

Der Gemeinderat von Schinznach Bad teilte mit Schreiben vom 5. November 1982 den Petitionskommissionen beider Räte mit, dass Gemeinderat und Bevölkerung von Schinznach Bad keine Veranlassung sehe, vom offiziellen Projekt abzurücken.

Die sogenannte Süd-Umfahrung, die der Bundesrat ursprünglich als generelles Projekt vorgesehen hatte, wird von den Petenten nicht wieder zur Diskussion gestellt.

2. Die Gemeinderäte von Schinznach Dorf und Umiken hatten im Mai 1982 bereits Petitionen an den Bundesrat gerichtet, worin sie sich für die Verwirklichung der Verständigungsvariante einsetzten.

Die Gemeinderäte von Villnachern, Schinznach Bad, Scherz, Habsburg, Lupfig und Mülligen teilten dem Bundesrat hingegen mit, dass sie das offizielle Projekt unterstützen. Der Bundeskanzler wies mit Schreiben vom 20. September 1982 die Petitionen zugunsten der Verständigungsvariante ab mit der Begründung, der Bundesrat habe das generelle Projekt für die Teilstrecke Hornussen-Verzweigung N1/N3 Birrfeld der Nationalstrasse N3 nach bald 15 Jahren Verhandlungen über die Linienführung genehmigt. Die Prüfung einer neuen Variante würde zu einer ausweglosen Situation führen, weil jede andere Lösung von den Betroffenen ebenso bestritten würde. So hätten die Gemeinderäte von Schinznach Bad, Scherz, Habsburg, Lupfig, Mülligen und Villnachern die Verständigungsvariante als unakzeptabel erklärt. Der Bundesrat teile die Meinung des aargauischen Regierungsrates und von Gemeinden und Behördenvertretern des Fricktales, wonach die Lücke Hornussen-Birrfeld ohne Verzögerungen geschlossen werden müsse.

3. Der Bundesrat hat am 27. Mai 1980 das generelle Projekt für die Teilstrecke Hornussen-Verzweigung N1/N3 Birrfeld der Nationalstrasse genehmigt. Zurzeit findet die Ausarbeitung und Bereinigung der Ausführungsprojekte statt. Ein Teil der Ausführungsprojekte wurde öffentlich aufgelegt. Dagegen sind 200 Einsprachen eingegangen. Der Regierungsrat des Kantons Aargau hat die Einsprachen behandelt. Die Einspracheentscheide sind zum Teil an das Bundesgericht weitergezogen worden.

Nach Abschluss des Bereinigungsverfahrens wird das Departement des Innern zu entscheiden haben, ob die Ausführungsprojekte genehmigt werden können. Mit der Genehmigung ist die Baufreigabe entsprechend dem Bauprogramm des Bundesrates, das jährlich festgelegt wird, verbunden.

4. Nach Artikel 11 des Bundesgesetzes vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen entscheidet die Bundesversammlung auf Antrag des Bundesrates endgültig über die allgemeine Linienführung und die Art der zu errichtenden Nationalstrassen. Die generelle Projektierung wird vom eidgenössischen Amt für Strassenbau in Zusammenarbeit mit den interessierten Bundesstellen und Kantonen durchgeführt (Art. 13).

Die Petitionen 1 bis 6 richten sich gegen den Entscheid vom 27. Mai 1980 betreffend die Genehmigung des generellen Projektes der Teilstrecke Hornussen-Verzweigung N1/N3 Birrfeld der Nationalstrasse N3. Der Bundesrat soll auf diese Projektgenehmigung zurückkommen und die sogenannte Verständigungsvariante als generelles Projekt genehmigen. Die Petitionen fallen damit in den Zuständigkeitsbereich des Bundesrates.

5. Die Petitions- und Gewährleistungskommission anerkennt die Zuständigkeit des Bundesrates, die generellen Projekte von Nationalstrassenabschnitten zu genehmigen. Sie stellt aber fest, dass sie sich gemäss Artikel 40 des Ratsreglementes mit den vorliegenden Eingaben zu befassen habe. Sie diskutierte daher auch materielle Fragen der unterbreiteten Varianten. Dabei war sich die Kommission bewusst, dass sie sich nur indirekt durch eine Meinungsäusserung oder eine Empfehlung für die Anliegen der Petenten einsetzen könnte.

