

*Antwort des Bundesrates vom 19. Oktober 1988*

1. Die Pflicht zur Wahrung der Amtsverschwiegenheit darf als allen Bundesbediensteten hinlänglich bekannt vorausgesetzt werden. Seit Jahrzehnten werden beim Eintritt in den Bundesdienst die beamtenrechtlichen Vorschriften, insbesondere die Schweige- und Treuepflicht (Art. 22 und 27 BtG), zur Kenntnis gebracht und auf die strafrechtlichen Folgen der Amtsgeheimnisverletzung (Art. 320 StGB) hingewiesen.

2. Bei einem Beamtenkörper von gesamthaft etwa 130 000 Bundesbediensteten sind vereinzelte Amtsgeheimnisverletzungen – in den vergangenen 10 Jahren sind deren rund 20 bekannt geworden – nicht völlig auszuschliessen. Die grosse Zahl von Geheimnisträgern wiederum macht es schwierig, wenn nicht unmöglich, die Urheber der Indiskretionen zu ermitteln, so dass nur ein Bruchteil davon aufgeklärt werden konnte. Mehrere Fälle wurden von den zuständigen Behörden untersucht, wobei auch eidgenössische Parlamentarier als mögliche Informanten in die Ermittlungen einbezogen werden mussten.

Dem Bundesrat sind jedenfalls fast keine Fälle geläufig, in denen wegen einer Verletzung der Verschwiegenheitspflicht gegen Beamte oder Mitglieder bundesrätlicher Kommissionen Disziplinar- oder verwaltungsrechtliche Massnahmen ergriffen worden wären.

3. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass zum Schutze des Amtsgeheimnisses keine zusätzlichen Massnahmen erforderlich sind.

### **Dringliche Einfache Anfrage Luder**

vom 29. September 1988 (88.1012)

**«Bahn 2000». Neubaustrecken Mattstetten–Rothrist. Berücksichtigung der kantonalen und regionalen Interessen**

**RAIL 2000. Tronçon Mattstetten–Rothrist. Respect des intérêts cantonaux et régionaux**

Die Kantone Bern und Solothurn haben am 6. Dezember 1987 nein gesagt zum Konzept «Bahn 2000», dies vor allem wegen der Neubaustrecken Mattstetten–Rothrist. Sie unterziehen sich aber dem demokratischen Entscheid des Schweizervolkes, das dem Konzept «Bahn 2000» mit 57 Prozent Ja-Stimmen zugestimmt hat.

Seit der Volksabstimmung haben die betroffenen Regionen Berner-Oberaargau und Solothurner-Wasseramt zusammen mit den zuständigen Kantonsregierungen konstruktiv an der Projektierung der Neubaustrecke gearbeitet. Die seinerzeit dem Parlament vorgelegte Variante (Parlamentsvariante) war eine Grobstudie ohne Mitwirkung der betroffenen Kantone. Der Bundesbeschluss «Bahn 2000» hält lediglich fest, dass zwischen Mattstetten und Rothrist eine Bahnneubaustrecke gebaut werden soll.

Im November dieses Jahres wollen die SBB als Projektverfasserin darüber entscheiden, welche Streckenführung im Detail geplant werden soll, um später ins Einsprache- und Bewilligungsverfahren geschickt zu werden. Ueber die Linienführung betreffend den Neubaustreckenteil Mattstetten bis vor Koppigen konnten sich die SBB und der Kanton Bern weitgehend einigen. Noch keine Einigung konnte hingegen in bezug auf den Streckenabschnitt Koppigen–Rothrist erzielt werden. Der Kanton Solothurn verlangt eine Tunnelvariante zwischen Oesch und Oenz. Die Eingriffe und Folgen einer offenen Streckenführung seien für Land, Wald und Umwelt nicht verantwortbar. Mit gleicher Begründung fordert der Kanton Bern eine Tunnelvariante zwischen Bützberg in den Raum Roggwil, den sogenannten «Muniberg-tunnel».

In diesem Zusammenhang stelle ich dem Bundesrat die folgenden Fragen:

1. Ist der Bundesrat nicht auch der Meinung, dass die von den Kantonen Bern und Solothurn geforderte Streckenführung der Bahnneubaustrecke Mattstetten–Rothrist voll zu

eigene Interessen nationalen und internationalen Interessen untergeordnet werden?

