

mehr Lärm haben, und dafür sollen wir bezahlen? Wo bleibt das Verursacherprinzip? Und wo ist die Gültigkeit des Natur- und Heimatschutzgesetzes, das generell sagt, dass das heimatische Landschafts- und Ortsbild sowie Natur- und Kulturdenkmäler geschont und, wo das allgemeine Interesse überwiegt, ungeschmälert erhalten bleiben müssen?

Herr Bundesrat, ich bitte Sie: Sorgen Sie dafür, wenn diese Projektvarianten fertig ausgearbeitet auf dem Tisch liegen, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung gemacht wird, die diesen Namen verdient, sonst werden Sie mit Garantie weiterhin den geschlossenen Widerstand dieser Region und eine Art eisenbahnpolitisches Kaiseraugst erleben.

Bundesrat Ogi: Gerade das letzte, das Sie erwähnt haben, wollen wir nicht.

Die Antwort des Bundesrates auf Ihre Motion liegt seit Frühjahr 1989 vor. Seit Frühjahr 1989 ist auch allerhand geschehen. Sie wissen, dass die SBB bei der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist eine Alternativplanung machen; auf dieser Grundlage werden auch die kantonalen Projektvorschläge ausgearbeitet. Der Bundesrat war und ist nach wie vor bereit, Ihre Motion als Postulat zu akzeptieren.

Die Forderung nach Alternativplanung – ich wäre hier für etwas Fairness und Objektivität dankbar – ist in der Praxis erfüllt, Herr Nationalrat Wiederkehr; die Ergebnisse werden Sie sehen, sobald die SBB die Plangenehmigungsunterlagen einreichen werden. Das wird Ende 1990 oder Anfang 1991 der Fall sein.

Die Genehmigungsbehörden werden damit alle massgebenden Aspekte überprüfen können, und die Bevölkerung kann in die aufgelegten Unterlagen Einsicht nehmen.

Als zweiten Punkt verlangen Sie, dass diese Alternativplanungen und entsprechende Kreditanträge dem Parlament vorzulegen seien. Darauf gibt es eine politische und auch eine rechtliche Antwort, Herr Nationalrat Wiederkehr. Politisch ist einmal daran zu erinnern, dass der Nationalrat bei der Beratung des Konzeptes «Bahn 2000» einen Antrag des damaligen Nationalrats Kurt Meyer abgelehnt hatte, der nach mehr Tunnelstrecken verlangte. Das Parlament hatte die Linienführung damals im Grundsatz festgelegt; das Volk stimmte diesem Grundsatz zu und bestätigte das Projekt.

Zur rechtlichen Antwort: Das nun laufende Plangenehmigungsverfahren sieht keine Zuständigkeiten des Parlamentes mehr vor. Das Bundesamt für Verkehr, im Anfechtungsfall mein Departement und zuletzt der Bundesrat oder das Bundesgericht sind zuständig. Bei der Forderung nach Finanzierungsbeschlüssen ist Ihnen auch rechtlich eine Antwort zu geben. Recht gilt für Sie, Recht gilt für uns. Wenn sich im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Mehrkosten ergeben, muss der Bundesrat dem Parlament Zusatzkredite beantragen – das wird wohl der Fall sein; wir werden mit einer Zusatzbotschaft im Verlaufe des nächsten Jahres kommen. Dies gilt für die Mehrkosten, die rechtlich aufgrund von Entscheiden im Verfahren zwingend sind. Für politisch bedingte Mehrkosten, die von Kantonen oder Regionen ohne rechtliche Verpflichtung durchgesetzt würden, wäre das geltende SBB-Gesetz heranzuziehen. Dessen Artikel 3 verlangt, dass diejenigen, welche solche Begehren stellen, sich an den Mehrkosten angemessen beteiligen müssen. Das setzt voraus, dass zuerst zwischen den interessierten Behörden die notwendigen Verhandlungen geführt werden können.

