

86.932

Postulat Reichmuth**Nationalstrassen. Immissions- und Umweltschutz****Routes nationales. Protection contre les nuisances***Wortlaut des Postulats vom 8. Oktober 1986*

Wie rückblickend festgestellt werden kann, wurde in früheren Jahren bei der Projektierung und beim Bau der Nationalstrassen den Problemen der Immissionen auf die Umgebung sowie dem Schutz von Landschaften und Wohnsiedlungen weniger Gewicht beigemessen, als dies jetzt infolge eines vertieften Verständnisses für den Immissions- und Umweltschutz der Fall ist. Unbestreitbar würden heute bei verschiedenen Autobahnabschnitten die Detailprojekte umweltfreundlicher gestaltet, selbst unter Inkaufnahme bedeutender Mehrkosten.

Verständlicherweise bemühen sich heute die Behörden und die Bevölkerung von betroffenen Gebieten, nachträglich Verbesserungen, beispielsweise durch Eindeckung von besonders immissionssträchtigen Autobahnabschnitten in Wohngebieten, zu erreichen. Die Behandlung solcher Begehren durch die Bundesinstanzen erfolgte mit Hinweis auf die *bundesgerichtliche Rechtsprechung in Sachen Lärmschutzmassnahmen bisher restriktiv*. Es sollte aber vermieden werden, dass Anwohner an früher erstellten Autobahnen gegenüber der grosszügigeren Praxis, wie sie heute beim Neubau von Nationalstrassen angewendet wird, weiterhin benachteiligt bleiben.

Der Bundesrat wird daher ersucht, Massnahmen zu treffen, um gestützt auf die neue Treibstoffzoll- und Umweltschutzgesetzgebung die Verbesserung bestehender Nationalstrassenabschnitte in bezug auf ihre Lärmintensität und andere schwerwiegende Immissionen zulasten der Nationalstrassenrechnung, unter angemessener Beteiligung der Standortkantone, zu ermöglichen.

Texte du postulat du 8 octobre 1986

Lors de la planification et de la construction initiales des routes nationales, on a manifestement accordé moins d'importance aux effets des nuisances sur le milieu naturel ainsi qu'à la protection du paysage et de l'habitat, que ce n'est le cas actuellement en raison d'une meilleure prise de conscience de la nécessité de lutter contre la pollution et de protéger l'environnement. Ainsi, plusieurs nouveaux tronçons d'autoroutes ont été incontestablement conçus de manière plus écologique, malgré d'importants surcoûts.

Les autorités et la population s'efforcent tout naturellement d'apporter des améliorations aux régions touchées, par exemple en recouvrant les voies qui causent des nuisances particulièrement fortes dans les lieux habités. Toutefois, les autorités fédérales ont répondu jusqu'ici de façon plutôt restrictive à de tels efforts, et elles ont justifié leur manière d'agir par la jurisprudence du Tribunal fédéral en matière de protection contre le bruit. Il convient cependant d'éviter que les habitants proches des anciennes autoroutes restent défavorisés par rapport à ceux qui résident à proximité des nouvelles routes nationales, construites avec beaucoup plus de soin.

C'est pourquoi le Conseil fédéral est prié de faciliter, en s'appuyant sur la législation concernant les droits sur les carburants et la protection de l'environnement, la correction des anciens tronçons de routes nationales quant au bruit et autres nuisances, à la charge du compte routier et avec une participation équitable des cantons concernés.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Arnold, Binder, Cavelti, Dobler, Küchler, Kündig, Lauber, Meier Hans, Muheim, Stucki, Zumbühl

(11)

Reichmuth: Mit meinem Postulat lade ich den Bundesrat ein, Massnahmen zu ergreifen, um – gestützt auf die neue Treibstoffzoll- und Umweltschutz-Gesetzgebung – bestehende Nationalstrassenabschnitte in bezug auf ihre Lärmintensität und andere schwerwiegende Immissionen zu verbessern. Die Kosten würden zulasten der Nationalstrassenrechnung, unter angemessener Beteiligung der Standortkantone, gehen.

