

Siebzehnte Sitzung – Dix-septième séance**Freitag, 21. März 1986, Vormittag****Vendredi 21 mars 1986, matin**

8.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Bundi

84.094

**Ueberprüfung von Nationalstrassenstrecken
Réexamen de tronçons de routes nationales***Fortsetzung – Suite*

Siehe Seite 394 hiavor – Voir page 394 ci-devant

Präsident: Ich wünsche Ihnen einen guten Morgen und erkläre die Sitzung als eröffnet.

Wir befinden uns bei der Detailberatung der N 7.

Zur Orientierung möchte ich mitteilen, dass wir über die Postulate, auch über dasjenige der Kommission, heute nicht befinden werden. Wir werden die Behandlung dieser Postulate auf die nächste Session verschieben.

**N 7 Winterthur–Frauenfeld–Kreuzlingen (Grenze)
Winterthour–Frauenfeld–Kreuzlingen (frontière)***Antrag der Kommission**Mehrheit*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit(Günter, Bäumlín, Dünki, Nauer, Seiler, Stappung)
Attikon (....)–Frauenfeld–Müllheim (Ost) 2*Proposition de la commission**Majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité(Günter, Bäumlín, Dünki, Nauer, Seiler, Stappung)
Attikon (....)–Frauenfeld–Müllheim (est) 2**Steinegger, Berichterstatter:** Ausgangspunkt für die Beurteilung dieser Teilstrecke N 7 Müllheim–Kreuzlingen sind die unhaltbaren Verkehrsverhältnisse in der Stadt Kreuzlingen. Weitere Probleme stellen die verschiedenen Dorfdurchfahrten zwischen Kreuzlingen und Müllheim. Der Anschluss an die bestehende Europa-Brücke und der Bau des Zoll-Lagers kann auch von den grössten Strassenverweigerern kaum kritisiert werden. Wir haben dort den Verkehr aus Deutschland abzunehmen. Vom neuen Zoll in Tägermoos muss dann die Verbindung zur N 7, welche heute bis Müllheim erstellt ist, gefunden werden.

NUP-Kommission, Bundesrat und Kommissionmehrheit kommen eindeutig zum Schluss, dass dieses fehlende Teilstück zu realisieren ist. Es handelt sich um eine Nationalstrasse zweiter Klasse ohne Standspuren. Die Linienführung konnte in der Zwischenzeit, aufgrund der Vorschläge der NUP-Kommission, wesentlich verbessert werden. Eine allfällige Verlängerung des Girsbergtunnels könnte die weite Fläche im Lünzelmoos auch noch besser schützen. Mit 16 zu 6 Stimmen ist der Minderheitsantrag, der auf die Erstellung dieses Teilstückes verzichten möchte, abgelehnt worden.

Verschiedentlich ist bezweifelt worden, ob auf deutscher Seite der Zubringer zwischen Allensbach und Konstanz tat-

sächlich erstellt würde. Die Kommission hat anlässlich der Sitzung am Bodensee die eindeutige Information erhalten, dass dies der Fall ist. Aufgrund des neuesten «Bedarfsplanes für Bundesfernstrassen» mit Inkraftsetzung 1. Januar 1986 wird das Teilstück Allensbach–Konstanz in Deutschland erstellt, so dass – würde dieses Teilstück nicht erstellt – dann die Situation entstünde, dass eine Fernstrasse von Deutschland bis auf die Europa-Brücke in Konstanz zukommt und wir diesen Verkehr nicht abnehmen könnten. Für diejenigen, die den regional-demokratischen Willensäusserungen einen grossen Stellenwert einräumen, ist die Situation ebenfalls klar. Es hat 1983 eine Abstimmung über eine kantonale Standesinitiative stattgefunden. Aus dieser Standesinitiative ist ersichtlich, dass das Thurgauer Volk mit 33 000 gegen 25 000 Stimmen für die Erstellung dieses Teilstückes der N 7 eingetreten ist.
Ich bitte Sie, der Kommissionmehrheit zu folgen.**M. de Chastonay, rapporteur:** Le Conseil fédéral de même que la commission NUP vous proposent de maintenir la N 7 Müllheim–Kreuzlingen en tant que route nationale de deuxième classe. La N 7 comble une indiscutable lacune dans le réseau des routes nationales. Elle a fait l'objet d'un vote consultatif favorable de l'électorat thurgovien en octobre 1983. La N 7 servira à solutionner de difficiles problèmes de circulation qui se posent dans l'agglomération de Constance–Kreuzlingen. Elle servira également à créer une liaison autoroutière, longue de 16 km, avec l'Allemagne voisine. Cette liaison exerce une emprise sur le terrain de l'ordre de 72 hectares au total, sans les contournements de Müllheim et de Kreuzlingen qui sont indispensables. Même sans la N 7, l'emprise au sol d'un contournement routier serait de l'ordre de 45 hectares.