In der Diskussion kam unter anderem zum Ausdruck, dass sowohl das offizielle Projekt als auch die Verständigungsvariante sowie weitere Vorschläge neben Befürwortern stets

auch Gegner haben. Aus den Ausführungen des Vertreters des Departementes des Innern ging hervor, dass die von den Befürwortern der Verständigungsvariante genannten Vorteile bezüglich Kulturland, Immissionen, Landschaftsbild und Schutz der Quellen von Schinznach Bad zumindest nicht evident sind. Nach Meinung der kantonalen und der eidgenössischen Behörden stellt das in jahrelanger Arbeit entstandene offizielle Projekt planerisch, verkehrstechnisch und bezüglich Umweltschutz ein Optimum dar. Ein erneuter Wechsel der Variante wäre zudem mit einer weiteren Verzögerung des Baubeginns um fünf bis sieben Jahre verbunden.

Die Kommission ist mehrheitlich der Meinung, dass sehr wichtige Gründe vorliegen müssen, damit sie zuhanden des Rates eine Empfehlung – für oder gegen eine Variante – an den Bundesrat abgeben könnte. Sie weist auf die zurückhaltende Praxis der eidgenössischen Räte bei der Behandlung von Vorstössen zu einzelnen Nationalstrassenabschnitten hin. Das Parlament habe schon wiederholt betont, dass es – bei allem Verständnis für die Anliegen der Petenten – nicht seine Aufgabe sein könne, örtliche und regionale Gesichtspunkte eines nationalen Bauwerkes zu überprüfen. Diese sollen bei der Genehmigung des generellen Projektes durch den Bundesrat – die im Einvernehmen mit dem Kanton und den betroffenen Gemeinden stattfindet – berücksichtigt werden.

Die Kommission beschloss mit Stichentscheid des Präsidenten, in ihrem Antrag keine Empfehlung an den Bundesrat zu formulieren. Damit entschied sie auch, keine Anhörung von Vertretern der verschiedenen Varianten durchzuführen.

Die Kommission möchte es jedoch nicht unterlassen, den Bundesrat insbesondere auf die Wichtigkeit des Quellenschutzes und einer raschen Behandlung des Problems aufmerksam zu machen.

Antrag der Kommission

Die Kommissionsmehrheit beantragt, die Petitionen dem Bundesrat zu überweisen.

Die Kommissionsminderheit (Braunschweig, Jaggi, Longet, Nauer) beantragt, die Petitionen an die Kommission zurückzuweisen mit dem Auftrag, auch die Petenten seien gleicherweise wie die Vertreter der Verwaltung anzuhören.

Proposition de la commission

La commission dans sa majorité, propose de transmettre ces pétitions au Conseil fédéral.

La minorité de la commission (Braunschweig, Jaggi, Longet, Nauer) propose de renvoyer les pétitions à la commission, tout en chargeant celle-ci d'entendre également les pétitionnaires, et non seulement les représentants de l'administration.

Diskussion verschoben (vgl. unten, Postulat Bircher)

Discussion renvoyée (voir ci-après, Postulat Bircher)

82.309

Postulat Bircher

Nationalstrasse N3 Bözberg-Birrfeld Route nationale N3 Bözberg-Birrfeld

Wortlaut des Postulates vom 27. Januar 1982

Der Bundesrat wird gebeten, angesichts der andauernden Ausweglosigkeit im Streit um die Linienführung der N3, Bözberg-Birrfeld, auf seinen Entscheid vom 27. Mai 1980 zurückzukommen und die strittigen Varianten grundsätzlich überprüfen zu lassen. Diese sind in technischer, umweltbezogener und finanzieller Sicht auch einer Lösung gegen-

überzustellen, die auf dem bestehenden, gut ausgebauten Kantonsstrassennetz basiert und durch örtliche Umfahrungen den Schutz der bisher stark vom Verkehr belasteten Gemeinden gewährleistet.

