

vertu des signatures apposées au bas de l'Acte final d'Helsinki.

Nous voulons que la Convention européenne des droits de l'homme soit partout respectée, c'est pourquoi partout où la sauvegarde ne sera pas assurée, nous crierons «Liberté!».

Mme Pitteloud: Ma déclaration sera très brève. A mon tour, je remercie M. le Conseiller fédéral de sa réponse qui a démontré l'importance que le Conseil fédéral attache à la libération de M. Loertscher, ainsi que celle que revêt pour nous le fait qu'aucune entrave ne soit mise à la libre circulation des personnes en Europe. Je tiens à souligner aussi que j'ai ressenti l'emprisonnement de M. Loertscher comme l'expression de la volonté du gouvernement polonais de couper les liens qui existent entre le peuple polonais et ceux qui, à l'Ouest, suivent avec sympathie les efforts tentés par ce peuple pour obtenir les libertés démocratiques et syndicales. Dans ce sens, j'ai l'espoir qu'une issue positive, telle que l'a laissée entrevoir M. le Conseiller fédéral, aboutira prochainement et je le remercie d'ores et déjà de tout ce qu'il a fait et de tout ce qu'il pourra encore tenter.

M. Aubert, conseiller fédéral: Je voudrais tout d'abord remercier tous ceux qui sont intervenus dans ce débat et donner au Conseil national l'assurance que nous avons fait tout ce qui était en notre pouvoir et que nous continuons, quasi quotidiennement, à œuvrer pour obtenir la libération de M. Clive Loertscher. Monsieur Butty, Madame Pitteloud, je vous suis reconnaissant d'avoir adressé vos remerciements non pas au Chef du Département mais à tous ceux qui, au Département fédéral des affaires étrangères, travaillent, heure après heure, pour tenter d'aboutir favorablement dans cette affaire.

Monsieur Renschler, nous sommes également intervenus à Ottawa où est réuni le Comité des experts en vue de discuter des droits de l'homme et du principe n° 7 de l'Acte final d'Helsinki. Je remercie ceux qui se sont exprimés en faveur du respect de cet Acte final d'Helsinki. Nous, les Suisses, avons un principe: lorsque nous signons un acte quel qu'il soit, nous honorons notre signature. «Pacta sunt servanda», nous l'avons déjà dit à maintes reprises. En l'occurrence, nous sommes un Etat de droit et nous tenons à ce que les signatures qui ont été apposées au bas de cet Acte d'Helsinki soient respectées. Il ne s'agit pas, et vous avez raison de le préciser, d'une immixtion dans les affaires intérieures d'un autre Etat, nous ne demandons que le respect des signatures apposées par la Pologne, par la Suisse et par 33 autres Etats.

A Ottawa, nous avons demandé au chef de la délégation polonaise d'intercéder également en faveur de M. Clive Loertscher. Monsieur Pidoux, M. Loertscher est citoyen suisse, aussi permettez-vous au Département fédéral des affaires étrangères et au Conseil fédéral de défendre partout dans le monde les intérêts de tout citoyen suisse, quel qu'il soit.

Monsieur Butty, vous l'avez dit, le but n'est pas de faire du bruit, il est de réussir. Notre seul souci est l'efficacité: nous voulons aboutir.

Nous avons recueilli un certain nombre de promesses, pour une date très proche de celle d'aujourd'hui. C'est pourquoi je ne voudrais pas que ce débat apporte un quelconque retard dans la réalisation de ces promesses. C'est la raison pour laquelle je me permets d'exprimer à nouveau le souhait qu'au cours de telles démarches, l'on observe une certaine discrétion, laquelle est un signe certain d'efficacité.

83.257

**Petitionen gegen die N3 im Raume
Bözberg–Birrfield
Pétitions concernant la N3 dans la région
de Bözberg–Birrfield**

Siehe Jahrgang 1983, Seite 1495 – Voir année 1983, page 1495

82.309

**Postulat Bircher
Nationalstrasse N3 Bözberg–Birrfield
Route nationale N3 Bözberg–Birrfield**

Siehe Jahrgang 1983, Seite 1496 – Voir année 1983, page 1496

Diskussion – Discussion

Ordnungsantrag – Motion d'ordre

Zehnder: Ich stelle Ihnen den Antrag, diese beiden Geschäfte zurückzustellen und heute nicht darüber zu diskutieren, und zwar aus folgenden Gründen: Der Moment für die Diskussion über die ganze Geschichte der N3 ist schlecht gewählt:

1. weil die Begründung des Bundesgerichtsurteils noch nicht vorhanden ist und die darin enthaltenen Erwägungen vielleicht doch von einigem Interesse sein werden;
2. weil das sehr wichtige Gutachten Jäckli über die geologischen Verhältnisse nur zu einem Teil vorhanden ist, d. h. der wichtigste Teil dieses Gutachtens fehlt noch;
3. weil beim aargauischen Verwaltungsgericht zwei Klagen in dieser Sache hängig sind, wo über rechtliche Aspekte zu entscheiden sein wird;
4. weil der aargauische Regierungsrat, der hier ein gewichtiges Wort mitzureden hat, zu den veränderten Verhältnissen noch nicht Stellung nehmen konnte.

