

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 Ueberlegungen 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 Planaufgaberfahren 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

Ueberwiesen 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 Aufgaberfahrens 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.

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.

Postulat Leutenegger Oberholzer "Bahn 2000". Bahnhofneubau Liestal

Postulat Leutenegger RAIL 2000. Reconstruction de la gare de Liestal

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	89.577
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.06.1990 - 14:30
Date	
Data	
Seite	1083-1084
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 689

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.