

CH_VB 86.932 vom 8. Dezember 1986

Bundesverwaltung, 1986-12-08, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_86.932

FR: CH_VB 86.932 du 8 décembre 1986

IT: CH_VB 86.932 del 8 dicembre 1986

Volltext

Postulat Reichmuth 726 8 décembre 1986 #ST# 86.932 Postulat Reichmuth Nationalstrassen. Immissions- und Umweltschutz Routes nationales. Protection contre les nuisances Wortlaut des Postulats vom 8. Oktober 1986 Wie rückblickend festgestellt werden kann, wurde in frühe- ren Jahren bei der Projektierung und beim Bau der Nationalstrassen den Problemen der Immissionen auf die Umgebung sowie dem Schutz von Landschaften und Wohnsiedlungen weniger Gewicht beigemessen, als dies jetzt infolge eines vertieften Verständnisses für den Immissions- und Umwelt- schutz der Fall ist. Unbestreitbar würden heute bei verschie- denen Autobahnabschnitten die Detail Projekte umwelt- freundlicher gestaltet, selbst unter Inkaufnahme bedeuten- der Mehrkosten. Verständlicher Weise bemühen sich heute die Behörden und die Bevölkerung von betroffenen Gebieten, nachträglich Verbesserungen, beispielsweise durch Eindeckung von besonders immissionsträchtigen Autobahnabschnitten in Wohngebieten, zu erreichen. Die Behandlung solcher Begehren durch die Bundesinstanzen erfolgte mit Hinweis auf die bundesgerichtliche Rechtsprechung in Sachen Lärmschutzmassnahmen bisher restriktiv. Es sollte aber ver- mieden werden, dass Anwohner an früher erstellten Auto- bahnen gegenüber der grosszügigeren Praxis, wie sie heute beim Neubau von Nationalstrassen angewendet wird, wei- terhin benachteiligt bleiben. Der Bundesrat wird daher ersucht, Massnahmen zu treffen, um gestützt auf die neue Treibstoffzoll- und Umweltschutz- gesetzgebung die Verbesserung bestehender Nationalstras- senabschnitte in bezug auf ihre Lärmintensität und andere schwerwiegende Immissionen zulasten der Nationalstras- senrechnung, unter angemessener Beteiligung der Stand- ortkantone, zu ermöglichen. Texte du postulat du 8 octobre 1986 Lors de la planification et de la construction initiales des routes nationales, on a manifestement accordé moins d'im- portance aux effets des nuisances sur le milieu naturel ainsi qu'à la protection du paysage et de l'habitat, que ce n'est le cas actuellement en raison d'une meilleure prise de cons- cience de la nécessité de lutter contre la pollution et de protéger l'environnement. Ainsi, plusieurs nouveaux tron- çons d'autoroutes ont été incontestablement conçus de manière plus écologique, malgré d'importants surcoûts. Les autorités et la population s'efforcent tout naturellement d'apporter des améliorations aux régions touchées, par exemple en recouvrant les voies qui causent des nuisances particulièrement fortes dans les lieux habités. Toutefois, les autorités fédérales ont répondu jusqu'ici de façon plutôt restrictive à de tels efforts , et elles ont justifié leur manière d'agir par la jurisprudence du Tribunal fédéral en matière de protection contre le bruit. Il convient cependant d'éviter que les habitants proches des anciennes autoroutes restent défavorisés par rapport à ceux qui résident à proximité des nouvelles routes nationales, construites avec beaucoup plus de soin. C'est pourquoi le Conseil fédéral est prié de faciliter, en s'appuyant sur la législation concernant les droits sur les carburants et la protection de l'environnement, la correction des anciens tronçons de routes nationales quant au bruit et autres nuisances, à la charge du compte routier et avec une participation

