung dieser Leitung auf st.-gallisches Gebiet zu erwirken. Der Kanton St. Gallen besitzt nämlich längs des linksseitigen Rheindammes einen durchgehenden Geländestreifen von der Bündnergrenze bis gegen die Nähe des Bodensees. Mit diesem Trumpf, dass der Kanton St. Gallen hier Land zur Verfügung stellen kann, das geeignet ist, eine Pipeline aufzunehmen, hat der Kanton dieses Spiel also gewonnen, und, wenn die Pressemeldung stimmt, sich ein Bezugsrecht von 400 000 Tonnen Rohöl zu Weltmarktpreisen ausbedungen. Dieses Rohöl soll nicht raffiniert, sondern zum Betrieb eines thermischen Kraftwerkes dienen. Wirtschaftlich ist diese Lösung, wenn sie zum Erfolg führt, für den Kanton St. Gallen sicher von grosser Bedeutung. Anlässlich der Beratung der Vorlage über den Pipelinesartikel im Nationalrat hat der Kommissionsreferent, Herr Nationalrat Bringolf, erklärt, er würde es sehr begrüßen, wenn das Vorhaben der Kantone Basel-Stadt und Basel-Land, zusammen mit Tankreedereien eine Produktpipeline von Basel zu den Verbraucherzentren in der Schweiz zu errichten, verwirklicht würde, wobei er noch anfügte, dass die Verwirklichung dieses Projektes jenes über die Hoahrheinschiffahrt über Schaffhausen hinaus schliesslich zum Untergang bringen würde. Herr Bringolf hat weiter erklärt, dass ihn als Schaffhauser das natürlich freuen würde. Wenn nun der Kanton St. Gallen gleichsam auch noch von oben her des Ölsegens teilhaftig wird, könnte man vielleicht annehmen, dass dies ein weiterer Beitrag wäre an den Untergang des Hoahrhein-Schiffahrtprojektes. Ich glaube jedoch eher, dass wir Schaffhauser diese Hoffnung leider untergehen sehen; denn es wurde sofort mit aller Bestimmtheit erklärt, dass diese Erstellung eines thermischen Kraftwerkes und die Anzapfung der Pipeline im st.-gallischen Rheintal durchaus nichts zu tun habe mit dem Projekt der Hoahrheinschiffahrt. Das nur nebenbei bemerkt.

Aus dem Plan in der Botschaft sehen Sie, dass eine weitere Pipeline vorgesehen ist von Aigle aus durch das schweizerische Mittelland, ebenfalls mit Fernziel München. Das wird aber noch ein mystisches Projekt sein. Weiter sehen Sie aus der Skizze ein auch für unsere Verkehrsverhältnisse wichtiges Projekt einer Leitung, die von Marseille über Lyon in den Raum von Strassbourg und Frankfurt-Stuttgart führt und weiter Richtung München.

Aus diesen wenigen Ausführungen sehen Sie, dass wir heute in unserem Lande schon mitten in der Diskussion über das Problem dieses neuen Transportmittels stehen. Vorerst werden hier grosse Vorteile erwartet von diesem neuen Wunderkind des Transportwesens. Es zeigen sich aber ganz gewiss auch Schattenseiten und noch unabgeklärte Momente. Sicher ist, dass auch die nur teilweise Durchführung der Projekte für die bisherigen Verkehrsträger – hauptsächlich die Schifffahrt und die Bahn – einen grossen Verlust bisherigen Transportgutes

bedeuten würde. Wenn aber das neue Transportmittel wirtschaftlicher ist als die traditionellen, und das wird bis zu einem gewissen Grade der Fall sein, wird sich dieses Neue eben durchsetzen und wird auch seine Berechtigung haben. Es wäre falsch, wenn man etwa Bestimmungen schaffen wollte, um eben diesem neu aufkommenden Transportmittel bewusst die Entwicklung zu verwehren. Das soll aber selbstverständlich nicht heissen, dass nun deswegen Bahn, Schifffahrt und auch die Strassentransporte irgendwie zu vernachlässigen wären. Die bisherigen Verkehrsträger werden ihre Bedeutung behalten und behalten müssen, zur Sicherung unserer Zufuhren bei eventuellen Störungen oder im Kriegsfall. Es wäre handelspolitisch sicher auch ein grosser Nachteil, wenn wir für unsere Versorgung mit Rohöl weitgehend von vielleicht einem oder zwei Unternehmen abhängig wären.

