

2. Das Bundesamt für Organisation koordiniert seit zwei Jahren die Projekte RAV (Reform der Amtlichen Vermessung) und Grafico. Seit Anfang 1988 wird diese Koordination auf die SBB ausgedehnt.

3. Bis heute konnte das Programm 2000 durch eine jährliche Erhöhung der Bundeskredite planmässig realisiert werden, wobei die mögliche maximale jährliche Vermessungsleistung noch nicht erreicht ist. Der Bundesrat ist nach wie vor bereit, im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Bundes die erforderlichen Mittel bereitzustellen.

Die Durchführung der amtlichen Vermessung ist Sache der Kantone, wobei diese die Aufgabe zum überwiegenden Teil an die vorhandenen etwa 250 privaten Ingenieur-Geometerbüros übertragen haben.

Diese bewährten dezentralen Strukturen werden zwangsweise dazu führen, dass der Grossteil der mit der RAV anfallenden Arbeiten ebenfalls durch private Büros (Geometer- und andere Vermessungsbüros) ausgeführt werden.

**Präsident:** Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt.

87.938

# **Interpellation Büttiker «Bahn 2000». Neubaustrecken im Kanton Solothurn**

## **RAIL 2000. Nouveaux tronçons prévus dans le canton de Soleure**

### *Wortlaut der Interpellation vom 7. Dezember 1987*

Nicht ganz unerwartet hat das Solothurner Volk, im Gegensatz zum Schweizervolk, das Konzept «Bahn 2000» abgelehnt. Der Grund der Ablehnung liegt wohl in der weitverbreiteten Skepsis der Solothurner Bevölkerung gegenüber den Neubaustrecken im Solothurner Wasseramt. Auch die schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 13. November 1987 an die Regierungsräte der Kantone Bern und Solothurn konnte die angemeldeten Bedenken nicht zerstreuen, und der Solothurner Baudirektor hat denn auch auf eine dringliche Interpellation im Solothurner Kantonsrat seiner Enttäuschung über die ungenügenden Zusicherungen des Bundesrates bezüglich Linienführung der Neubaustrecken Ausdruck gegeben.

Ich frage deshalb den Bundesrat an:

1. Ist er bereit, vermehrt auf die Wünsche der Solothurner Bevölkerung und der Solothurner Behörden einzugehen und eine möglichst landschaftsschonende Linienführung der Neubaustrecken zu garantieren?
2. Ist er nicht auch der Ansicht, dass die Probleme des Landverlusts nicht durch die Subtraktionsmethode bei den Fruchtfolgeflächen gelöst werden können?
3. Ist er nicht auch der Meinung, dass die Probleme des Waldverlusts nicht durch die weite Auslegung des Begriffs «in der gleichen Gegend» bei den Ersatzaufforstungen gelöst werden können?
4. Ist er bereit, für landschaftsschonende Linienführungen (Tunnelvarianten) zusätzliche Mittel zur Verfügung zu stellen?
5. Ist er bereit, als Entscheidungsgrundlage für die Linienführung der Neubaustrecken eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen?

### *Texte de l'interpellation du 7 décembre 1987*

Il n'est guère surprenant qu'à la différence du peuple suisse, les citoyens soleurois aient rejeté le projet RAIL 2000. En effet, ceux-ci sont fort sceptiques en ce qui concerne les nouveaux tronçons prévus dans le Solothurner Wasseramt. Même la lettre du Conseil fédéral du 13 novembre 1987,

adressée aux Conseil d'Etat des cantons de Berne et de Soleure, n'a pas réussi à dissiper les craintes exprimées. Aussi, le chef du Département des travaux publics du canton de Soleure a-t-il, dans une interpellation urgente déposée au Grand Conseil, fait part de sa déception au sujet des assurances insuffisantes données par le Conseil fédéral quant au tracé des nouveaux tronçons.

Je pose donc au Conseil fédéral les questions suivantes:

1. Est-il prêt à tenir compte dans une plus large mesure des désirs de la population soleuroise et de ses autorités en garantissant un tracé des nouveaux tronçons qui porte le moins possible atteinte au paysage?
2. N'est-il pas d'avis que les problèmes soulevés par la perte de terres agricoles ne sauraient être résolus par l'application de la méthode de la déduction aux surfaces d'assolement?
3. N'estime-t-il pas qu'on ne saurait résoudre les problèmes soulevés par la diminution de l'aire forestière en étendant aux reboisements de compensation la notion de «même région»?
4. Est-il prêt à mettre à disposition des moyens supplémentaires en faveur de tracés respectant le paysage (variantes prévoyant des tunnels)?
5. Est-il prêt à faire procéder à une étude approfondie de l'impact sur l'environnement devant servir de base de décision pour le tracé des nouveaux tronçons?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Scheidegger, Wanner (2)