équitable des cantons concernés. Mitunterzeichner- Cosignataires: Arnold, Binder, Cavely, Dobler, Küchler, Kündig, Lauber, Meier Hans, Muheim, Stucki.Zumbühl (11) Reichmuth: Mit meinem Postulat lade ich den Bundesrat ein, Massnahmen zu ergreifen, um - gestützt auf die neue Treibstoffzoll- und Umweltschutz-Gesetzgebung - beste- hende Nationalstrassenabschnitte in bezug auf ihre Lärmin- tensität und andere schwerwiegende Immissionen zu ver- bessern. Die Kosten würden zulasten der Nationalstrassen- rechnung, unter angemessener Beteiligung der Standort- kantone, gehen. Wir alle haben in den letzten 25 Jahren den Bau unseres Nationalstrassennetzes mitverfolgen können. Einige unter uns haben als ehemalige oder noch aktive Mitglieder von Kantonsregierungen an vorderster Front tatkräftig an unse- ren Autobahnen mitgebaut, die für die Abwicklung unseres gesamten Verkehrs und zur Entlastung der Hauptstrassen nicht nur nützlich, sondern unbedingt notwendig sind. In jenen Gebieten, wo die Autobahnen die Umfahrung von Städten und Dörfern brachten, haben sie zur Verbesserung der Lebensqualität dieser Siedlungen und damit zum Umweltschutz beigetragen. Für andere Gebiete haben die Autobahnen Nachteile gebracht, wenn zum Beispiel Dörfer und Siedlungen wegen weiträumigen Linienführungen oder aus Rücksicht auf die Topographie oder auf die Interessen anderer Siedlungsgebiete durchfahren beziehungsweise zerschnitten wurden. Ich selber kenne solche Beispiele aus meinem Kanton, und Sie kennen solche aus Ihren Kantonen. Es liegt mir fern, den Planern und Bauherren von damals im nachhinein Vorwürfe machen zu wollen; doch es muss festgestellt werden, dass in den sechziger und bis Mitte der siebziger Jahre im allgemeinen den Autobahn-Immissionen auf bewohnte Gebiete weniger Gewicht beigemessen wurde, als dies heute der Fall ist. Dazu kommt, dass damals möglichst kostengünstige Pro- jekte verwirklicht werden mussten, weil das Geld für den Autobahnbau knapp war. Ich erinnere nur an die Kostenvor- schüsse in Milliardenhöhe, die der Bund aus allgemeinen Bundesmitteln in die Strassenrechnung zuschiessen musste. So kam es, dass in der Frühzeit und im Mittelalter des schweizerischen Autobahnbaus Autobahnabschnitte gebaut wurden, die heute unter den Gesichtspunkten des Immissions- und Umweltschutzes nicht mehr so gebaut wer- den könnten. Einzelne Detailprojekte mussten umwelt- und landschaftsschonender gestaltet werden, selbst unter In- kaufnahme von bedeutenden Mehrkosten. In dieser Hinsicht wurden in den letzten Jahren verschie- dene gute Beispiele statuiert. Ich nenne nur eines: Die Untertunnelung der N 2 bei Eich am Sempachersee, die nun als Spätfolge sogar einem ehemaligen Bundesrat die Ehren- bürgerschaft der Gemeinde eingetragen hat. (Beifall) Die Konzessionen, die der Bundesrat für den Bau der künfti- gen N 4 im Knonauer Amt und anderswo einzugehen bereit ist und die ich vollständig unterstütze, seien hier nur am Rande vermerkt. Wenn sich heute die Behörden und die Anwohner von Gebieten an einer Autobahn, die früher hinsichtlich Immis- sions-, Umwelt- und Landschaftsschutz benachteiligt wur- den, nun nachträglich um Verbesserungen bemühen, so sind diese Anliegen verständlich. Mit meinem Postulat möchte ich erreichen, dass der Bund dort, wo sich solche Verbesserungen mit verhältnismässi- gem Aufwand bewerkstelligen lassen, in Anwendung einer grosszügigen Praxis mithilft. Bei der Beurteilung entspre- chender Projekte darf meines Erachtens nicht nur auf die Intensität des Lärms auf die unmittelbaren Anwohner abge- stellt werden, sondern es müssen darüber hinaus auch allgemeine orts- und landschaftsschützerische Aspekte, die für ein Dorf oder eine Siedlung von Bedeutung sind, berück- sichtigt werden. Es gibt Fälle, zum Beispiel die N 3 in Altendorf, wo durch eine Ueberdeckung der in einem Einschnitt liegenden Auto- bahn die Zweiteilung des Dorfes behoben werden könnte. Zusätzlich könnten Flächen für notwendige Spiel- und Sportanlagen der Gemeinde

gewonnen werden, für die sonst anderweitig wertvolles Land in Anspruch genommen werden musste, ein Aspekt, der im Zusammenhang mit der Reservierung der Fruchtfolgefleichen und der Erhaltung des