Texte du postulat du 27 janvier 1982

Le tracé de la N3 entre Bözberg et Birrfeld ayant déclenché une polémique sans fin, le Conseil fédéral est prié de revenir sur sa décision du 27 mai 1980 et de soumettre les variantes proposées à un examen approfondi. La solution retenue devra répondre aux impératifs d'ordre technique, financier et écologique; elle devra en outre tenir compte de notre réseau de routes cantonales, du reste bien développé, et, en ayant soin de contourner les agglomérations, assurer la protection des communes qui jusqu'à ce jour ont dû subir les nuisances d'un trafic trop intense.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Affolter, Akeret, Ammann-St. Gallen, Bäumlín, Braunschweig, Brélaz, Bundi, Christinat, Eggenberg-Thun, Euler, Gloor, Günter, Jaggi, Kaufmann, Oester, Mauch, Meier Werner, Morf, Nauer, Oehen, Ott, Petitpierre, Reimann, Rothen, Schär, Schmid, Segmüller, Uchtenhagen, Wagner, Zehnder, Ziegler-Solothurn (31)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Es ist das Verdienst des Postulates von Nationalrat Chopard vom 7. Oktober 1980 und der inzwischen von der «Arbeitsgemeinschaft zum Schutze der Therme von Bad Schinznach» vorgelegten Variantenstudien und Argumente, dass auf die Gefährdung der Mineralquelle von Schinznach Bad aufmerksam gemacht wurde. Mit einer eigenen Variante ist der offiziell vom aargauischen Baudepartement vorgelegten Streckenführung der N3 der Kampf angesagt worden. Alle nur möglichen Einsprachen und Verfassungsklagen sind angekündigt worden. Gutachten und Gegengutachten belegen die äusserst schwierige Situation.

Der Variantenkrieg ist vor allem deshalb ausgebrochen, weil Probleme von ungeahntem Ausmass den Bau der N3, Bözberg–Birrfeld, begleiten könnten. In erster Linie wirft der Bau des Autobahn-Bözbergtunnels zahlreiche bisher unge löste Fragen auf. Bereits der Bau und seitheriger Betrieb des SBB-Bözbergtunnels gibt einen Eindruck dieser Probleme. Warnend sprach der ehemalige Direktor der Eidgenössischen Turn- und Sportschule Magglingen, Herr Oberst Ernst Hirt, in seiner heutigen Funktion als Präsident der Aqua Viva von einem «zweiten schweizerischen Tunnelkandal», welcher sich nach dem Furkatunnel jetzt beim Bözberg-N3-Autobahntunnel abzeichne. Aber auch finanziell sind gewaltige Aufwendungen zu erwarten.

Offiziell werden diese im Moment von seiten des Kantons mit 450 Millionen angegeben, wovon allein 300 Millionen auf die Tunnelbauten entfallen. Aber auch nach dem Bau werden sich Lüftungstechnische und hydrologische Probleme stellen und damit nicht abschätzbare Unterhaltskosten bedingen. Schliesslich wird die vorgesehene Aaretalüberquerung mit einem relativ langen Brückenbau Bau- und Landschaftsprobleme aufwerfen.

Angesichts der vielen aufgeworfenen Fragen und Bauprobleme ist es um so schwerwiegender und auch bezeichnend, dass keine Einigung, ja nicht einmal mehr das Gespräch über die zu wählende Variante zustande kommt. Damit besteht aber die Gefahr einer unbefriedigenden Lösung, welche die kommenden Generationen auf Jahrzehnte hinaus belasten wird. Nötig ist deshalb die im Postulatstext geforderte grundsätzliche und umfassende Überprüfung durch neutrale Bundesinstanzen, eine Forderung, die ebenfalls vom Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) vertreten wird.

