

*Texte du postulat du 23 juin 1989*

Le Conseil fédéral est invité à charger les CFF de requérir une expertise de la Commission fédérale pour la protection de la nature et du paysage ou de celle des monuments historiques au sujet de la gare de Liestal dont la rénovation est envisagée dans le cadre du projet RAIL 2000 (Bâle–Olten). Le complexe que constitue cette gare doit être protégé dans son ensemble. Il faut notamment s'assurer que l'ancienne poste, qui doit être classée parmi les monuments historiques d'importance régionale, voire nationale, soit conservée en tant que bâtiment indépendant, avec toutes ses caractéristiques architectoniques et historico-culturelles.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Keine – Aucun

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Der Palazzo der alten Post in Liestal, 1891/92 nach den Plänen von W. Auer erbaut, wird vom Baselbieter Denkmalpfleger Dr. Hans-Rudolf Heyer als «das wichtigste profane Zeugnis des Historismus im Baselbiet» bezeichnet (zit. nach der «Baselandschaftlichen Zeitung» vom 13. Juni 1989).

Die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege stuft die alte Post in Anbetracht ihrer Wichtigkeit für das Ortsbild, vor allem aber ihrer architektonischen Qualität, in einem Gutachten aus dem Jahre 1975 als Baudenkmal von regionaler bis nationaler Bedeutung ein. Palazzo, Gerichtsgebäude, Café Post und neue Post werden als «wichtiges städtebauliches Ensemble» bezeichnet. Das Stadtbild von Liestal ist im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder als Objekt von nationaler Bedeutung enthalten.

Bei der Neugestaltung des Bahnhofes Liestal im Rahmen des «Bahn-2000»-Projektes muss dem Schutz und der Schonung des Stadtbildes und des bestehenden Bahnhofensembles, insbesondere der alten Post, vollauf Rechnung getragen werden. Dazu soll von der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege und/oder der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG) ein Gutachten eingeholt werden. Dieses ist bei der Planung und Neugestaltung des Bahnhofes Liestal voll mitzubersichtigen.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates*

*vom 30. August 1989*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 30 août 1989*

Das Parlament hat aufgrund der Beratung des Konzeptes «Bahn 2000» die Linienführung grundsätzlich festgelegt; dieser Beschluss wurde in der Volksabstimmung im Dezember 1987 bestätigt.

Gestützt darauf werden nun insbesondere die mit dem Vollzug des Eisenbahngesetzes betrauten Behörden des Bundes im Rahmen des laufenden Plangenehmigungsverfahrens die definitive Linienführung festlegen. Sie werden bei ihren Entscheidungen auch die Interessen des Denkmalschutzes gebührend mitberücksichtigen.

Das Bundesamt für Verkehr, welches das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren führt, hat bereits Anfang Juni 1989 bei der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege ein Gutachten betreffend die «Bahn 2000»-Strecke Muttenz–Olten angefordert. Dabei ist auch das von der Postulantin erwähnte Objekt in Liestal miteinbezogen. Es besteht somit Gewähr, dass die für die Denkmalpflege massgeblichen gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden.

Das Bundesamt für Verkehr fällt, gestützt auf die Ergebnisse der gesetzlich vorgeschriebenen Anhörungen, die erforderlichen erstinstanzlichen, beschwerdefähigen Plangenehmigungsentscheide. Beschwerdeinstanzen sind der Vorsteher des EVED und danach das Bundesgericht oder der Bundesrat.

Dem Parlament stehen in diesem eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren keine direkten Einflussmöglichkeiten mehr zu.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzulehnen.

**Frau Leutenegger Oberholzer:** Mit der Zeit erledigen sich gewisse Probleme von selbst. Das ist auch bei meinem Postulat der Fall; denn das im Postulat geforderte Gutachten wurde mit Datum vom 18. Januar 1990 erstellt. Dafür danke ich Ihnen, Herr Bundesrat. Das bietet Gelegenheit, mein Postulat zurückzuziehen.

Ich möchte aber doch festhalten, dass ich mit den Schlussfolgerungen des denkmalpflegerischen Gutachtens allerdings nicht einverstanden bin. Im Gutachten wird abschliessend festgestellt, dass das denkmalpflegerische Problem um den Bahnhof Liestal nur mit einer unterirdischen Linienführung der «Bahn 2000» von Muttenz an gelöst werden könne. Mit unterirdischen Linienführungen müssen wir sehr sparsam umgehen; denn mit einer unterirdischen Linienführung lässt sich die Attraktivität der Bahn nicht steigern. Wir sind schliesslich keine Maulwürfe.

Ich bin überzeugt, dass sich auch mit einer oberirdischen Linienführung denkmalpflegerisch gute Lösungen für den Bahnhof Liestal finden lassen. Ich hoffe, dass sich die SBB dafür einsetzen werden.

Dies wäre auch mein Wunsch an Sie, Herr Bundesrat.

Ich bitte Sie, diesen den SBB weiterzuleiten.