9. Dezember 1986 727 Beamtengesetz. Aenderung Kulturlandes ganz allgemein nicht unberücksichtigt bleiben sollte. Für solche und ähnliche Massnahmen sind beim Bund aus den Treibstoffzöllen heute und auch künftig die Mittel vorhanden, so dass es sich meines Erachtens rechtfertigt, für entsprechende Projekte ungefähr die gleichen Subventionsprozentsätze anzuwenden, wie für den seinerzeitigen Bau der Nationalstrasse. Schliesslich hat die Nationalstrassenrechnung das Geld früher durch ein billigeres Projekt bereits eingespart. Da meine Ueberlegungen zur ganzen Problematik eigentlich allgemein einleuchten müssen und der Bund übrigens bisher schon durch die Bewilligung von Lärmschutzwänden Verständnis für geplagte Autobahnansässige bewiesen hat - was ich dankbar anerkenne -, hoffe ich, dass Sie mein Postulat an den Bundesrat überweisen werden. Ob es in der Folge dadurch irgendwo und irgendwann wieder zu einem Gemeindeehrenbürgerrecht für einen Bundesrat kommen könnte, kann heute nicht versprochen, aber auch nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Bundesrat Schlumpf: Die Einladung von Herrn Reichmuth, seinem Postulat zu entsprechen, wird gerne angenommen, mit oder ohne künftiges Ehrenbürgerrecht. Ich habe schon eines, nämlich dasjenige meiner eigenen Gemeinde Felsberg; an und für sich wäre mein Bedarf gedeckt. Das soll aber in keiner Weise einer Annahme des Postulats entgegenstehen. Dessen Forderungen werden heute bei Neuanlagen schon eingehalten, wie Herr Reichmuth gesagt hat. Das sei keinerlei Kritik an dem, was man früher nicht getan hat, weil damals die Optik und Wertung eine andere war. Weil inzwischen der Verkehr ganz andere Ausmass angenommen hat, als seinerzeit veranschlagt wurde, weil auch die Immissionen verschiedenster Art ganz anders empfunden werden als vor einigen Jahren, hat man erkannt, dass in der Tat mehr getan werden muss. Deshalb also Tieferlegungen, Ueberdeckungen von Strassen usw.; das wird - ohne dass wir unverhältnismässig viel Geld investieren - unsererseits sehr entgegenkommend geprüft, und es wird dem Wunsch danach auch entsprochen. Wir sind auch durchaus bereit, Untertunnelungen und Umfahrungen für Strecken vorzunehmen, bei denen noch vor wenigen Jahren die Meinung herrschte, man könne mit Teilmassnahmen die Immissionen (auch landschaftlicher Natur) abwehren. Heute findet die Planung von Neuanlagen eine andere Bewertung. Es wäre deshalb gegenüber denjenigen Menschen, welche die Lasten früher erbauter Strassen zu tragen haben, nicht richtig, wenn man bei bestehenden Anlagen nicht nachträglich installieren würde, was nach Massgabe der Verhältnismässigkeit mit Fug verlangt werden kann. Wir sind dazu bereit: ob es sich nun um die Reduktion von inzwischen aufgekommenem Lärm oder von Abgasen handelt; es können auch Lichtimmissionen sein, wie Ständerat Reichmuth aufführte. Wir sind bereit, auch nachträglich bauliche Vorkehren zu treffen, um diese Immissionen zu reduzieren. Es geht in der Tat um etwas sehr Wichtiges, weil in der Regel Siedlungsgebiete davon betroffen sind. Es geht um eine Restitution einer möglichen Integrität der Lebens- und Arbeitsräume von Menschen. Das muss prioritäre Bedeutung bei unserer Infrastrukturpolitik erlangen. Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wir werden mit den Kantonen zusammen die nötigen Vorkehrungen treffen, die Bedürfnisse aufnehmen und ein Programm erstellen. Für die Finanzierung ist Gewähr geboten. Sie kennen den Stand der Rückstellungen. Wir haben bereits heute eine genügende verfassungsrechtliche Grundlage mit Artikel 36ter in Buchstabe d. Mit der KVP-Vorlage in Artikel 37 Absatz 2 werden wir noch eine etwas breiter abgestützte

Verfassungsgrundlage haben. Das Postulat kann also entgegengenommen werden.