Ich ziehe also folgendes Fazit:

1. Die Forderung nach Alternativplanung ist erfüllt.
2. Deren Vorlage ans Parlament kommt rechtlich nicht in Frage.
3. Finanzierungsbeschlüsse werden wir dem Parlament dann vorlegen, wenn rechtlich bedingte Mehrkosten einen Zusatzkredit erfordern. Das könnte, wie gesagt, im nächsten Jahr der Fall sein.
4. Für rechtlich nicht zwingende Mehrkosten aufgrund regionaler oder kantonalen Begehren wäre nach SBB-Gesetz eine Kostenbeteiligung festzulegen, bevor das Parlament zum Zuge kommen könnte.

Aus diesem Grund bitte ich Sie, die Motion Wiederkehr nur als Postulat zu überweisen.

Wiederkehr: Herr Bundesrat, Sie haben von mir einen Akt der Fairness verlangt. Genau den habe ich geleistet. Ich habe dem Umstand Anerkennung gezollt, dass die anderen Projektalternativen ausgearbeitet werden. Ich habe nur ein Fragezeichen gesetzt, ob wirklich der Wille vorhanden ist, diese auch zu verwirklichen, falls sie besser sind – selbst wenn sie Mehrkosten verursachen.

Ich bin mit der Umwandlung meiner Motion in ein Postulat einverstanden.

Überwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

89.434

Motion Luder

**«Bahn 2000». Neubaustrecke
Mattstetten–Rothrist**

**RAIL 2000. Nouveau tronçon
Mattstetten–Rothrist**

Wortlaut der Motion vom 17. März 1989

Der Bundesrat wird eingeladen zu veranlassen:

- dass die Bundesbahnen die Vorschläge und Begehren der betroffenen Kantone und Regionen gleichwertig aufarbeiten wie die bundesbahneigene Variante;
- dass dem Parlament eventuelle Mehrkosten einer den Vorstellungen der Regionen entsprechenden Linienführung zur Bewilligung unterbreitet werden;
- dass das Planaufgabe-Einsprache- und Bewilligungsverfahren erst nach dieser Entscheidung eingeleitet wird.

Texte de la motion du 17 mars 1989

Le Conseil fédéral est chargé de veiller à ce que:

- les Chemins de fer fédéraux étudient les propositions et les demandes des cantons et des régions concernées en les mettant sur le même pied que la variante préparée par les CFF;
- le Parlement se voie soumettre les frais supplémentaires éventuels occasionnés par un tracé correspondant aux vœux des régions, pour qu'il approuve ces dépenses, le cas échéant;
- la procédure de dépôt des plans, d'opposition et d'autorisation ne soit introduite qu'après la décision du Parlement.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Ammann, Bär, Bäumlin Richard, Bäumlin Ursula, Bonny, Bühler, Büttiker, Daepf, Diener, Dietrich, Eggenberg-Thun, Frey Walter, Hafner Rudolf, Haller, Hari, Hess Otto, Kühne, Leuenberger-Solothurn, Loeb, Mühlemann, Neuenschwander, Neukomm, Nussbaumer, Reimann Fritz, Reimann Maximilian, Ruf, Rutishauser, Rychen, Sager, Scheidegger, Schmid, Schwab, Seiler Hanspeter, Steffen, Steinegger, Stocker, Tschuppert, Wanner, Wiederkehr, Wyss William, Zölch, Zwiggart (42)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Gegenwärtig arbeiten die SBB an den Detailplänen für die Bahnneubaustrecke Mattstetten–Rothrist. Diese sollen anschliessend das Einsprache- und Bewilligungsverfahren durchlaufen.

Die Kantone Bern und Solothurn sowie die betroffenen Regionen verlangen eine umweltgerechtere Linienführung, die sich der Landschaft besser anpasst als die Linienführung der SBB. Der Bundesrat macht in der Botschaft über den Bau neuer Linien der Schweizerischen Bundesbahnen vom 16. Dezember 1985 darauf aufmerksam, dass die projektierte Linienführung durch mehr bzw. längere Tunnelstrecken besser der Landschaft angepasst werden kann.