La majorité de la commission a été sensible à l'aspect et aux conséquences économiques qu'entraînait l'inscription de cet ouvrage au réseau des routes nationales. L'autorité attend des impulsions économiques, dans le domaine touristique notamment, à partir de la réalisation de cette N 7 dans une région où une très forte variation saisonnière pourrait être atténuée par la présence d'une telle artère. Je signale également que la N 7 sera une route nationale de deuxième classe. Son profil à quatre voies sera donc réduit; il n'y aura pas de bande d'arrêt. De plus, une meilleure intégration au paysage doit encore intervenir. Ces éléments seront étudiés en collaboration avec l'autorité thurgovienne en même temps que le projet de contournement de Kreuzlingen.

M. Günter est l'auteur d'une proposition de minorité qui a été écartée par la commission par 16 voix contre 6. Pour lui, la construction de la N 7 n'était pas urgente; d'autre part, selon lui, elle n'est pas nécessaire. L'on pourrait très bien, toujours selon M. Günter, se contenter d'un contournement de Müllheim et de la continuation de l'autoroute jusqu'à Müllheim-ouest. Il a également proposé de surseoir à l'exécution de la N 7 jusqu'à l'achèvement du raccordement en territoire allemand, proposition qui a essuyé un refus de la commission par 17 voix contre 8. La majorité de la commission ne partage pas l'avis de M. Günter. La N 7 règle une bonne partie des problèmes du trafic frontalier avec l'Allemagne tout en déchargeant d'autant les routes cantonales et communales de la région. Enfin, l'on ne peut stopper à quelques kilomètres de la frontière allemande un raccordement avec l'autoroute B 33 qui, selon les renseignements obtenus, sera terminée en 1989.

Je vous demande donc d'approuver la proposition de la majorité de la commission et le préavis du Conseil fédéral en cette matière.

Günter, Sprecher der Minderheit: Ich gehöre zu denen, die – wie der Präsident gesagt hat – den regional-politischen Entscheiden eine grosse Bedeutung zumessen. Vor drei Jahren wurde im Thurgau eine Standesinitiative abgelehnt, welche verlangte, dass man diese Autobahn nicht baut. Inzwischen ist aber die Frage neu aufgerollt worden. Wie Sie wissen, hat ein erhebliches Umschwenken in der öffentli-

chen Meinung in den letzten drei Jahren stattgefunden. Ich will nicht unbedingt behaupten, dass der Entscheid heute mit Sicherheit anders herauskommen wird, halte es aber nicht für unwahrscheinlich.

Die Minderheit schlägt Ihnen vor, bei Müllheim (Ost) die N 7 enden zu lassen und den Rest bis Kreuzlingen zu streichen. Auf eine Wiederholung der Umweltargumente verzichte ich, die haben Sie gestern genügend gehört. Aber sie gelten natürlich auch hier. Auch die landschaftsschützerischen Argumente gelten hier – Agrarland im Agrarkanton Thurgau – ganz besonders.

Die Kommission hat eine Besichtigung vorgenommen. Man hat uns gezeigt, wo ein Tunnel den Seerücken schonen soll. Wir sind auf der normalen Strasse nach Kreuzlingen gefahren, haben die Grenze besichtigt und sind dann im Car wieder zurück nach Müllheim gekommen. Verkehr haben wir an diesem Werktag nicht getroffen – jedenfalls nichts, was den Namen eines Verkehrs für eine Autobahn verdienen würde. Wir haben bei uns in Interlaken im ruhigen Ostquartier mindestens ebensoviel Verkehr, wie wir damals auf der Strasse zwischen Kreuzlingen und Müllheim gesehen haben. Meines Wissens hat den Car auf der ganzen Strecke nicht ein einziges Mal ein Auto überholt. Es hat sich auch hinter dem Bus keine Kolonne gebildet.

Wenn Sie die Statistiken des Grenzüberganges ansehen, dann erkennen Sie auch, dass die Anzahl Grenzübertritte stagniert bzw. sogar rückläufig ist. Es ist also ganz offensichtlich, dass im Bereich auf die heutige Situation eine Autobahnfortführung ein Unsinn ist. Das ist ganz eindeutig. Was könnte man also noch als Argumente anführen – wir haben es bereits vom Präsidenten gehört – ausser, jeder Kanton habe Anrecht auf ein gewisses Mass an Autobahnen, insbesondere sei der Thurgau – mit Blick auf die künftige Entwicklung – bis jetzt zu wenig berücksichtigt worden?

Zur Fortführung der B 33 bis Konstanz: Wir haben dazu einen Experten der Bundesregierung bei uns gehabt; er hatte einen etwas unklaren Status, jedenfalls kam er sicher nicht mit einer Ermächtigung der deutschen Bundesregierung, um zu uns zu sprechen. Er war ein privater Fachmann. Herr Mühlmann hat uns zwar versichert, dass er als Fachmann ausgewiesen sei. Dieser Herr hat gesagt: «Die Strasse wird gebaut.» Aber weitere Informationen haben ganz klar gezeigt, dass auch auf der Konstanzer Seite das Volk nicht mehr so begeistert und die Durchführung der Strasse umstritten ist. Die Gemeinderregierung ist mit ihrem Plan in einer Volksabstimmung klar unterlegen. Auch in Konstanz erzielen Bürgerkomitees offenbar Erfolge. Ob die Autobahn B 33 gebaut wird, ist daher äusserst unklar.