*Zurückgezogen – Retiré*

88.806

**Interpellation Büttiker****«Bahn 2000». Neubaustreckenplanung in der Sackgasse****RAIL 2000. Nouveaux tronçons**

Siehe Jahrgang 1989, Seite 1216 – Voir année 1989, page 1216

*Diskussion – Discussion*

**Nussbaumer:** Man muss sich einmal die Frage stellen, warum der Widerstand der Bevölkerung gegen die Strecke Mattstetten–Rothrist der «Bahn 2000» so gross ist. Sind es einfach Widerstände wegen des Kulturlandverlustes? Will man diese Durchschneidung nicht, oder woran liegt es? Von mir aus gesehen ist die Autobahn mitschuldig, die seinerzeit, in den sechziger Jahren, in diesen Gebieten ohne Rücksicht auf die Natur gebaut wurde. Es wurden keine Wilddurchlässe oder nur sehr wenige gebaut, es wurden – ohne irgendwelche anschliessenden Massnahmen – Wälder durchschnitten. Nun stösst natürlich ein zweiter Durchchnitt dieses Gebiets auf grossen Widerstand.

Ein zweiter Grund liegt wohl darin, dass hier ein grundsätzlich anderes Verfahren angewandt wird als beim Nationalstrassenbau. Im Nationalstrassenbau sind die Kantone die Bauherren, sie haben kantonale Nationalstrassenbüros. Der Bund hat diese Autobahnen dann von den Kantonen in einer Art Leasing übernommen. Somit bleibt der Boden, auf dem die Autobahnen gebaut worden sind, nach wie vor kantonaler Boden. Die Zusammenarbeit zwischen Bund und Kantonen beim Autobahnbau ist ausserordentlich gut; sie hat sich gut eingespielt. Wir in unserem Parlament müssen uns selber den Vorwurf machen – ich mache ihn mir selber auch –, dass wir es beim zweiten Leistungsauftrag versäumt haben, auch konsequent zu sein und die bauliche Ausführung der Schiene und der Neubaulinien gerade den Nationalstrassenbüros, wo Kantone und Bund gut zusammenarbeiten, zu übertragen. Jetzt haben wir nämlich noch eine weitere Schwierigkeit: Die Zusammenarbeit Bund/Kantone lässt zu wünschen übrig. Man zieht wohl am gleichen Strick, aber nicht am gleichen Ende.

Wir müssen uns im Hinblick auf die Neat auf die gut eingespielte Ordnung der Nationalstrassenbüros zurückbesinnen.

Aufgrund dieser neuen Zusammenarbeit wäre auch ein speditiverer Bau möglich, und alle wären zufrieden.

Bundesrat **Ogi**: Die Antwort des Bundesrates vom 17. Mai 1989 nimmt eingehend zu den von Herrn Nationalrat Büttiker gestellten Fragen Stellung. Der Bundesrat hofft, Sie davon überzeugt zu haben, dass sich die SBB mit ihrer Planung nicht in der Sackgasse befinden. Ich verzichte darauf, nochmals im Detail die ganzen Verfahrensmechanismen zu erläutern.

Gegenwärtig lassen die SBB die Projekte für den Neubau Mattstetten–Rothrist erstellen. Im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren wird streng geprüft, ob das beantragte Bauprojekt insbesondere den Schutzbestimmungen der Bundesgesetze über Natur- und Heimatschutz, Umweltschutz, Raumplanung sowie Forstpolizei Rechnung trägt. Wesentlich ist ferner, dass die SBB dann auch einen Bericht über die Umweltverträglichkeit zur Prüfung vorlegen müssen.

Im Rahmen des erwähnten Plangenehmigungsverfahrens werden die Projektunterlagen zu gegebener Zeit auch öffentlich aufgelegt. Damit erhalten die zuständigen Bundesstellen, die betroffenen Kantone, die Gemeinden, die Organisationen sowie andere Dritte Gelegenheit, allfällige Einwände oder Einsprachen zu erheben.

Den SBB kann bei der bisherigen Planung keine Vernachlässigung des Mitspracherechtes der Bevölkerung zum Vorwurf gemacht werden.

Herr Nationalrat Nussbaumer, nachdem wir die Alternativplanungen von den SBB verlangt haben, hat sich das Klima in dieser Region – ich wohne in der Nähe – auch etwas beruhigt. Die Regionalplanungsorgane sind heute an den Planungsarbeiten direkt mitbeteiligt. Der Bundesrat sieht deshalb keine Veranlassung, die SBB anzuweisen, vom eingeleiteten Vorgehen abzuweichen.

Der Vorwurf der Fehlleistungen – Sie haben ihn nicht gemacht, aber in der Interpellation Büttiker heisst es, die SBB hätten bei der Berechnung der Kosten für die «Bahn 2000» im Mittelland Fehlleistungen gemacht – ist zurückzuweisen.

Ihre Ideen, Herr Nationalrat Nussbaumer, beim Vorgehen eine Lösung analog zu den Nationalstrassen zu suchen, wollen wir bei der Neat verwirklichen. Ich verweise hier auf die Neat-Botschaft, wo wir das auch erläutert haben.