Es ist fragwürdig, ein Projekt in das Bewilligungsverfahren zu schicken, dem ein geschlossener Widerstand der betroffenen

Bevölkerung entgegensteht und das eine Einsprache flut heraufbeschwört.
Die Betroffenen wollen nichts verhindern, sondern umweltgerecht bauen.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates
vom 12. Juni 1989*

Rapport écrit du Conseil fédéral du 12 juin 1989

1. Das Bewilligungsverfahren für den Bau der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist richtet sich insbesondere nach den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes und der zugehörigen Verordnungen. Demnach sind die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) gehalten, die erforderlichen Projektunterlagen auszuarbeiten und den zuständigen Bundesbehörden zur Genehmigung vorzulegen. Im vorliegenden Fall umfassen diese Projektunterlagen auch Pläne alternativer Linienführungsvarianten.

Umweltfragen werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung auch von den zuständigen Stellen der Kantone und des Bundes beurteilt.

Die Plangenehmigungsbehörden sind damit in der Lage, bei ihren Entscheiden die Interessen des Umwelt- und Landschaftsschutzes gebührend mitzuberücksichtigen.

Obwohl das Begehren des Motionärs weitgehend erfüllt ist, kann es aus formellen Gründen nur als Postulat angenommen werden.

2. Der Nationalrat hat es anlässlich der Beratung des Konzepts «Bahn 2000» seinerzeit abgelehnt, längere Tunnelstrecken erstellen zu lassen. Der Bundesrat würde dem Parlament aus eigener Initiative dann einen Zusatzkredit für vermehrte Tunnelstrecken beantragen, wenn sich solche im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens als erforderlich erwiesen und sich nicht durch anderweitige Projektänderungen kompensieren liessen.

Gemäss Artikel 3 Absatz 2 des SBB-Gesetzes (SR 742.31) richten sich die SBB auch bei ihrer Planungsarbeit nach «gesunden betriebswirtschaftlichen Grundsätzen» und passen sich den «Erfordernissen des Verkehrs» und den «Fortschritten der Technik» an. Im Sinne von Artikel 3 Absatz 3 des gleichen Gesetzes haben sich Dritte, die von den SBB Investitionen verlangen, welche diese Erfordernisse übersteigen, an diesen «angemessen zu beteiligen». Als Dritte kämen hier die interessierten Kantone in Frage.

Weil die Ergebnisse des Planungsverfahrens noch offen sind, kann das Begehren des Motionärs nur als Postulat entgegengenommen werden.

3. Aus den vorstehenden Überlegungen geht hervor, dass die definitiven Begehren der Kantone erst im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens mit zugehöriger Umweltverträglichkeitsprüfung festgelegt werden können.

Der Bundesrat will das Plangenehmigungsverfahren – inklusive der Aufarbeitung von Alternativplanungen – zügig fortsetzen lassen, weshalb dieser Punkt der Motion abzulehnen ist.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates
Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, die Punkte 1 und 2 der Motion in ein Postulat umzuwandeln und den Punkt 3 abzulehnen.

Luder: Seit dem Einreichen meiner Motion ist mehr als ein Jahr verstrichen. Der Bundesrat oder die Bundesbahnen haben diese Zeit auch nicht untätig verbracht. Die Bundesbahnen planen gleichwertig mit ihrer Variante die Variante der Kantone Bern und Solothurn mit der betreffenden Umweltverträglichkeitsprüfung für beide Varianten. Das zu Punkt 1.

Zu Punkt 2: Im Verwaltungsbericht hat der Bundesrat in Aussicht gestellt, eventuelle Mehrkosten einer Variante, die den Vorstellungen der Kantone entspricht, dem Parlament zu unterbreiten.