Obwohl die Rohrleitungen eine relativ grosse Betriebssicherheit aufweisen sollen, sind sie doch mit gewissen Gefahren verbunden. Insbesondere besteht die Gefahr, dass bei Leckwerden einer Leitung oder bei einem Leitungsbruch erhebliche Mengen von Rohöl austreten würden und unter- oder oberirdische Gewässer verschmutzen könnten. Es ist ja bekannt, dass schon relativ geringe Mengen von Öl zu schweren Verschmutzungen führen können und in besonderem Masse eben das Wasser als Trinkwasser ungeniessbar machen. Von den Unternehmungen muss deshalb verlangt werden, dass alle zumutbaren Vorkehrungen getroffen werden für die Sicherung der Reinhaltung der Gewässer. Das Gesetz über den Gewässerschutz würde hier ausreichende Handhaben bieten. In unserem dichtbesiedelten und von Wasserläufen und Kommunikationen reich durchzogenen Lande wird auch die Wahl der Linienführung von grosser Bedeutung sein. Es scheint geplant zu sein, dass die Rohrleitungen wenn möglich entlang dem Trasse von Bahnen in den Boden gelegt werden, weil dort ja wenig genutztes Land beansprucht wird und weil auch im Zusammenhang mit dem Trasse von Bahnen das Überschreiten von Flüssen oder anderen Kommunikationen eben leichter ist, als wenn die auf einem besonderen Trasse gemacht werden müsste. Es mutet zwar etwas merkwürdig an, wenn die Rohölleitungen, der schwere Konkurrent der Bahnen, sich so eng an diese anschmiegen müssten. Aber es würde sich hier um eine reine „Vernunftheirat“ handeln, wobei die Bahn vielleicht doch gewisse Einnahmen hätte aus Benutzungsgebühren. Da die Rohrleitungen nicht tief in den Boden verlegt werden, meines Wissens etwa einen Meter, müsste natürlich, wenn Rohrleitung und Eisenbahn so nahe beisammen sind, bei einem Eisenbahnunfall auch mit der Möglichkeit von Rohrleitungsbrüchen gerechnet werden. Das ist wohl ebenfalls ein Gefahrenmoment.

Bei der Anlage dieser Leitungen muss sicher auch darauf geachtet werden, dass die Interessen des Natur- und des Heimatschutzes gewahrt bleiben. Im allgemeinen werden ja diese Leitungen in den Boden verlegt. Aber es wurde schon gesagt, dass es unter Umständen auch nötig werde, oberirdisch gewisse Strecken zu verlegen. Es müssten auch, wenn die Leitungen durch Wälder oder

Gehölze führen werden, wahrscheinlich gewisse Schneisen ausgehauen werden.

Die Rohrleitungen können nur verlegt werden, wenn der Unternehmung die Benützung des Bodens vom Eigentümer gestattet wird. Bei der Anlegung einer über weite Strecken führenden Leitung dürfte es kaum möglich sein, in allen Fällen von den Grundeigentümern die freiwillige Abtretung von Land oder die freiwillige Einräumung von Durchleitungsrechten zu erhalten, so dass die Anwendung des Expropriationsrechtes geregelt werden muss. Nach kantonalen Rechten wäre eine Expropriation zugunsten eines privaten Unternehmens in vielen Fällen wohl ausgeschlossen. Auch würde die Anlage einer Ölleitung nach manchen kantonalen Rechten nicht unter die im Gesetz umschriebenen Enteignungszwecke fallen. Eine Enteignung nach Bundesrecht wäre auch nur möglich, wenn die Enteignung zu diesem Zweck – also zum Zwecke der Errichtung einer Ölleitung – in einem Bundesgesetz vorgesehen wäre. Auf alle Fälle wird sich auch die Frage stellen, ob für den Inhaber des Betriebes einer Rohrleitungsanlage nicht besondere haftpflichtrechtliche Bestimmungen aufzustellen sein werden. Sie sehen aus diesen wenigen Angaben, dass ein Bedürfnis besteht, eine rechtliche Regelung über die Rohrleitungen zu schaffen. Da sich diese Rohrleitungen über mehrere Kantonsgebiete erstrecken und allgemein schweizerische Interessen im Spiele stehen, drängt sich eine Regelung dieser Fragen auf Bundesebene auf. Der vorliegende Verfassungsartikel soll die verfassungsmässige Grundlage für ein solches Bundesgesetz bilden. Nachdem einige Kantone bereits Vereinbarungen mit ausländischen Unternehmungen getroffen haben, müssen wir eigentlich feststellen, dass der Bundesgesetzgeber den Verhältnissen gewissermassen hintennachhinkt. Es ist auch darauf hinzuweisen, dass der Kanton Graubünden bereits ein Gesetz über die Rohrleitungen geschaffen hat, wobei er eine Bewilligungspflicht einführt, allerdings unter ausdrücklichem Vorbehalt des Bundesrechtes. Dieses Hintennachhinken des Gesetzgebers hinter den Geschehnissen ist etwas durchaus Natürliches, denn die Gesetzgebungsmaschinerie wird jeweils erst in Gang gesetzt, wenn die Verhältnisse so liegen, dass eine rechtliche Lösung notwendig ist oder sicher notwendig werden wird. Aber es ist richtig, gesetzgeberisch erst tätig zu werden, wenn eine Notwendigkeit dafür besteht. Auf dem vorliegenden Gebiet ist diese Notwendigkeit heute sicher vorhanden. Es handelt sich bei den Rohrleitungen um ein Transportmittel, und die Öltransporte vermittels der Rohrleitungen sind als Verkehrsleistungen zu betrachten. Es dürfte in unserem allgemeinen verkehrspolitischen und volkswirtschaftlichen Interesse liegen, eine Koordinierung der bestehenden Verkehrsträger anzustreben. Sie wissen, dass über die Frage, ob eine Konzessionspflicht oder nur eine Bewilligungspflicht einzuführen sei, eine grosse Diskussion entstanden ist. Unsere Kommission hat über diese Fragen nicht lange beraten; sie hat auch keine konsultative Abstimmung vorgenommen mit der Begründung, dass es nicht Sache des Verfassungsartikels sei, hier eine Lösung zu bringen, sondern dass diese Frage bei der Schaffung des Bundesgesetzes gelöst werden müsse. Immerhin