Wir machen uns im Moment auch Gedanken darüber, wie die heutige Situation bei der Realisierung von Grossprojekten besser zu gestalten wäre. Da dient uns das Vorgehen bei den Nationalstrassen als Beispiel. Aber ich möchte mich hier noch nicht abschliessend dazu äussern. Wir sind daran, das Problem eingehend zu analysieren und zu studieren.

**Präsident**: Der Interpellant ist abwesend. Sein Vorstoss ist damit erledigt.

89.378

**Interpellation Scheidegger**  
**«Bahn 2000». Neubaustrecke**  
**Mattstetten–Rothrist**  
**RAIL 2000. Nouveau tronçon**  
**Mattstetten–Rothrist**

Siehe Jahrgang 1989, Seite 1218 – Voir année 1989, page 1218

*Diskussion – Discussion*

**Le président**: L'interpellateur retire son interpellation devenue dans l'entretemps obsolète et renonce par là-même à la discussion.

90.317

**Interpellation Luder**  
**«Bahn 2000» und Neat**  
**RAIL 2000 et NLFA**

*Wortlaut der Interpellation vom 6. Februar 1990*

1. Sind die 1985 gemachten Annahmen in der Botschaft zu «Bahn 2000» über den Gütertransit nicht überholt, und kommt heute einer leistungsfähigen Alpentransversale nicht erste Dringlichkeit zu?

2. Müssen die «Bahn 2000» und die Neat nicht aus finanziellen Gründen etappiert werden und zugunsten einer Neat in erster Etappe nur diejenigen Strecken in «Bahn 2000» neu oder ausgebaut werden, die auch einer Neat dienen?

3. Könnten die Zielsetzungen von «Bahn 2000» nicht weitgehend durch neue Zugsysteme wie den italienischen Pendolino erreicht werden, wie dies schon 1982 die Gesellschaft der Ingenieure der Schweizerischen Bundesbahnen («Spinnerclub») vorgeschlagen hat?

*Texte de l'interpellation du 6 février 1990*

1. Les hypothèses établies en 1985 dans le message sur le projet RAIL 2000 au sujet du transit des marchandises ne sont-elles pas dépassées et ne faut-il pas par conséquent accorder la priorité à une seule ligne ferroviaire à forte capacité à travers les Alpes?

2. Le projet RAIL 2000 et la NLFA ne doivent-ils pas, pour des raisons financières, être réalisés par étapes, étant entendu que dans la première de ces étapes, seuls les tronçons de RAIL 2000 pouvant également servir à une NLFA devraient être construits ou aménagés, afin de favoriser une seule NLFA?

3. Ne serait-il pas possible d'atteindre dans une large mesure les objectifs visés par le projet RAIL 2000 en mettant en service de nouvelles compositions de trains comme le Pendolino italien, ainsi que l'avait proposé en 1982 déjà la société des ingénieurs des Chemins de fer fédéraux (dite «Spinnerclub»)?

*Mitunterzeichner – Cosignataires*: Büttiker, Daepf, Dietrich, Hari, Leuenberger-Solothurn, Nussbaumer, Ruf, Rychen, Scheidegger, Scherrer, Schwab, Seiler Hanspeter, Ulrich, Wiederkehr, Wyss William, Zölch, Zwygart (17)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Im Bericht über das Konzept «Bahn 2000» und der Botschaft über den Bau neuer Linien der Schweizerischen Bundesbahnen kam der Bundesrat 1985 zum Schluss, dass dem Bau neuer Transitlinien im Nord-Süd-Verkehr nicht erste Dringlichkeit zukommt. Mit besserem Zubringer zum Lötschberg, dessen Doppelspurausbau 1990 beendet sein wird, und der Gottard-Achse könne der internationale Gütertransit über das Jahr 2000 hinaus mengenmässig übernommen werden.

Die verkehrspolitische Entwicklung in Europa in Zusammenhang mit EG 92 und EWR lassen ernsthafte Zweifel aufkommen, ob die damalige bundesrätliche Meinung noch den heutigen Gegebenheiten und den heutigen Erkenntnissen entspricht. Ein Korridor für 40-Tonnen-Lastwagen scheint für unser Land nur dann abzuwenden zu sein, wenn so rasch als möglich eine leistungsfähige Nord-Süd-Bahnverbindung zum Verlad von der Strasse auf die Schiene bereitgestellt wird.

Es wird kaum möglich sein, alle Vorhaben von «Bahn 2000» und Neat gleichzeitig aus der Bundeskasse zu finanzieren. Eine Prioritätensetzung und Etappierung drängt sich aus finanziellen Gründen auf. Vor allem auch deshalb, weil die schliesslichen Kosten für «Bahn 2000» wie für die Neat eine grosse Unbekannte sind. «Bahn 2000» ist heute schon 40 Prozent teurer als der 1987 angegebene Betrag von 5,4 Millionen Franken.

## **Interpellation Büttiker "Bahn 2000". Neubaustreckenplanung in der Sackgasse**

### **Interpellation Büttiker RAIL 2000. Nouveaux tronçons**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1990
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	88.806
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.06.1990 - 14:30
Date	
Data	
Seite	1084-1085
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 690

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.