Ich möchte Sie bitten, sich einmal die Landkarte vorzustellen: Der Anschluss der Schweiz an Deutschland ist sicher wichtig. Aber wenn Sie die Landkarte ansehen, dann sehen Sie relativ rasch, wenn man etwas grossräumig und europäisch denkt, dass der Anschluss über die N 4 im Raume Schaffhausen erfolgen sollte. Wenn Sie aus dem Raum Stuttgart zuerst nach Konstanz fahren und von dort wieder zurück Richtung Zürich, dann ist das europäisch gesehen ein Umweg von 40 km. Es ist also unwahrscheinlich, dass das Teilstück N 7 je eine grosse Durchgangsrouten werden kann.

Sollte die Autobahn B 33 aber bei Konstanz angeschlossen werden, dann passiert etwas ganz anderes: Es wird nämlich eine Achse dem Bodensee entlang eröffnet. Es wird dann von deutscher Seite Verkehr nach Konstanz geführt, der im Prinzip nicht nach Zürich, sondern nach St. Gallen und in den Raum Graubünden fahren will. Es ist stark zu befürchten, dass wir dann nicht die N 7 ausbauen müssen, wenn dieser Autobahnanschluss steht, sondern die T 13 zwischen St. Gallen und Kreuzlingen, weil sich der Verkehr nämlich dem Bodensee entlang durch die schönen Dörfer zwingen wird. An einer derartigen Entwicklung haben wir überhaupt kein Interesse. Es ist offensichtlich, wenn wir die N-7-Autobahn bis zur Grenze vorantreiben, dass das natürlich jenseits der Grenze ein Argument für die Beschleunigung der B 33 sein wird – genau gleich, wie man versucht, uns hier

die N 7 mit der B 33 auf der anderen Seite schmackhaft zu machen.

Wir fördern also eine Entwicklung, die für den Bodenseeraum äusserst ungünstig und unerwünscht ist.

Es gibt noch ein von Thurgauer Seite angeführtes zweites Argument, das wir genauer ansehen müssen: das Argument der wirtschaftlichen Entwicklung. Der Kanton möchte sich auch wirtschaftlich verbessern. Es ist eine weitverbreitete Meinung, dass dazu eine Autobahn gehört. Ich verstehe die dahinterstehende Logik nicht ganz. Natürlich ist es so, dass direkte und gute Verkehrsverbindungen für eine Wirtschaftsentwicklung wichtig sind. Man denke an das «goldene Dreieck»: dort waren gute Verkehrsverbindungen vorhanden, die vermutlich zur Wirtschaftsballung im Raume Zürich auch beigetragen haben. Es ist wäre aber ein Kurzschluss, daraus folgern zu wollen, dass auf eine gute Strasse auch eine erfreuliche Wirtschaftsentwicklung quasi automatisch nachfolge. Es gibt im Gegenteil Hinweise darauf, dass bei der jetzt bestehenden Struktur die Wirtschaftszentren mit guten Strassen die abgelegenen Gebiete noch drainieren werden. Es wird also das Gegenteil einer vernünftigen Wirtschaftsentwicklung eintreten.

Es gibt auch Studien dafür, dass *summa summarum* dann Arbeitsplätze in das starke Zentrum hin abwandern, denn die Strasse wird genauso für Pendler und Käufer zu einer besseren Strasse werden. Es gibt dann die ländlichen Schlafstätten, die vielleicht Steuereinnahmen bringen. Aber das ist eine Entwicklung, die wir nicht fördern sollten, weil es ungünstig ist, dass die Leute immer weiter weg von den grossen Wirtschaftszentren im Grünen wohnen, aber letztlich eben doch in den Wirtschaftszentren arbeiten.

Ich möchte unsere Thurgauer Freunde beschwören, dass sie diesem Irrglauben nicht anhängen. Wir werden gerne helfen, wenn es darum geht, dem Kanton Thurgau den ihm zustehenden Geldanteil zukommen zu lassen. Es ist eine ähnliche Situation wie im Wallis.

Sie sollten aber nicht glauben, wenn Sie die Strasse bauen, dass diese einer guten Wirtschaftsentwicklung sehr förderlich sein wird. Sie wird Ihnen höchstens Steuerzahler, aber keine Arbeitsplätze bringen. Im gesamten gesehen ist das für die Schweiz eine ungute Entwicklung, weil die Arbeitswege länger werden und die Umweltprobleme noch zunehmen.

Aus all diesen Gründen empfehle ich Ihnen, die Autobahn N 7 gemäss dem Antrag der Minderheit bei Müllheim Ost enden zu lassen.