wurde bemerkt, dass es falsch wäre, wenn man die Einführung einer Konzessionspflicht zum vornherein gleichsam diskriminieren würde, eben aus dem Grunde, weil es sich bei dem Betrieb von Pipelines um einen Verkehrsbetrieb handelt, um ein Transportunternehmen, das irgendwie mit den bestehenden Transportunternehmungen koordiniert werden muss. Es ist auch zu berücksichtigen, dass, wenn die Konzessionspflicht eingeführt wird, der Konzessionär verpflichtet werden kann, sein Recht auszuüben, das heisst die Anlage zu erstellen und zu betreiben. Das wäre unter Umständen auch im Interesse des Landes gelegen. Aber wie gesagt, die Kommission wollte zu diesen Fragen noch keine Stellung nehmen.

Sie haben aus der Botschaft des Bundesrates auch ersehen, dass die Notwendigkeit einer bundesrechtlichen Regelung von den angefragten Kantonsregierungen und Wirtschaftsverbänden grundsätzlich bejaht wird. Sie haben aber auch feststellen müssen, dass gewisse Kantone eine Einschränkung wünschten etwa in dem Sinne, dass der Bund nur legiferieren soll über Rohrleitungen, die grenzübertretend sind, die also die Landesgrenzen übertreten oder die durch verschiedene Kantone führen, aber nicht über innerkantonale Leitungen. Einzelne Kantone und Verbände wünschten, dass schon in der Verfassung, also im zu schaffenden Verfassungsartikel, statuiert werde, dass für den Bau und den Betrieb einer Rohrleitung eine Konzession nötig sei. Andere wieder vertraten die Auffassung, dass auf alle Fälle im Bundesgesetz statuiert werden müsse, dass nur eine Bewilligungspflicht eingeführt werde. Wie ich Ihnen schon gesagt habe, hat unsere Kommission die Auffassung, dass diese Fragen erst bei der Schaffung des Bundesgesetzes zu behandeln seien.

Der Bundesrat hat den eidgenössischen Räten beantragt, dem Bund eine umfassende Kompetenzbestimmung über die Gesetzgebung für Rohrleitungen zu geben. Diese Formulierung, wie sie nun im bundesrätlichen Entwurf enthalten ist, lehnt sich an die Formulierung in Artikel 26 an, der die Gesetzgebung über den Bau und den Betrieb von Eisenbahnen regelt, an Artikel 24ter: Gesetzgebung über die Schifffahrt, an Artikel 37bis: Gesetzgebung über die Luftschifffahrt. Sie wissen auch, dass die Kompetenzerteilung über die Gesetzgebung auf dem Gebiete der Atomenergie ungefähr die gleiche Formulierung enthält. Es wäre also so, dass die Gesetzgebung über Rohrleitungen Bundessache ist, somit würde für eine gesetzgeberische Tätigkeit der Kantone auf diesem Gebiet kein Raum mehr bleiben. Die Kantone könnten also hier nicht mehr legiferieren, es sei denn, dass durch das Bundesgesetz den Kantonen gewisse Kompetenzen zu rechtlichen Regelungen übertragen werden. Aber ohne eine solche Weiterdelegation von Kompetenzen könnten wahrscheinlich die Kantone zum Beispiel auch nicht über die Höhe der Durchgangsgebühren legiferieren.