Ein Neuüberdenken ist aber auch deshalb angezeigt, weil seit dem Grundsatzbeschluss über das Nationalstrassennetz von 1960 bereits 22 Jahre vergangen sind. In diesen Jahren wurde zudem das aargauische Kantonsstrassennetz vom Fricktal ins Birrfeld leistungsfähig ausgebaut. Namentlich ist kürzlich die Fricktalstrasse ab Bözen ausgebaut und über den Bözberg mit Kriechspuren versehen worden. Brugg

wird seit 1980 durch die sogenannte «mittlere Umfahrung» wirksam entlastet. Weiter südlich kann durch eine vorgezogene Realisierung der Bünztalstrasse von Brugg ins Birrfeld (ein geplanter Zubringer zur N1) eine rasche Entlastung der heute vom Verkehr geplagten Gemeinden Windisch, Hausen, Gebenstorf und Birmenstorf erreicht werden.

Allgemein hat in weiten Kreisen gegenüber dem schematisch durchgezogenen Nationalstrassenbau ein Umdenken stattgefunden. Es ist erkannt worden, dass nicht überall – koste es, was es wolle, und ohne Rücksicht auf Eingriffe und Verluste an Lebensqualität, Land und Natur – vierspurige, vollausgebaute Autobahnstrecken mehr nötig sind.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

Réponse écrite du Conseil fédéral

Am 27. Mai 1980 hat der Bundesrat das generelle Projekt für die Teilstrecke Hornussen–Verzweigung N1/N3 Birrfeld der Nationalstrasse N3 genehmigt, nachdem für diesen Nationalstrassenabschnitt seit bald 15 Jahren zahlreiche Projektvarianten studiert und der Bundesrat im Einvernehmen mit dem Kanton über die Trasseewahl zwei entsprechende Vorentscheide getroffen hat. Gegenwärtig ist auf der Grundlage des genehmigten generellen Projektes die Detailprojektierung im Gange, in welchem Zusammenhang auch die Frage sorgfältig abgeklärt wird, mit welchen Massnahmen einer an sich kaum wahrscheinlichen Beeinträchtigung der Heilquellen von Schinznach durch den Strassenbau begegnet werden kann. Bezüglich der Linienführung der N3 im Raume Bözberg–Birrfeld herrscht damit nicht Ausweglosigkeit. Zu solcher Ausweglosigkeit führte es, wollte der Bundesrat auf seinen Beschluss vom Mai 1980 über die Genehmigung der N3 im Abschnitt Hornussen–Birrfeld zurückkommen und wiederum neue Projektvarianten zur Diskussion stellen. Jede andere Linienführung der N3 würde von den Betroffenen ebenso bestritten.

Der Vorschlag des Postulanten, im Nationalstrassenzug N3 Basel–Zürich allenfalls die Lücke Hornussen–Birrfeld offenzulassen und den Durchgangsverkehr in diesem Gebiet auf das Kantonsstrassennetz zu verweisen, ist unrealistisch. Seit langem schon sind die Strassenverkehrsverhältnisse dort für die Betroffenen unzumutbar. Gemeinde- und Behördenvertreter des Fricktals wie auch der Regierungsrat des Kantons Aargau lehnen diesen Vorschlag denn auch entschieden ab. Das Schliessen der Lücke in der N3 sei ein Anliegen der jetzigen Generation, und es sei ohne weitere Verzögerung an die Hand zu nehmen.

In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass die direkte Autobahnverbindung N3 Basel–Bözberg–Zürich die heutige Eckverbindung Basel–Zürich über das Nationalstrassenkreuz N2/N1 wirksam entlasten soll, also Nationalstrassenabschnitte, die einen ausserordentlich starken Verkehr aufweisen. Auch aus diesem Grunde ist das Schliessen der Lücke Hornussen–Birrfeld der Autobahn N3 dringlich. Das Postulat von Herrn Nationalrat Bircher ist demzufolge abzulehnen.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzulehnen.

Präsident: Herr Bircher hält am Postulat fest.

Diskussion verschoben – Discussion renvoyée

Postulat Bircher Nationalstrasse N3 Bözberg-Birrfeld

Postulat Bircher Route nationale N3 Bözberg-Birrfeld

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1983
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	82.309
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.10.1983 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1496-1497
Page	
Pagina	
Ref. No	20 011 827

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.