Ueberwiesen - Transmis Schluss der Sitzung um 19.00 Uhr La séance est levée à 19 h 00
#ST# Sechste Sitzung - Sixième séance Dienstag, 9. Dezember 1986, Vormittag Mardi 9
décembre 1986, matin 8.00h Vorsitz - Présidence: Herr Dobler 86.014 Beamten-gesetz.
Aenderung Statut des fonctionnaires. Modification Botschaft und Gesetzentwurf vom 10.
März 1986 (BEI II, 313) Message et projet de loi du 10 mars 1986 (FF II, 317) Beschluss
des Nationalrates vom 22. September 1986 Décision du Conseil national du 22 septembre
1986 Antrag der Kommission Eintreten Proposition de la commission Entrer en matière
Matassi, Berichterstatter: Die vorliegende Botschaft umfasst zwei Geschäfte: einen
Bundesbeschluss A über die Aenderung des Beamten-gesetzes und einen Bundesbe-
schluss B über die Aenderung des Beamtenverzeichnisses. Ich schlage vor, dass wir die
Eintretensdebatte über beide Bundesbeschlüsse gemeinsam führen. Wir sind Zweirat. Im
Nationalrat wurde diese Vorlage im Plenum mit 116zu0 Stimmen in der Herbstsession
1986 verabschiedet. Unsere Kommission tagte am 25. November und verabschie-
dete beide Geschäfte nach einer Sitzungsdauer von vier Stunden einstimmig. Die Tatsache, dass
wir in der Detailbe- ratung praktisch allen Beschlüssen des Nationalrates gefolgt sind, darf
nicht darüber hinwegtäuschen, dass wir über einige Artikel ausgiebig diskutiert und zum
Teil mit knappen Mehrheiten entschieden haben. Das Dienstverhältnis der Bundesbeamten
wird in einem Gesetz vom Jahr 1927 geregelt. Die Aenderungen, die uns der Bundesrat
vorschlägt, bringen keine sensationellen Neuerungen. Mit der vorgeschlagenen Teilrevision
will der Bundesrat das Beamten-gesetz auf veränderte gesetzliche Grundlagen abstimmen
und, ganz allgemein gesagt, das Dienstverhältnis der Bundesbeamten flexibler regeln.
Anlass zu den Aenderungen gab das Erfordernis, die Teilzeitarbeit neu zu regeln und die
dafür notwendige Gesetzesgrundlage zu schaffen. Grundsätzlich soll der einzelne Beamte
mög- lichst frei darüber entscheiden können, in welcher Form er seine Aufgaben erfüllen
will. Wir begrüßen es aber, dass der Bundesrat mit seiner Bot- schaft auf Seite 4 einen
Anspruch auf Teilzeitarbeit aus- schliesst. Der Grundgedanke des Beamten-gesetzes bleibt
nach der vorliegenden Revision derselbe wie zur Zeit seiner Inkraftsetzung. Er soll «dem
Staate und den Beamten den nötigen Schutz bei der Ausübung der gegenseitigen Rechte
gewähren». Schwerpunkte der vorgeschlagenen Aenderung sind: a) die Schaffung der
gesetzlichen Grundlagen für die Teilzeitbe- schäftigung von Beamten im Sinne einer
Anpassung an Regelungen, welche in der privaten Wirtschaft längstens eingeführt sind und
sich zum Vorteil aller Beteiligten bewährt haben; b) die Gleichbehandlung von Mann und
Frau.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses,
Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali
digitali Postulat Reichmuth Nationalstrassen. Immissions- und Umweltschutz Postulat
Reichmuth Routes nationales. Protection contre les nuisances In Amtliches Bulletin der
Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale
dell'Assemblea federale Jahr 1986 Année Anno Band IV Volume Volume Session
Wintersession Session Session d'hiver Sessione Sessione invernale Rat Ständerat Conseil
Conseil des Etats Consiglio Consiglio degli Stati Sitzung 05 Séance Seduta
Geschäftsnummer 86.932 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 08.12.1986 - 18:15
Date Data Seite 726-727 Page Pagina Ref. No 20 014 915 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.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.