

CH_VB 89.577 vom 18. Juni 1990

Bundesverwaltung, 1990-06-18, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_89.577

FR: CH_VB 89.577 du 18 juin 1990

IT: CH_VB 89.577 del 18 giugno 1990

Erwägungen

E. 18

juin 1990 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 «Basel- landschaftlichen 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 Bahnhofs 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 Plangenehmigungsgeschehnisse. Beschwerdeinstanzen sind der Vorsteher des EVED und danach das Bundesgericht oder der Bundesrat. Dem Parlament stehen in diesem eisenbahnrechtlichen Plan-genehmigungsverfahren 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 zurück-zuziehen. 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 #ST# 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 Durchschnitt 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.

digitali 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
Sommeression 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

E. 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.

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