Nauer: Unser ehemaliger Ratskollege, der Thurgauer Volkswirtschaftsdirektor Hanspeter Fischer, hat anlässlich der Besichtigung des bestrittenen Teilstückes Müllheim–Kreuzlingen freimütig zugegeben, dass das heutige und zukünftige Verkehrsaufkommen eine N 7 nicht rechtfertigt. Die Kommission Biel ihrerseits hält in ihrem Bericht fest: «Es bestätigt sich die bereits in der Vorstudie gemachte Erkenntnis, dass die Verkehrsbelastung den Ausbau der N 7 zwischen Müllheim und der Landesgrenze zu einer Nationalstrasse erster Klasse nicht rechtfertigt.»

An der Tatsache der schwachen Verkehrsauslastung ändert auch die Redimensionierung auf eine Nationalstrasse zweiter Klasse nur wenig. Den Befürwortern des Ausbaus dient als Begründung die in Konstanz endende deutsche Autobahn aus dem Raume Singen. Nun hat aber in den letzten fünf Jahren der Grenzverkehr um gegen 30 Prozent abgenommen. Es ist darum fraglich, ob die in Konstanz endende deutsche Autobahn eine Zunahme des Grenzverkehrs mit sich bringt. Für die über Singen–Schaffhausen in die Schweiz einreisenden Autofahrer resultiert die schon von Herrn Günter erwähnte Streckeneinsparung von nahezu 40 Kilometer. Ein Anreiz für eine Einreise über Konstanz besteht kaum. Hinzu kommt, dass sowohl beim Emmishofer als auch beim Gottlieber Zoll noch genügend Raum für Zufahrten vorhanden ist.

Bleibt noch die Erwartung auf eine wirtschaftlich Belebung durch die N 7 im Oberthurgau. Solche Erwartungen sind Glaubenssache. Es ist erstaunlich, dass sich der Irrglaube

nicht ausrotten lässt, wonach der Bau neuer Strassen der Zauberschlüssel sei, um wirtschaftliche Entfaltung und Reichtum zu bringen. Alle Erfahrungen zeigen, dass Autobahnen, wo sie gebaut wurden, einen anderen Effekt zeitigen, als ihn die Erschliessungspropheten erwarteten: In der Regel stiegen vor allem die Bodenpreise an; als nächstes wuchs die Zahl der Auspendler. Nicht die Betriebe kamen, sondern die Leute gingen! Diese Fakten, sei es das nicht vorhandene Verkehrsaufkommen, die kaum zu belegende Zunahme des Grenzverkehrs oder die irriige Annahme einer positiv beeinflussten wirtschaftlichen Entwicklung, zeigen, dass eine Fortführung der N 7 nicht gerechtfertigt ist.

Die Kreuzlinger Verkehrsprobleme manifestieren sich vor allem in zwei Arten von Flaschenhälsen, nämlich im Bereich der Grenzposten und der Niveau-Uebergänge. Der Ausbau der Zollanlagen ist aber Sache des Bundes. Die Beseitigung der Niveau-Uebergänge kann aus Treibstoffzollgeldern unterstützt werden. Eine N 7 mit der Beanspruchung von über 100 Hektaren Land, mit der Zerschneidung eines der grössten zusammenhängenden Waldgebiete des Kantons Thurgau, ist nicht zu verantworten.

Ich ersuche Sie, dem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Weber-Arbon: Wenn ich zu diesem Thema das Wort ergreife, tue ich es in meinem persönlichen Namen, nicht im Namen der Fraktion, gewissermassen als Parlamentarier des Kantons Thurgau.

Darf ich Sie darauf aufmerksam machen, dass die Weiterführung der N 7, wie sie jetzt für uns zur Diskussion steht, neben der Entlastung der Stadt Kreuzlingen einen ausgeprägt grenzüberschreitenden Charakter hat. Es stellt sich also ein internationales Planungs- und Koordinationsproblem mit unseren deutschen Nachbarn. Wie steht es mit dieser Koordination?

Ich zitiere die Botschaft des Bundesrates, Seite 23. Der Bundesrat schrieb hier am 17. Dezember 1984 folgendes: «Obwohl der Zeitpunkt der Abnahme der N 7 durch die Bundesrepublik Deutschland noch nicht definitiv festgelegt ist, steht bereits fest, dass die N 7 auf deutschem Hoheitsgebiet eine entsprechende Fortsetzung finden wird.» Mir persönlich hat diese Erklärung nicht genügt. Ich war bisher gegen die Weiterführung der N 7.

Was ist inzwischen geschehen? Der Herr Kommissionspräsident hat bereits darauf hingewiesen. Ende Januar dieses Jahres hat der Deutsche Bundestag in Bonn auf Antrag seines Ausschusses für Verkehr den sogenannten «Bedarfsplan für die Bundesfernstrassen» neu formuliert und endgültig verabschiedet. Darin enthalten ist das Strassenstück der Bundesfernstrasse B 33, Allensbach (West)–Konstanz (Landesgrenze). Dieses Projekt wurde sogar als im vordringlichen Bedarf befindlich erklärt, soll also in den nächsten Jahren realisiert werden. Es soll eine vierspurige Strasse gebaut werden, wie bei uns, es soll also eine Redimensionierung stattfinden, genau wie wir sie gemäss Antrag des Bundesrates und der Kommission vorgesehen haben. Ich würde es begrüessen, wenn der Departementschef diese Information, die ich Ihnen jetzt dargelegt habe, aus der Sicht der Regierung ebenfalls bestätigen könnte.