Wir alle haben in den letzten 25 Jahren den Bau unseres Nationalstrassennetzes mitverfolgen können. Einige unter uns haben als ehemalige oder noch aktive Mitglieder von Kantonsregierungen an vorderster Front tatkräftig an unseren Autobahnen mitgebaut, die für die Abwicklung unseres gesamten Verkehrs und zur Entlastung der Hauptstrassen nicht nur nützlich, sondern unbedingt notwendig sind. In jenen Gebieten, wo die Autobahnen die Umfahrung von Städten und Dörfern brachten, haben sie zur Verbesserung der Lebensqualität dieser Siedlungen und damit zum Umweltschutz beigetragen. Für andere Gebiete haben die Autobahnen Nachteile gebracht, wenn zum Beispiel Dörfer und Siedlungen wegen weiträumigen Linienführungen oder aus Rücksicht auf die Topographie oder auf die Interessen anderer Siedlungsgebiete durchfahren beziehungsweise zerschnitten wurden. Ich selber kenne solche Beispiele aus meinem Kanton, und Sie kennen solche aus Ihren Kantonen. Es liegt mir fern, den Planern und Bauherren von damals im nachhinein Vorwürfe machen zu wollen; doch es muss festgestellt werden, dass in den sechziger und bis Mitte der siebziger Jahre im allgemeinen den Autobahn-Immissionen auf bewohnte Gebiete weniger Gewicht beigemessen wurde, als dies heute der Fall ist.

Dazu kommt, dass damals möglichst kostengünstige Projekte verwirklicht werden mussten, weil das Geld für den Autobahnbau knapp war. Ich erinnere nur an die Kostenvorschüsse in Milliardenhöhe, die der Bund aus allgemeinen Bundesmitteln in die Strassenrechnung zuschiessen musste. So kam es, dass in der Frühzeit und im Mittelalter des schweizerischen Autobahnbaus Autobahnabschnitte gebaut wurden, die heute unter den Gesichtspunkten des Immissions- und Umweltschutzes nicht mehr so gebaut werden könnten. Einzelne Detailprojekte müssten umwelt- und landschaftsschonender gestaltet werden, selbst unter Inkaufnahme von bedeutenden Mehrkosten.

In dieser Hinsicht wurden in den letzten Jahren verschiedene gute Beispiele statuiert. Ich nenne nur eines: Die Untertunnelung der N 2 bei Eich am Sempachersee, die nun als Spätfolge sogar einem ehemaligen Bundesrat die Ehrenbürgerschaft der Gemeinde eingetragen hat. *(Beifall)*

Die Konzessionen, die der Bundesrat für den Bau der künftigen N 4 im Knonauer Amt und anderswo einzugehen bereit ist und die ich vollständig unterstütze, seien hier nur am Rande vermerkt.

Wenn sich heute die Behörden und die Anwohner von Gebieten an einer Autobahn, die früher hinsichtlich Immissions-, Umwelt- und Landschaftsschutz benachteiligt wurden, nun nachträglich um Verbesserungen bemühen, so sind diese Anliegen verständlich.

Mit meinem Postulat möchte ich erreichen, dass der Bund dort, wo sich solche Verbesserungen mit verhältnismässigem Aufwand bewerkstelligen lassen, in Anwendung einer grosszügigen Praxis mithilft. Bei der Beurteilung entsprechender Projekte darf meines Erachtens nicht nur auf die Intensität des Lärms auf die unmittelbaren Anwohner abgestellt werden, sondern es müssen darüber hinaus auch allgemeine orts- und landschaftsschützerische Aspekte, die für ein Dorf oder eine Siedlung von Bedeutung sind, berücksichtigt werden.