Ich möchte eine Feststellung anbringen: Herr Bundesrat Ogi hat sich etliche Male beklagt, beim Beschreiten des Rechtswegs trete eine Verzögerung beim Bau von «Bahn 2000» ein. Ich stelle fest, dass bei der Strecke Mattstetten–Rothrist noch nie vom Rechtsweg Gebrauch gemacht wurde. Es liegt nun an

uns, beim Planaufstellungsverfahren eine Verzögerung durch ein langwieriges Einspracheverfahren zu vermeiden. Die Kantone und Regionen sollen ihren Anspruch nicht auf dem Einspracheweg geltend machen müssen, sondern es sollte möglich sein, dass die Bundesbahnen die Ansprüche der Kantone und Regionen weitgehend berücksichtigen.

Bundesrat Ogi: Der Bundesrat kann die Punkte 1 und 2 der Motion als Postulat annehmen. Herr Nationalrat Luder fordert im weiteren, dass das Plangenehmigungsverfahren eingestellt werde, bis die Mehrkosten für die Tunnelvarianten vom Parlament bewilligt seien. Das geht rechtlich nicht! Es wäre verkehrspolitisch auch falsch, das muss ich ganz klar sagen. Damit wir überhaupt wissen, ob es Mehrkosten aus regionalen Zusatzforderungen gibt, ist fortzusetzen und abzuschliessen. Das Plangenehmigungsverfahren muss Ergebnisse zeigen. Würden Sie dem Antrag Luder zustimmen, wären Zusatzkredite ohne klare Kostenkenntnisse zu sprechen bzw. wäre der Bundesbeschluss «Bahn 2000» zu ändern! Das sollten wir jetzt nicht tun. Es müssten Projektalternativen inhaltlich gewürdigt werden, die noch nicht genug bewertet werden können. Faktisch liefe es auf eine Verzögerung hinaus, ohne dass wir sachlich etwas gewinnen. Der Bundesrat beantragt Ihnen deshalb, Punkt 3 der Motion Luder abzulehnen.

Aufgrund dessen, was Herr Luder in bezug auf die Verzögerungen sagte, muss ich auf ein besonderes Problem aufmerksam machen, das mir Sorge bereitet. Gegner eines Projekts versuchen mitunter, uns zu zwingen, indem sie sagen: «Wenn unsere Forderungen erfüllt werden, kann das Projekt rascher realisiert werden, womit sich Kosten sparen lassen.» Das kann man nicht akzeptieren. Man muss unter Umständen für die richtige Lösung kämpfen und damit mehr Zeit und höhere Kosten in Kauf nehmen.

Ich bitte Sie um Verständnis und um Mithilfe, dieses Projekt, das vom Volk genehmigt wurde, zeitgerecht zu realisieren.

Luder: Ich bin bereit, nach dem Vorschlag des Bundesrats umzuwandeln: Punkt 1 und 2 als Postulat; Punkt 3 ziehe ich zurück. Um die Worte unseres Bundesrats zu gebrauchen: Wir sind bereit, für das Projekt zu kämpfen.

Punkte 1, 2 – Points 1, 2

Überwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

Punkt 3 – Point 3

Zurückgezogen – Retiré

89.577

Postulat Leutenegger Oberholzer

«Bahn 2000».
Bahnhofneubau Liestal

RAIL 2000. Reconstruction
de la gare de Liestal

Wortlaut des Postulates vom 23. Juni 1989

Der Bundesrat wird eingeladen, die SBB damit zu beauftragen, im Rahmen des Auflageverfahrens der Projektes «Bahn 2000», Basel–Olten, für den Bahnhofneubau Liestal ein Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission und/oder der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege einzuholen. Dabei muss der Schutz des bestehenden Bahnhofensembles gewährleistet werden. Insbesondere muss gesichert werden, dass die alte Post, die als Bau- und Denkmal von regionaler bis nationaler Bedeutung einzustufen ist, als eigenständiges Gebäude in ihrem architektonischen und kulturhistorischen Charakter erhalten bleibt.

Motion Luder "Bahn 2000". Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist

Motion Luder RAIL 2000. Nouveau tronçon Mattstetten-Rothrist

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	89.434
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.06.1990 - 14:30
Date	
Data	
Seite	1082-1083
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 688

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.