Damit ist für mich eine Bedingung dafür erfüllt, dass ich meine Opposition gegen die vom Bundesrat vorgeschlagene Weiterführung der N 7 bis zur Grenze nach Konstanz aufbebe. Ein Beibehalten des *status quo* bei uns würde, wenn die Deutschen ihre Bundesfernstrasse bis zur Grenze in Konstanz fertig erstellt haben, zum helvetischen, vielleicht sogar zu einem europäischen Kuriosum. Auf ein solches «Umdenkmal» – ich verwende hier den neuen Ausdruck, den gestern unser Ratskollege Müller-Bachs anstelle des Ausdrucks «Strassenbautorso» verwendet hat – möchte ich im Raume Kreuzlingen lieber verzichten, bei allem Verständnis, das ich für den Umweltschutz habe, ein Verständnis, das wir niemals klein schreiben dürfen.

Noch ein Wort an die Adresse von Herrn Günter: Ich bin mit Ihnen einverstanden, dass die Bejahung dieses Projektes gemäss Antrag Bundesrat auf keinen Fall ein Präjudiz stel-

len darf für eine Weiterführung der von Ihnen zitierten T 13. Da mache ich voll und ganz mit Ihnen mit.

Bundesrat Schlumpf: Ich bitte Sie, der Kommissionsmehrheit und dem Bundesrat zuzustimmen.

Ich will auch die Bestätigung abgeben, die Nationalrat Weber jetzt eben wünschte. Es ist so, wie die Kommissionsreferenten bereits sagten: Der Deutsche Bundestag hat im Januar beschlossen, in das Netz von Bundesfernstrassen die Strasse B 33 Allensbach–Konstanz als vordringlich aufzunehmen. Es besteht die Entschlossenheit in der Bundesrepublik, den Ausbau voranzutreiben. Damit ist – wie von Herrn Weber dargelegt wurde – die internationale Verknüpfung der N 7 gesichert.

Wenn man im Hinblick darauf diese Strecke von 16 km nicht ausbauen würde, entstände hier nicht nur – um den Begriff aufzunehmen – ein «Umdenkmal», sondern ein europäisches Unikum. Bei einem grenzüberschreitenden Strassenzug, der von Norden nach Süden führt und sich hier verteilt, mitten drin 16 km nicht zu schliessen, wäre tatsächlich nicht zu vertreten. Dabei sind wir durchaus mit den Empfehlungen der Kommission Biel einverstanden, dass Redimensionierungen und gewisse Projektverbesserungen geprüft werden müssen. Im Projektierungsverfahren wird dem Rechnung getragen.

Ich möchte auch hier wieder darauf hinweisen, wie wir das gestern bei verschiedenen Abschnitten (N 1, SN 1/SN 3, N 4) diskutiert haben: Was passiert, wenn wir diese Strecke nicht ausbauen, wenn wir diese Lücke nicht schliessen? Dann entlädt sich der anrollende Verkehr, insbesondere von Norden, auf den Haupt- und Nebenstrassen dieses Raumes. Ob die Strasse gebaut wird oder nicht, der Verkehr wird herangeführt, auch von der Schweiz her gegen Norden. Dann werden die Sekundärstrassen, insbesondere die kantonalen Hauptstrassen in diesem Raum samt Ortsdurchfahrten, überlastet. Wenn wir die Kriterien, die man gestern in den behandelten Fällen beachtet hat und gemäss denen man zu den entsprechenden Entscheiden gekommen ist, auch hier anwenden müssen wir dem Ausbau dieser Strecke zustimmen.

Ich möchte Sie darum bitten, der Kommissionsmehrheit und dem Bundesrat zu folgen.

Präsident: Wir haben zu entscheiden über den Strassenabschnitt N 7. Wir haben die beiden Anträge Mehrheit und Minderheit (Günter). Die Minderheit Günter beantragt, das Strassenstück Müllheim-Kreuzlingen zu streichen. Hier wird wieder Abstimmung mit Namensaufruf verlangt.