Es gibt Fälle, zum Beispiel die N 3 in Altendorf, wo durch eine Ueberdeckung der in einem Einschnitt liegenden Autobahn die Zweiteilung des Dorfes behoben werden könnte. Zusätzlich könnten Flächen für notwendige Spiel- und Sportanlagen der Gemeinde gewonnen werden, für die sonst anderweitig wertvolles Land in Anspruch genommen werden müsste, ein Aspekt, der im Zusammenhang mit der Reservierung der Fruchtfolgeflächen und der Erhaltung des

Kulturlandes ganz allgemein nicht unberücksichtigt bleiben sollte.

Für solche und ähnliche Massnahmen sind beim Bund aus den Treibstoffzöllen heute und auch künftig die Mittel vorhanden, so dass es sich meines Erachtens rechtfertigt, für entsprechende Projekte ungefähr die gleichen Subventionsprozentsätze anzuwenden, wie für den seinerzeitigen Bau der Nationalstrasse. Schliesslich hat die Nationalstrassenrechnung das Geld früher durch ein billigeres Projekt bereits eingespart.

Da meine Ueberlegungen zur ganzen Problematik eigentlich allgemein einleuchten müssen und der Bund übrigens bisher schon durch die Bewilligung von Lärmschutzwänden Verständnis für geplagte Autobahnanstösser bewiesen hat – was ich dankbar anerkenne –, hoffe ich, dass Sie mein Postulat an den Bundesrat überweisen werden. Ob es in der Folge dadurch irgendwo und irgendwann wieder zu einem Gemeindeehrenbürgerrecht für einen Bundesrat kommen könnte, kann heute nicht versprochen, aber auch nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Bundesrat Schlumpf: Die Einladung von Herrn Reichmuth, seinem Postulat zu entsprechen, wird gerne angenommen, mit oder ohne künftiges Ehrenbürgerrecht. Ich habe schon eines, nämlich dasjenige meiner eigenen Gemeinde Felsberg; an und für sich wäre mein Bedarf gedeckt. Das soll aber in keiner Weise einer Annahme des Postulats entgegenstehen.

Dessen Forderungen werden heute bei Neuanlagen schon eingehalten, wie Herr Reichmuth gesagt hat. Das sei keinerlei Kritik an dem, was man früher nicht getan hat, weil damals die Optik und Wertung eine andere war. Weil inzwischen der Verkehr ganz andere Ausmasse angenommen hat, als seinerzeit veranschlagt wurde, weil auch die Immissionen verschiedenster Art ganz anders empfunden werden als vor einigen Jahren, hat man erkannt, dass in der Tat mehr getan werden muss. Deshalb also Tieferlegungen, Ueberdeckungen von Strassen usw.; das wird – ohne dass wir unverhältnismässig viel Geld investieren – unsererseits sehr entgegenkommend geprüft, und es wird dem Wunsch danach auch entsprochen. Wir sind auch durchaus bereit, Untertunnelungen und Umfahrungen für Strecken vorzunehmen, bei denen noch vor wenigen Jahren die Meinung herrschte, man könne mit Teilmassnahmen die Immissionen (auch landschaftlicher Natur) abwehren.

Heute findet die Planung von Neuanlagen eine andere Bewertung. Es wäre deshalb gegenüber denjenigen Menschen, welche die Lasten früher erbauter Strassen zu tragen haben, nicht richtig, wenn man bei bestehenden Anlagen nicht nachträglich installieren würde, was nach Massgabe der Verhältnismässigkeit mit Fug verlangt werden kann. Wir sind dazu bereit: ob es sich nun um die Reduktion von inzwischen aufgekommenem Lärm oder von Abgasen handelt; es können auch Lichtimmissionen sein, wie Ständerat Reichmuth ausführte. Wir sind bereit, auch nachträglich bauliche Vorkehren zu treffen, um diese Immissionen zu reduzieren.

Es geht in der Tat um etwas sehr Wichtiges, weil in der Regel Siedlungsgebiete davon betroffen sind. Es geht um eine Restitution einer möglichen Integrität der Lebens- und Arbeitsräume von Menschen. Das muss prioritäre Bedeutung bei unserer Infrastrukturpolitik erlangen.