Nachdem die Kommission ihre Sitzung abgehalten hatte, haben die Kommissionsmitglieder, und ich glaube auch die übrigen Mitglieder des Rates, eine Eingabe erhalten, in welcher erklärt wurde, dass die Formulierung, wie sie hier nun vorgesehen ist, zu eng sei, weil nur von Rohrleitungsanlagen zur Beförderung flüssiger oder gasförmiger Brenn- oder

Treibstoffe die Rede sei. In dieser Eingabe wird gesagt, es sei festzustellen, dass eben nicht nur flüssige oder gasförmige Brenn- und Treibstoffe durch Rohrleitungen transportiert werden, sondern dass man zum Beispiel auch Bruchkohle, vermischt mit Wasser, durch Rohrleitungen transportiere, dass man Getreide unter Luftdruck durch Rohrleitungen befördere und dass man ferner auf kurze Distanzen auch Milch oder Wein durch Rohrleitungen transportiere. Der Bundesrat hat sich in der Botschaft auch mit dieser Frage auseinandergesetzt. Er ist zu der Auffassung gekommen, dass es richtiger wäre, nur die Umschreibung zu wählen, wie sie im Entwurf vorgesehen ist, weil bei uns offenbar nie auf grössere Distanzen Bruchkohle durch Rohrleitungen transportiert wird, ebenfalls nicht auf grössere Distanzen Getreide – das wird in Hafenanlagen usw. auf kürzere Distanzen geschehen –, ferner auch nicht auf grössere Distanzen Wein oder Milch. Ich muss noch beifügen, dass ich zu diesen Anregungen nicht im Namen der Kommission referieren kann, da sie nachträglich gemacht worden sind. Wenn derartige Anlagen gemacht werden, so ist es Sache der Kantone, hier eine Regelung zu treffen. Es ist nach meiner Auffassung durchaus richtig, wenn die Bundeskompetenz nicht auf alle Transporte durch Rohrleitungen Anwendung findet; sonst müssten im Bundesgesetz sofort wieder zahlreiche Ausnahmen statuiert werden, damit der Bund nicht über jede kleine, auch betriebsinterne Rohrleitungsanlage Bestimmungen aufstellen müsste. Aber diese Ausnahmen würden dann auch wieder zu Unklarheiten führen. Ich habe die Auffassung, dass es doch richtiger sein wird, wenn wir nun die Fassung wählen, wie sie hier vorgeschlagen ist.

Sie erinnern sich vielleicht, dass bei der Behandlung dieser Vorlage im Nationalrat auch der Antrag gestellt wurde, es sei dem einzigen Satz von Artikel 26bis neu der Satz hinzuzufügen, dass die Interessen des Natur- und Heimatschutzes gewahrt werden sollen. Dieser Antrag wurde dann in der Beratung vom Antragsteller zurückgezogen. In unserer Kommission wurde der Antrag nicht wieder aufgenommen, und ich glaube mit Recht. Es wäre ja etwas merkwürdig, wenn wir in der Bundesverfassung nur einen gleichsam reduzierten Naturschutzartikel für Rohrleitungsanlagen aufstellen würden. Wenn wir schon auf der Verfassungsebene den Natur- und Heimatschutz verankern wollen, dann müssen wir einen besonderen Verfassungsartikel über den Natur- und Heimatschutz aufstellen, und Sie wissen ja, dass man schon lange an einem solchen Artikel herumarbeitet. Der Bund hat natürlich die Möglichkeit, in dem zu erlassenden Bundesgesetz die Bestimmung aufzunehmen, dass bei Anlage und Betrieb von Rohrleitungen der Heimatschutz und der Naturschutz gewahrt werden sollen. Ich glaube, das ist dann die bessere Lösung.

Ich möchte Ihnen nochmals erklären, dass die Kommission einstimmig beschlossen hat, auf die Vorlage einzutreten, und Ihnen beantragt, der Vorlage zuzustimmen.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le Conseil passe sans opposition à la discussion des articles

Abschnittsweise Beratung – Discussion des chapitres

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national.

Angenommen – Adopté

Abschnitt I, Ingress und Art. 26bis

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

Chapitre I, préambule et art. 26bis

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national.