Namentliche Abstimmung – Vote par appel nominal

Für den Antrag der Mehrheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la majorité:

Aliesch, Allenspach, Ammann-Bern, Aubry, Auer, Berger, Biel, Blocher, Blunschy, Bonnard, Bonny, Bratschi, Brämi, Bürer-Walenstadt, Butty, Candaux, Cantieni, Cevy, de Chastonay, Cincera, Columberg, Cottet, Cotti Flavio, Cotti Gianfranco, Couchepin, Coutau, Darbellay, Dirren, Dubois, Eggenberg-Thun, Eggli-Winterthur, Eggly-Genève, Eisenring, Eng, Eppenberger-Nessler, Etique, Fischer-Hägglingen, Fischer-Sursee, Flubacher, Frei-Romanshorn, Früh, Gautier, Geissbühler, Giger, Giudici, Grassi, Hofmann, Hösli, Houmar, Humbel, Hunziker, Jeanneret, Jung, Keller, Kohler, Raoul, Koller Arnold, Kühne, Künzi, Landolt, Loretan, Lüchinger, Maitre-Genève, Martignoni, Martin, Massy, Mühlemann, Müller-Scharnachtal, Müller-Meilen, Müller-Wiliberg, Nebiker, Nef, Neuenschwander, Oehler, Ogi, Perey, Pfund, Pidoux, Pini, Reich, Reimann, Revaclier, Rime, Rohrer, Rubi, Ruch-Zuchwil, Ruckstuhl, Rutishauser, Rüttimann, Sager, Salvioni, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Schärli, Schmidhalter, Schneider-Luzern, Schüle, Schwarz, Segmüller, Soldini, Spoerry, Steinegger, Stucky, Thévoz, Tschuppert, Uhlmann, Villiger, Wagner, Wanner, Weber-

Schwyz, Weber Leo, Weber-Arbon, Wellauer, Widmer, Wyss, Ziegler, Zwingli (116)

Für den Antrag der Minderheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la minorité:

Bircher, Braunschweig, Brélaz, Carobbio, Chopard, Dünki, Fankhauser, Fetz, Grendelmeier, Günter, Gurtner, Herczog, Hubacher, Leuenberger-Solothurn, Maeder-Appenzell, Mauch, Müller-Aargau, Müller-Bachs, Nauer, Neukomm, Oehen, Oester, Ott, Rebeaud, Renschler, Robert, Ruf-Bern, Seiler, Stamm Judith, Stamm Walter, Stappung, Steffen, Uchtenhagen, Weber Monika, Weder-Basel, Zwiygart (36)

Der Stimme enthalten sich folgende Ratsmitglieder:

S'abstiennent:

Ammann-St. Gallen, Borel, Christinat, Clivaz, Deneys, Friedli, Gloor, Lanz, Longet, Meizoz, Nussbaumer, Petitpierre, Pitteloud, Reichling, Risi-Schwyz, Robbiani, Ruffy, Schnyder-Bern, Vannay, Wick, Zehnder (21)

Abwesend sind die folgenden Ratsmitglieder:

Sont absents:

Aregger, Basler, Bäumlín, Bühler-Tschappina, Cavadini, Dupont, Euler, Fehr, Feigenwinter, Frey-Neuchâtel, Gehler, Graf, Hari, Hess, Iten, Jaeger, Jaggi, Leuenberger Moritz, Magnin, Meier-Zürich, Meyer-Bern, Morf, Riesen-Fribourg, Röthlin, Spälti, Zbinden (26)

Der Präsident, Herr Bundi, stimmt nicht

Le président, M. Bundi, ne vote pas

N 9 Vallorbe (Grenze)–Chavornay und Villars-Ste-Croix–Villeneuve–Sitten–Brig–Simplon–Gondo (Grenze) Vallorbe (Frontière)–Chavornay et Villars-Ste-Croix–Villeneuve–Sion–Brigue–Simplon–Gondo (frontière)

Antrag der Kommission

... Chavornay (Anschluss an N 1)

2

Villars-Ste-Croix (Abzweigung von N 1)–

Lutrive (mit Abzweigung nach Corsy)–Villeneuve

1

N 1 Genf(N)–Ecublens (mit Abzweigung nach Lausanne La Maladière)–Chavornay–Yverdon

1

Antrag Herczog

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

... Chavornay (accès à la N 1)

2

Villars-Ste-Croix (bifurcation de la N 1)–

Lutrive (bifurcation vers Corsy)–Villeneuve

1

N 1 Genève (N)–Ecublens (bifurcation vers Lausanne La Maladière)–Chavornay–Yverdon

1

Proposition Herczog

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Steinegger, Berichterstatter: Die N 9 ist nicht Bestandteil dieses Beschlusses. Ich schlage vor, dass wir diese Postulate separat in einer nächsten Session diskutieren.

M. de Chastonay, rapporteur: La question de la N 9 ne relève pas de notre compétence. En effet, le maintien ou la suppression de ce petit tronçon autoroutier/route nationale est du ressort du Conseil fédéral. La question doit donc être réglée, soit par voie de motion, soit par voie de postulat. Au sein de la commission, nous l'avons fait par voie de postulat accepté par le Conseil national.

Etant donné que nous sommes quelque peu pressés par le temps, je vous demande de renvoyer le traitement de ce postulat à la session de juin prochain.

Steinegger, Berichterstatter: Es handelt sich um eine rein formelle Bereinigung bei der N 9. Materiell ändert sich über-

haupt nichts, da aufgrund der heutigen Gegebenheiten der Ist-Zustand fixiert wird.

Bundesrat **Schlumpf**: Einverstanden.

Präsident: Herr Herczog hat seinen Antrag zurückgezogen. Damit ist der Antrag der Kommission des Nationalrates unbestritten.