### *Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

### *Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 17. Februar 1988*

#### *Rapport écrit du Conseil fédéral du 17 février 1988*

1. Die Arbeiten für die Projektierung der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist erfolgen in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Kantonen und Regionen. Es wurde dafür eine besondere Projektorganisation geschaffen, in welcher die SBB mit den kantonalen, regionalen und kommunalen Stellen sowie mit den Fachinstanzen des Bundes zusammenarbeiten. Bei der Ausführungsprojektierung soll und kann auf eine möglichst landschaftsschonende Linienführung der Neubaustrecke Rücksicht genommen werden.

2. Die Kantone stellen im Rahmen ihrer Richtplanung das als Fruchtfolgeflächen geeignete ackerfähige Kulturland detailliert nach Gemeinden fest. Der Bundesrat wird sich bei der Festsetzung des Sachplans Fruchtfolgeflächen an diesen Angaben und an den veröffentlichten Richtwerten orientieren. Bei der abschliessenden, definitiven Zuteilung der Fruchtfolgeflächen auf die Kantone wird der Bundesrat die durch Aufgaben von nationaler Bedeutung beanspruchten Flächen mitberücksichtigen.

3. Für Ersatzaufforstungen sollen keine wertvollen landwirtschaftlichen Vorrangflächen beansprucht werden. Anzustreben sind folgende Lösungen:

- Schaffung von Feldgehölzen, Windschutzstreifen, Uferbestockungen in nahen Gebieten, die bei früheren Meliorationen ganz ausgeräumt wurden;
- Schaffung von waldähnlichen Biotopen;
- Anerkennung von Forstwegen und Freihaltestreifen zwischen Bahn und solchen Wegen als Wald.

Der Bundesrat ist bereit, für die noch verbleibenden Ersatzaufforstungen den Begriff «in der gleichen Gegend» weit auszulegen und entsprechende Aufforstungen als Ersatz anzunehmen.

4. Die eidgenössischen Räte haben den Verpflichtungskredit für die Verwirklichung der «Bahn 2000» um 50 Mio. Franken für weitere landschafts- und umweltschonende Massnahmen aufgestockt. Es werden alle landschaftsschonenden Massnahmen getroffen, soweit sie verhältnismässig und sinnvoll sind. Neben unterirdischen Linienführungen gibt es noch andere Massnahmen einer landschaftsschonenden Trassierung. Die Rücksichtnahme auf die Landschaft und Umwelt ist gesetzlich vorgeschrieben. Abgesehen von die-

ser Pflicht können aber Tunnellösungen nicht einfach ohne Rücksicht auf die Kosten und die Bedürfnisse des Verkehrs in Betracht gezogen werden. Die eidgenössischen Räte haben mit der Krediterteilung zur Verwirklichung der «Bahn 2000» einen Höchstbetrag festgesetzt, bis zu welchem die SBB finanzielle Verpflichtungen zur Ausführung dieses Projekts eingehen dürfen.

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zweiter Stufe werden auch die landschaftlichen Auswirkungen des Projekts und die Massnahmen zur möglichst weitgehenden Verringerung der landschaftlichen Belastung eingehend geprüft. Neben unterirdischen Linienführungen gehören hierzu weitere Massnahmen zugunsten einer landschaftschonenden Trassierung.

5. Die Umweltverträglichkeitsprüfung erster Stufe wurde für den Grundsatzentscheid über das Konzept «Bahn 2000» soweit nötig durchgeführt. Dabei sprach sich der Bundesrat zugunsten einer sorgfältigen Umweltverträglichkeitsprüfung zweiter Stufe bei der Projektbearbeitung aus. In dieser zweiten Phase werden die möglichen Auswirkungen des Projekts inklusive der unter Ziffer 4 erwähnten landschaftlichen Auswirkungen umfassend ermittelt und die Einhaltung der gesetzlich festgelegten Grenzwerte überprüft.

**Präsident:** Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt.

87.940

### Interpellation Nabholz Mutterschaftsversicherung Assurance-maternité

#### *Wortlaut der Interpellation vom 7. Dezember 1987*

Nach der Ablehnung der Kranken- und Mutterschaftsversicherung frage ich den Bundesrat an, was er zu unternehmen gedenkt, um die Einführung einer Mutterschaftsversicherung zu realisieren?

#### *Texte de l'interpellation du 7 décembre 1987*

Après le refus du projet de la Loi fédérale sur l'assurance-maladie et maternité, que pense faire le Conseil fédéral pour instaurer une assurance-maternité?

