

89.422

Motion Wiederkehr
«Bahn 2000».
Umweltschonende Bauten
RAIL 2000. Projets
respectueux de l'environnement

Wortlaut der Motion vom 17. März 1989

Der Bundesrat wird ersucht, zu veranlassen, dass die SBB umwelt- und landschaftsschonende Projektvarianten für die «Bahn 2000» im Raum Olten–Bern entlang der beschlossenen Linienführung auf denselben Planungsstand bringen wie die von den SBB vorgesehenen Varianten. Sie sind dem Parlament zusammen mit den allenfalls nötigen Finanzbeschlüssen zu unterbreiten.

Es betrifft dies im besonderen die Abschnitte:

- Mattstetten–Koppigen;
- Wasseramt: Neubaustrecke unter Tag;
- Oberaargau: Munibergtunnel und Verlegung im Gebiet der Murg in Richtung Walliswil;
- Aargau: Umfahrung von Rothrist.

Texte de la motion du 17 mars 1989

Le Conseil fédéral est invité à faire en sorte que la planification des projets de RAIL 2000 prévoyant, dans la région Olten–Berne, des tracés conformes aux décisions prises et respectueux de l'environnement et du paysage, soit portée au même stade d'avancement par les CFF que les solutions proposées par cette entreprise. Ces projets doivent être soumis au Parlement avec, le cas échéant, les décisions financières nécessaires.

Les tronçons suivants sont notamment concernés:

- Mattstetten–Koppigen;
- Wasseramt: nouveau tronçon souterrain;
- Haute-Arovie: tunnel du Muniberg et déplacement de la ligne prévue vers Walliswil, dans la région de la Murg;
- Arovie: contournement de Rothrist.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Ammann, Bär, Bodenmann, Bonny, Büttiker, Daepf, David, Diener, Dünki, Engler, Grendelmeier, Günter, Hägggi, Hari, Jaeger, Ledigergerber, Leuenberger-Solothurn, Luder, Maeder, Mauch Ursula, Meier-Glattfelden, Nussbaumer, Rychen, Schmid, Seiler Hanspeter, Seiler Rolf, Stamm, Stocker, Uchtenhagen, Ulrich, Wanner, Weder-Basel, Wyss William, Zwygart (34)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Vor der Abstimmung über die «Bahn 2000» haben die SBB versprochen, die Bauten so umwelt- und landschaftsschonend wie möglich auszustalten. Nach der Abstimmung zeigt sich nun aber eine Zurückhaltung der SBB gegenüber modifizierten Varianten: verständlicherweise bemühen sich die SBB um die Einhaltung des Budgets. Es ist daher ein politischer Entscheid des Parlaments erforderlich, um den SBB die Erfüllung objektiver Anforderungen des Umwelt- und Landschaftsschutzes zu ermöglichen.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates
vom 12. Juni 1989*

Rapport écrit du Conseil fédéral du 12 juin 1989

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, wie sie der Motionär fordert.

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.

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. Im Sinne von Artikel 3 Absatz 3 des SBB-Gesetzes (SR 742.31) haben sich Dritte, die von den SBB Investitionen verlangen, welche über die Erfordernisse der Plangenehmigung hinausgehen, an diesen «angemessen zu beteiligen».

Das Parlament hat aufgrund der Beratung des Konzepts «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 die definitive Linienführung festlegen.

Dem Parlament stehen in diesem eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren keine direkten Einflussmöglichkeiten mehr zu. Hingegen hätte das Parlament, gestützt auf getroffene Plangenehmigungsentscheide, über allenfalls nötige Zusatzkredite zu befinden.

Das vom Motionär vorgeschlagene Vorgehen kann deshalb in der verlangten Form nicht in Frage kommen.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Wiederkehr: Ich ersuchte die SBB via Bundesrat, die umwelt- und landschaftsschonenden Projektvarianten für die «Bahn 2000» im Raum Olten–Bern auf denselben Planungsstand zu bringen wie die offiziellen SBB-Varianten und allfällig nötige Zusatzkredite diesem Rat zu unterbreiten. Der erste Teil meiner Motion wird zurzeit erfüllt, und ich finde, das ist ange-sichts des immer noch geschlossenen Widerstands der Region ein weiser Entscheid.

Nachher werden dann die Planungsbehörden aufgrund der Umweltverträglichkeitsprüfung abwägen, welche Projektvariante jetzt wirklich zum Tragen kommen soll: diejenige der SBB oder die zusätzlich ausgearbeitete. Und da, Herr Bundesrat Ogi, fürchte ich, dass die Abwägung zur Farce wird, denn der Geist, in dem die Antwort auf meine Anfrage abgefasst worden ist, lässt nichts Gutes erahnen.

Der Bundesrat hat auf meine Motion geantwortet, dass sich im Sinne von Artikel 3 Absatz 3 des SBB-Gesetzes Dritte, die von den SBB Investitionen verlangen, die über die Erfordernisse einer Plangenehmigung hinausgehen, angemessen an den Mehrkosten zu beteiligen hätten. Das, Herr Bundesrat, verstehe ich nicht, und das verstehen viele Leute, die sich damit befasst haben, nicht. Die Schweizerischen Bundesbahnen sind doch auch gehalten, ihre Unternehmung nicht allein nach den Erfordernissen dieses Artikel 3 zu betreiben, sondern sie sind verpflichtet, bei der Projektierung ihrer Anlagen die Gesetzgebung über die Raumplanung, den Umweltschutz und den Natur- und Heimatschutz einzuhalten – Artikel 18 der Verordnung über die Planvorlagen für Eisenbahnbauten. Zudem wird das Projekt den Auflagen der Forst- und Gewässerschutzgesetzgebung nachkommen müssen, und Mehrkosten, die sich aufgrund dieser Verpflichtungen ergeben, sind vom Verursacher zu tragen – Artikel 2 des Umweltschutzgesetzes.

Deshalb finde ich es, gelinde gesagt, ein wenig borniert, einfach zu behaupten, der Kanton Solothurn zum Beispiel müsse sich an den möglichen Millionen Mehrkosten beteiligen. Da fragt die Bevölkerung: Was, wir sollen dafür, dass man uns die Landschaft kaputt macht, auch noch bezahlen? Wir werden

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 heimatliche Landschafts- und Ortsbild sowie Natur- und Kulturdenkämäler 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 Parlaments 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 Entscheidern 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 kantonaler 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.

Ueberwiesen 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 Planauflage-Einsprache- und Bewilligungsverfahren erst nach diesem Entscheid 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 voeux 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, Diner, Dietrich, Eggenberg-Thun, Frey Walter, Hafner Rudolf, Haller, Hari, Hess Otto, Kühne, Leuenberger-Solothurn, Loeb, Mühlmann, Neuenschwander, Neukomm, Nussbaumer, Reimann Fritz, Reimann Maximilian, Ruf, Rutishauser, Rychen, Sager, Scheidegger, Schmid, Schwab, Seiler Hanspeter, Steffen, Steinegger, Stocker, Tschuppert, Wanner, Wiederkehr, Wyss William, Zölc, Zwygart (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

Motion Wiederkehr "Bahn 2000". Umweltschonende Bauten

Motion Wiederkehr RAIL 2000. Projets respectueux de l'environnement

| | |
|---------------------|--|
| 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 | 89.422 |
| Numéro d'objet | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 18.06.1990 - 14:30 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 1081-1082 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 20 018 687 |