Angenommen gemäss Antrag der Kommission Adopté selon la proposition de la commission

Art. 4a Uebergangsbestimmungen

Eventualantrag der Minderheit

(Günter, Dünki)

(falls die Minderheitsanträge betreffend N 1, SN 1/SN 3 und N 7 abgelehnt werden)

Ueber den Bau der folgenden Nationalstrassenstrecken wird erst entschieden, wenn die genannten Bedingungen erfüllt sind:

N 1 Yverdon–Avenches:

nach Fertigstellung der N 5

SN 1/SN 3 Zürich (Hardturm-Sportplatz)–Platzspitz–Sihlhölzli:

nach Fertigstellung der Strecke Weiningen–Urdorf–Uetlibergtunnel–Zürich (Brunau) (N 1c)

N 7 Müllheim–Kreuzlingen (exkl. Zollanlage Kreuzlingen): nach Fertigstellung des Anschlusses an das deutsche Autobahnnetz

Art. 4a Dispositions transitoires

Proposition subsidiaire de la minorité

(Günter, Dünki)

(au cas où les propositions de la minorité concernant la N 1, la SN 1/SN 3 et la N 7 seraient rejetées)

Une décision ne sera prise au sujet de la construction des tronçons de routes nationales énumérés ci-après qu'une fois les conditions mentionnées remplies:

N 1 Yverdon–Avenches:

après l'achèvement de la N 5

SN 1/SN 3 Zurich (Hardturm-Sportplatz)–Platzspitz–Sihlhölzli:

après l'achèvement du tronçon Weiningen–Urdorf–tunnel de l'Uetliberg–Zurich (Brunau) (N 1c)

N 7 Müllheim–Kreuzlingen (excepté les installations douanières de Kreuzlingen):

après l'achèvement du raccordement au réseau autoroutier allemand

Günter, Sprecher der Minderheit: Nachdem wir die einzelne Autobahnücke bereits eingehend diskutiert haben, kann ich mich kurz halten. Die drei Moratoriumsanträge sind überall dort gestellt, wo zwei Autobahnen gleichzeitig gebaut werden.

Bei der N 1 ist der Antrag gestellt, dass wir warten und die Lage nach Fertigstellung der N 5 neu beurteilen. Sie haben ja bei der vorangehenden Diskussion gesehen, dass Uneinigkeit darüber besteht, ob die N 1 dann noch nötig sei. Die Minderheit ist der Meinung, dass wir Zeit genug haben, dies im Massstab 1 zu 1 auszuprobieren, indem wir sehen, wie sich die Verhältnisse entwickeln.

Aehnlich ist es bei der SN 1/SN 3, (dem Zürcher «Ypsilon»). Ob das Ypsilon nötig ist, sollte unserer Ansicht nach erst beurteilt werden, wenn die Umfahrung Zürichs gebaut und in Betrieb ist. Man sollte nicht gleichzeitig an zwei Enden Autobahnen bauen, von denen sich die eine möglicherweise als doch nicht ganz dringend nötig herausstellt. Dass eine Strasse möglicherweise nötig ist, darf heute für den Bau nicht mehr genügen.

Ueber die N 7 haben wir eben abgestimmt. Sie haben die Erklärung von Herrn Bundesrat Schlumpf gehört, was die deutsche Bundesregierung beabsichtigt. Wenn diese Strasse so dringlich gebaut wird, sollte man in wenigen Jahren absehen können, ob der Dringlichkeit auch Folge

gegeben wird. Persönlich zweifle ich daran, weil auch in Deutschland der Widerstand gegen Strassen wächst. Ich bin aber froh, wenn wir über diese Frage noch abstimmen können, damit wir es schwarz auf weiss haben, ob dieser Rat wirklich jetzt entscheiden will, was die Zukunft bringen soll. Die LdU/EVP-Fraktion hält das für relativ unvorsichtig in bezug auf die Zukunftsprognosen des Verkehrs, aber auch in bezug auf die finanzielle Entwicklung unseres Staates.

Steinegger, Berichterstatter: Wir haben über diese Teilstücke entschieden, die N 1, das Express-Strassensystem in Zürich und jetzt die Strecke Kreuzlingen–Müllheim. Dieser Antrag beinhaltet eigentlich, dass wir nun sagen würden: Wir haben entschieden, aber wir haben doch nicht entschieden. Wir wollen später noch einmal entscheiden. Das ist vom Entscheidablauf her natürlich sehr problematisch. Auch sachlich wird bei der N 1 die Sache auf den Kopf gestellt. Wir müssen bei der N 1 diesen Beschluss nun durchziehen, und der Bundesrat kann dann überlegen, ob gewisse Anpassungen an der N 5 gemacht werden sollen. Aber wir möchten nicht auf die N 5 warten und anschliessend dann über die N 1 diskutieren. Beim Express-Strassensystem in Zürich hat der Antrag eine gewisse sachliche Berechtigung. Wir haben aber hier ausgeführt, von der Kommissionsmehrheit her, dass wir erwarten, dass der Uetlibergtunnel mindestens gleichzeitig mit dem I in Betrieb genommen wird, damit das Zürcher Ypsilon vom Durchgangsverkehr möglichst befreit bleiben kann. Bezüglich der N 7 haben wir heute gehört, dass in Deutschland beschlossen worden ist, diese Fernstrasse bis Konstanz auf die Europabrücke fortzusetzen und dass wir aus diesen Gründen über genügend Entscheidungsgrundlagen verfügen, um zu sagen, dass wir die N 7 nun bauen müssen. Wir haben bei allen Teilstücken zu berücksichtigen, dass der Linienführungsentscheid, den wir hier treffen, nicht bedeutet, dass man am anderen Tag mit dem Bauen beginnen kann, sondern erst mit der generellen Projektierung und mit der Detailprojektierung. Aus diesen Gründen beantrage ich Ihnen, diesen Antrag abzulehnen.