**Mitunterzeichner – Cosignataires:** Aubry, Bär, Diener, Grendelmeier, Leutenegger Oberholzer, Stocker, Zölch (7)

#### *Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Die Urheberin verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

#### *Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 29. Februar 1988*

##### *Rapport écrit du Conseil fédéral du 29 février 1988*

Bei der Auseinandersetzung über die Revision der Kranken- und Mutterschaftsversicherung haben die Gegner der Vorlage gerade auch die Vorschläge im Bereich der Mutterschaftsversicherung kritisiert. Das Abstimmungsergebnis lässt den Schluss zu, dass das Volk eine Mutterschaftsversicherung in der von Bundesrat und Parlament angestrebten Art nicht wünscht. In Frage käme wahrscheinlich höchstens eine Lösung, bei welcher sich der Anspruch auf Leistungen auf Mütter bzw. Familien mit geringen eigenen finanziellen Mitteln beschränkt.

Unter Berücksichtigung des Ergebnisses der Volksabstimmung vom 6. Dezember 1987 und mit Rücksicht auf die übrigen Revisionsbestrebungen im Bereich der Sozialversicherungen hat eine neue Vorlage zur Mutterschaftsversicherung für den Bundesrat jedoch nicht die erste Priorität.

Diese Haltung lässt sich auch deshalb verantworten, weil im Bereich des Schutzes der Mutterschaft auch die Kantone tätig werden können und einzelne Kantone (ZG, SH, SG) bereits entsprechende Leistungen kennen.

#### *Abstimmung – Vote*

Für den Antrag auf Diskussion	offensichtliche Mehrheit
Dagegen	Minderheit

**Präsident:** Die Interpellantin ist von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt.

87.949

### Interpellation Leutenegger Oberholzer Luftreinhalte-Verordnung. Verkehrsbeschränkende Massnahmen Ordonnance sur la protection de l'air. Mesures applicables au trafic

#### *Wortlaut der Interpellation vom 10. Dezember 1987*

Die Luftreinhalteverordnung beinhaltet in Artikel 33 für den Fall übermässiger Immissionen die Möglichkeit zum Erlass verkehrsbeschränkender Massnahmen. Aufgrund der akuten, bedrohlichen Luftvergiftung wird bei der Bevölkerung der Ruf nach Erlass von Verkehrsbeschränkungen immer grösser. Es besteht aber eine grosse Unsicherheit in bezug auf diesbezügliche Konsequenzen der Kantone bzw. Gemeinden.

Zur Klärung des Sachverhalts ersuche ich deshalb den Bundesrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Welcher Art sind die verkehrsbeschränkenden Massnahmen, die gemäss Artikel 33 der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) von den Kantonen bzw. Gemeinden zur Bekämpfung übermässiger Immissionen angeordnet werden können?
2. Wer hat die Kompetenz zum Erlass verkehrsbeschränkender Massnahmen: a. auf Nationalstrassen; b. Kantonsstrassen; c. Gemeindestrassen; bei b. und c. differenziert nach Strassen, die dem Durchgangsverkehr und solchen, die nicht dem Durchgangsverkehr dienen?
3. Welche Bundesgesetze sind für den Erlass derartiger Verkehrsbeschränkungen massgebend?
4. Können die Kantone bei übermässigen Immissionen regional beschränkte, flächendeckende Fahrverbote erlassen?

Wenn ja: Wie müssen diese signalisiert werden? Generell oder bei jeder einzelnen Strasse?

Wenn nein: Wem steht diese Kompetenz zu?

5. Ist der Bundesrat allenfalls bereit, den Kantonen bzw. Gemeinden zum Erlass verkehrsbeschränkender Massnahmen im Kampf gegen die Luftvergiftung grössere Kompetenzen einzuräumen?

#### *Texte de l'interpellation du 10 décembre 1987*

L'ordonnance sur la protection de l'air prévoit, à son article 33, la possibilité de prendre des mesures restreignant le trafic en cas d'immissions excessives. En raison de la pollution grave et menaçante de l'air, la population attend formellement que des restrictions de ce genre soient ordonnées. Or ni les cantons, ni les communes ne connaissent avec précision leurs compétences en la matière.

Afin d'élucider ce problème, je demande au Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. De quelle nature sont les restrictions du trafic qui peuvent être édictées, en vertu de l'article 33 de l'ordonnance précitée, par les cantons et les communes afin de lutter contre les immissions excessives?

## **Interpellation Büttiker "Bahn 2000". Neubaustrecken im Kanton Solothurn**

## **Interpellation Büttiker RAIL 2000. Nouveaux tronçons prévus dans le canton de Soleure**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.938
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.03.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	460-461
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 248

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.