2. Ist der Bundesrat nicht auch der Ansicht, dass nicht Finanzen eine Streckenanlage bestimmen sollten, sondern primär die Ansprüche der zu durchfahrenden Landschaft und Bevölkerung. Diese Landschaft ist nach den Vorgaben des Raumplanungsgesetzes optimal zu schonen. Teilt der Bundesrat diese Ansicht? Ist der Bundesrat bereit, dem Parlament die Finanzierung der aufgrund der Vorschläge der Kantone Bern und Solothurn entstehenden Mehrkosten zu beantragen?

3. Ist der Bundesrat nicht auch der Ansicht, dass die Bahnneubaustrecken «Bahn 2000», insbesondere die Strecke Mattstetten–Rothrist, aufzeigen müssen, dass machbare und realistische Vorschläge der betroffenen Kantone berücksichtigt werden müssen im Hinblick auf die Neat? Würde das Nichteintreten auf die kantonalen Forderungen nicht einen Hemmschuh bedeuten im Hinblick auf die rasche Verwirklichung der Neat?

4. Ist der Bundesrat nicht auch der Ansicht, dass echte und begründete Anliegen der Kantone Bern und Solothurn schon im Planungsverfahren berücksichtigt werden müssen und dass diese Kantone ihr Recht nicht auf dem Einspracheweg sollten geltend machen müssen?

*Antwort des Bundesrates vom 19. Oktober 1988*

1. Die SBB werden nach Abschluss der Projektierungsarbeiten die Bauvorlage, den Bericht über die Umweltverträglichkeit des Projektes und den raumplanerischen Abstimmungsnachweis dem Bundesamt für Verkehr als erste Bewilligungsinstanz zur Einleitung des eisenbahnrechtlichen Baubewilligungsverfahrens einreichen. Die Frage, ob die von den Kantonen Bern und Solothurn geforderte Streckenführung voll zu berücksichtigen ist, kann heute noch nicht beantwortet werden. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens müssen die verschiedenen Interessen gegeneinander abgewogen werden. Den betroffenen Kantonen, Gemeinden, Grundeigentümern und weiteren Betroffenen wird dabei nochmals Gelegenheit geboten, ihre Interessen geltend zu machen.

2. Der Bundesrat teilt die Auffassung von Nationalrat Luder, dass eine möglichst umweltfreundliche Streckenvariante zu wählen ist. Er ist bereit, die SBB nochmals auf dieses Anliegen aufmerksam zu machen. Zudem ist der Bundesrat bereit, falls es sich später als notwendig erweisen sollte, dem Parlament für zusätzliche Massnahmen zur Schonung der Umwelt und der Landschaft einen Zusatzkredit zu unterbreiten.

3. Machbare und realistische Vorschläge der betroffenen Kantone werden im Zusammenhang mit dem eisenbahnrechtlichen Baubewilligungsverfahren geprüft und im Rahmen einer sorgfältigen Abwägung der verschiedenen Interessen soweit als möglich berücksichtigt. Von Nichteintreten auf die kantonalen Forderungen kann somit nicht die Rede sein.

4. Die SBB arbeiten mit den betroffenen Kantonen sowie mit den kantonalen und regionalen Fachstellen seit längerer Zeit eng zusammen, damit bereits bei der Projektbearbeitung eine möglichst einvernehmliche Lösung gefunden werden kann. Es ist dann Aufgabe des Baubewilligungsverfahrens, noch bestehende Differenzen zu bereinigen, wobei die Betroffenen, wie unter Ziffer 1 erwähnt, ihre Interessen nochmals geltend machen können.

### **Einfache Anfrage Seiler Rolf**

vom 16. Juni 1988 (88.654)

**GATT-Verhandlungen und Importe aus Entwicklungsländern**

**Négociations du GATT et développement des importations en provenance du tiers monde**

Der Bundesrat hat die Wünschbarkeit vermehrter Importe

**Dringliche Einfache Anfrage Luder vom 29. September 1988: "Bahn 2000".  
Neubaustrecken Mattstetten-Rothrist. Berücksichtigung der kantonalen und regionalen  
Interessen**

**Dringliche Einfache Anfrage Luder vom 29. September 1988: RAIL 2000. Tronçon  
Mattstetten-Rothrist. Respect des intérêts cantonaux et régionaux**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale

Jahr	1988
Année	
Anno	

Band	IV
Volume	
Volume	

Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale

Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale

Sitzung	Z
Séance	
Seduta	

Geschäftsnummer	88.1012
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	

Datum	16.12.1988 - 08:00
Date	
Data	

Seite	1980-1980
Page	
Pagina	

Ref. No	20 017 028
---------	------------

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.