M. de Chastonay, rapporteur: Je serai bref. M. Günter demande, au cas où les propositions de la minorité concernant la N 1, l'«Y» de Zurich et la N 7 seraient rejetées, de ne prendre une décision définitive quant à leur sort qu'après l'achèvement de la N 5, du tunnel de l'Uetliberg, du raccordement au réseau autoroutier allemand.

Je vous demande évidemment de rejeter cette proposition qui a elle-même été refusée par votre commission par 17 voix contre 8. Comme on l'a affirmé à cette tribune à plusieurs reprises déjà, il est devenu vraiment urgent de combler enfin les lacunes présentées par notre réseau autoroutier depuis 1977. Il faut donc s'abstenir de toute mesure dilatoire relative à la mise en oeuvre de la procédure se rapportant au tronçon concerné. Je note que les démarches pour les modifications du gabarit que la commission a apportées à la N 1 et à la SN 1, de même que les études relatives à l'élaboration des projets définitifs au sens des articles 21 et suivants de la loi sur les routes et d'autres lois comme celle sur la protection de l'environnement, prendront un temps considérable puisque la procédure doit être menée par les cantons en collaboration avec les services fédéraux concernés.

D'autre part, la N 1 doit dégorger le trafic sur les routes cantonales de la région Yverdon–Payerne, indépendamment de la N 5, au cas où précisément nous ne pourrions pas faire avancer la construction de ces ouvrages. Il en est de même de la N 7 dans la région fort encombrée par le trafic indigène de Kreuzlingen et de Müllheim, de même enfin à Zurich où le tunnel de l'Uetliberg ne peut pas résoudre à lui seul tous les problèmes intenses posés par la circulation de la «city» zurichoise et créés par les débouchés sur les artères de la ville de la N 1 ou de la N 3. En conséquence, je vous demande de refuser la proposition

subsidaire de M. Günter et d'accepter la proposition de la majorité de la commission.

Bundesrat Schlumpf: Ich bitte Sie wie die Herren Kommissionsprecher, diesen Minderheitsantrag abzulehnen. Noch einmal kurz: Die N 1 Avenches–Yverdon muss gebaut werden, mit der N 5 und N 12. Die N 5 hat eine ganz andere, eine begrenzte Funktion im Gesamtsystem. Wir haben das gestern dargelegt. Es ist eine regionale Sammelschiene. Trotz N 5 brauchen wir die N 1 im Hinblick auf ihre übergeordnete Funktion.

SN 1/SN 3 Zürich: Auch wenn Zürich umfahren wird – samt Uetlibergtunnel –, bleibt das Problem der Ueberlastung im nicht geschlossenen Teilstück, weil sich da der Ziel- und Quellverkehr mit dem Durchgangsverkehr verbindet und überlagert. Und dieses Zusammentreffen wird zu einer dauernden Ueberlastung führen. Wir sind es der Bevölkerung in den Siedlungsgebieten im Raume der Durchfahrtstrassen SN 1/SN 3 schuldig, dass wir diese Lücke schliessen. In bezug auf die N 7: Wenn wir jetzt weitermachen können, dann wird die Fertigstellung dieses Teilstückes sicher zeitlich mit dem Anschluss Konstanz der B 33 zusammenfallen. Auch deshalb ist ein Aufschub nicht gerechtfertigt. Ich möchte Sie bitten, diese drei Anträge abzulehnen.

Präsident: Die Mehrheit der Kommission und der Bundesrat lehnen den Eventualantrag der Minderheit Günter ab.

Abstimmung – Vote

Für den Eventualantrag der Minderheit	29 Stimmen
Dagegen	92 Stimmen

Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	100 Stimmen
Dagegen	2 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Präsident: Im Einvernehmen mit der Kommission und dem Bundesrat schlagen wir vor, die Behandlung sämtlicher Postulate auf die Sommersession zu verschieben.

Zustimmung – Adhésion

Ueberprüfung von Nationalstrassenstrecken

Réexamen de tronçons de routes nationales

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	17
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.094
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.03.1986 - 08:00
Date	
Data	
Seite	430-434
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 186

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.