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wir werden mit den Kantonen zusammen die nötigen Vorbereitungen treffen, die Bedürfnisse aufnehmen und ein Programm erstellen. Für die Finanzierung ist Gewähr geboten. Sie kennen den Stand der Rückstellungen. Wir haben bereits heute eine genügende verfassungsrechtliche Grundlage mit Artikel 36ter in Buchstabe d. Mit der KVP-Vorlage in Artikel 37 Absatz 2 werden wir noch eine etwas breiter abgestützte Verfassungsgrundlage haben.

Das Postulat kann also entgegengenommen werden.

Ueberwiesen – Transmis

Schluss der Sitzung um 19.00 Uhr

La séance est levée à 19 h 00

Sechste Sitzung – Sixième séance

Dienstag, 9. Dezember 1986, Vormittag
Mardi 9 décembre 1986, matin

8.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Dobler

86.014

Beamtengesetz. Aenderung **Statut des fonctionnaires.** **Modification**

Botschaft und Gesetzentwurf vom 10. März 1986 (BBl II, 313)
Message et projet de loi du 10 mars 1986 (FF II, 317)

Beschluss des Nationalrates vom 22. September 1986
Décision du Conseil national du 22 septembre 1986

Antrag der Kommission
Eintreten

Proposition de la commission
Entrer en matière

Matossi, Berichterstatter: Die vorliegende Botschaft umfasst zwei Geschäfte: einen Bundesbeschluss A über die Aenderung des Beamtengesetzes und einen Bundesbeschluss B über die Aenderung des Beamtenverzeichnisses. Ich schlage vor, dass wir die Eintretensdebatte über beide Bundesbeschlüsse gemeinsam führen.

Wir sind Zweitrat. Im Nationalrat wurde diese Vorlage im Plenum mit 116 zu 0 Stimmen in der Herbstsession 1986 verabschiedet.

Unsere Kommission tagte am 25. November und verabschiedete beide Geschäfte nach einer Sitzungsdauer von vier Stunden einstimmig. Die Tatsache, dass wir in der Detailberatung praktisch allen Beschlüssen des Nationalrates gefolgt sind, darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass wir über einige Artikel ausgiebig diskutiert und zum Teil mit knappen Mehrheiten entschieden haben.

Das Dienstverhältnis der Bundesbeamten wird in einem Gesetz vom Jahr 1927 geregelt. Die Aenderungen, die uns der Bundesrat vorschlägt, bringen keine sensationellen Neuerungen. Mit der vorgeschlagenen Teilrevision will der Bundesrat das Beamtengesetz auf veränderte gesetzliche Grundlagen abstimmen und, ganz allgemein gesagt, das Dienstverhältnis der Bundesbeamten flexibler regeln. Anlass zu den Aenderungen gab das Erfordernis, die Teilzeitarbeit neu zu regeln und die dafür notwendige Gesetzesgrundlage zu schaffen. Grundsätzlich soll der einzelne Beamte möglichst frei darüber entscheiden können, in welcher Form er seine Aufgaben erfüllen will.

Wir begrüssen es aber, dass der Bundesrat mit seiner Botschaft auf Seite 4 einen Anspruch auf Teilzeitarbeit ausschliesst. Der Grundgedanke des Beamtengesetzes bleibt nach der vorliegenden Revision derselbe wie zur Zeit seiner Inkraftsetzung. Er soll «dem Staate und den Beamten den nötigen Schutz bei der Ausübung der gegenseitigen Rechte gewähren».

Schwerpunkte der vorgeschlagenen Aenderung sind: a) die Schaffung der gesetzlichen Grundlagen für die Teilzeitbeschäftigung von Beamten im Sinne einer Anpassung an Regelungen, welche in der privaten Wirtschaft längstens eingeführt sind und sich zum Vorteil aller Beteiligten bewährt haben; b) die Gleichbehandlung von Mann und

Postulat Reichmuth Nationalstrassen. Immissions- und Umweltschutz

Postulat Reichmuth Routes nationales. Protection contre les nuisances

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
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	86.932
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.12.1986 - 18:15
Date	
Data	
Seite	726-727
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 915

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.