Schoch, Berichterstatter: Ich möchte hier nur noch in bezug auf die Formulierung kurz etwas ausführen. Ich habe mich nachträglich gefragt, ob es eventuell klarer gewesen wäre, wenn man gesagt hätte, die Gesetzgebung über den „Bau und Betrieb von Rohrleitungsanlagen“ sei Bundessache, ähnlich wie bei Artikel 26, der lautet: „Die Gesetzgebung über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen ist Bundessache.“ Ich bin aber doch dazu gekommen, Ihnen keinen derartigen Antrag zu stellen. Wenn man sagt „Gesetzgebung über Rohrleitungsanlagen“, so ist darin alles inbegriffen, auch der Betrieb der Rohrleitungsanlagen, so dass diese weitgefaste Formulierung nach meiner Auffassung doch richtig ist.

Angenommen – Adopté

Abschnitt II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates.

Chapitre II

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national.

Angenommen – Adopté

Gesamtstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 37 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

Rohrleitungsanlagen. Verfassungsartikel

Installations de transport par conduites. Article constitutionnel

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1960
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	8064
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.12.1960
Date	
Data	
Seite	275-279
Page	
Pagina	
Ref. No	20 037 193

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.

rates, in Artikel 10, Absatz 2, den ersten Satz, durch den Versuch und Gehilfenschaft strafbar erklärt werden sollten, zu streichen.

Angenommen – Adopté

An den Nationalrat – Au Conseil national

8043. Krankenkassen. Zusätzliche Beiträge **Caisses maladie. Subsidés supplémentaires**

Siehe Seite 238 hiervor – Voir page 238 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 26. September 1960
Décision du Conseil national du 26 septembre 1960

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussesentwurfes 33 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

8064. Rohrleitungsanlagen. **Verfassungsartikel** **Installations de transport par conduites.** **Article constitutionnel**

Siehe Seite 275 hiervor – Voir page 275 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 14. Dezember 1960
Décision du Conseil national du 14 décembre 1960

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussesentwurfes 34 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

Vormittagssitzung vom 16. Dezember 1960 **Séance du 16 décembre 1960, matin**

Vorsitz – Présidence: M. Antognini

7987. Truppenordnung **Organisation des troupes**

Siehe Seite 240 hiervor – Voir page 240 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 14. Dezember 1960
Décision du Conseil national du 14 décembre 1960

Differenzen – Divergences

Art. 7

Antrag der Kommission

Abs. 1

Der Bundesrat bestimmt den Sollbestand aller Stäbe und Einheiten der Armee.

Abs. 2

Er legt die Sollbestände nach Anhören der ständigen Militärkommissionen der eidgenössischen Räte fest, ausgenommen bei Änderungen dringlicher Natur oder geringen Umfanges, wenn solche durch die taktische oder technische Entwicklung notwendig werden.

Art. 7

Proposition de la commission

Al. 1

Le Conseil fédéral arrête l'effectif réglementaire de l'ensemble des formations de l'armée.

Al. 2

Il fixe cet effectif après avoir consulté les commissions permanentes des affaires militaires des conseils législatifs, sauf lorsqu'il s'agit de modifications urgentes ou d'importance restreinte, imposées par l'évolution de la tactique ou de la technique.

Müller-Thurgau, Berichterstatter: Bei Artikel 7 der Truppenordnung bestand die einzige Differenz mit dem Nationalrate, indem er beschlossen hatte, die Kompetenz zur Festlegung der Sollbestände der Bundesversammlung zuzuteilen, während unser Rat in der Sitzung vom 7. Dezember den Bundesrat allein zuständig erklärte.

Im Differenzbereinigungsverfahren hat der Nationalrat unserer Absicht weitgehend Rechnung getragen, indem er uns darin zugestimmt hat, dass grundsätzlich der Bundesrat die Sollbestände festsetzen soll, dass er aber vorher die Militärkommissionen beider Räte anzuhören habe. Dieser Beschluss ist mit 87 Stimmen gefasst worden, während eine Minderheit von 58 Stimmen unserem Antrag (Kompetenz allein an den Bundesrat) zustimmen wollte.

Unsere Kommission hat nun in der Sitzung vom Mittwoch den 14. Dezember zur neuen Sachlage Stellung genommen. In allen Voten kam die Meinung zum Ausdruck, dass unsere Fassung von Artikel 7 an sich richtiger wäre, weil es sich bei der fraglichen Angelegenheit um eine Verwaltungsmass-

Rohrleitungsanlagen. Verfassungsartikel

Installations de transport par conduites. Article constitutionnel

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1960
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	8064
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.12.1960
Date	
Data	
Seite	285-285
Page	
Pagina	
Ref. No	20 037 197

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.