Deshalb also glaube ich, ist es nicht gut, wenn wir heute diese Diskussion im Plenum führen. Wir sollten die Angelegenheit zurückstellen, bis wenigstens die Begründung (mit den Erwägungen) des Bundesgerichts vorliegt, bis die Verwaltungsgerichtsurteile im Aargau vorliegen und vor allem bis das vollständige Gutachten Jäckli ebenfalls vorliegt.

Wir als Ratsmitglieder sollten uns das Heft nicht aus den Händen nehmen lassen: Wir müssten ja heute über sieben Petitionen entscheiden. Nachdem wir aber erst später Unterlagen haben werden, die uns erlauben, mit Vernunft und aufgrund wichtiger Fakten eine entsprechende Empfehlung an den Bundesrat abzugeben, sollten wir die Diskussion darüber heute verschieben.

Ich bitte Sie, meinem Antrag zuzustimmen.

Präsident: Der alt Präsident der Petitions- und Gewährleistungskommission hat das Wort.

Oester, Berichterstatter: Ich bitte Sie, den Antrag Zehnder abzulehnen. Schon verschiedentlich waren diese Petitionen traktandiert, aber entweder fand der Rat jeweils keine Zeit zu deren Behandlung, oder das Postulat Bircher, das den gleichen Gegenstand beschlägt, fehlte auf der Tagesliste. Nun, wo der Rat endlich einmal Zeit zur Behandlung des Geschäftes hat und beide Gegenstände traktandiert sind, sollten wir sie endlich behandeln.

Der Bericht ist unterdessen zwei Jahre alt geworden. Darum bin ich als alt Präsident der Petitions- und Gewährleistungs-

kommission vorgestellt worden! Herr Fischer ist inzwischen längst Präsident dieser Kommission.

Ich bin also gegen eine weitere Verschleppung, und ich bin überzeugt, dass die Mehrheit der PGK in der alten Zusammensetzung diese Meinung teilt. Von der Sache her drängt sich eine Verschiebung ebenfalls nicht auf. Wir haben nicht materiell über Strassenführungen zu entscheiden, sondern nur zu entscheiden, ob die Petitionen gemäss Antrag der Mehrheit der Kommission dem Bundesrat überwiesen werden sollen oder ob sie an die Kommission zurückgehen sollen, damit diese noch Hearings zu diesem Thema veranstaltet. Es soll also nicht – wie der Antragsteller vorhin gesagt hat – die «ganze Geschichte der N3» diskutiert werden. Wenn das der Fall wäre, würde ich seinen Antrag unterstützen, aber das ist nicht der Fall. Wir haben nicht die ganze Geschichte der N3 zu diskutieren, sondern vielmehr einen mehr formalen Beschluss zu fassen, wie es weitergehen soll mit diesen Petitionen. Ich bitte Sie sehr, die Petitionen heute endlich zu behandeln. Das Geschäft ist vor mehr als zwei Jahren in der Kommission verabschiedet worden.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Oester (Behandlung der Geschäfte)	60 Stimmen
Für den Ordnungsantrag Zehnder (verschieben)	43 Stimmen

Oester, Berichterstatter: Wie Sie eben gehört haben, handelt es sich um ein gut gelagertes Geschäft, wenn ich einen Ausdruck aus der Metzgerfachsprache verwenden darf. Der Bericht ist schon am 25. Mai 1983 verabschiedet worden. Ich danke dem Präsidenten und dem Büro, dass sie beweglich genug waren, diese Petition zusammen mit dem Postulat Bircher auf die Tagesordnung zu setzen. Damit vermeiden wir nämlich zwei möglicherweise längere Debatten über den genau gleichen Gegenstand.

Ich freue mich besonders darüber, dass das Geschäft noch zu meinen Lebzeiten vor den Rat kommt. Der Berichterstatter welscher Zunge ist in der Zwischenzeit gestorben. Wenn es bei diesen sieben Petitionen in der Kommission zu einer Mehrheit und einer Minderheit gekommen ist, dann nicht etwa deshalb, weil damit für oder gegen die sogenannte Verständigungsvariante Stellung genommen werden soll. Es geht bloss um die formale Frage, ob die Petenten von der Kommission angehört werden sollen oder nicht. Während die Minderheit der Kommission diese Frage bejaht, habe ich als damaliger Präsident den Stichentscheid für die gegenteilige Meinung gegeben, und zwar hauptsächlich aus drei Gründen:

1. Es scheint wenig sinnvoll, Hearings durchzuführen in einer Sache, die unbestrittenmassen in die Kompetenz des Bundesrates und nicht des Parlamentes fällt. Es gibt ja auch so etwas wie ein Gebot der Verfahrensökonomie, und es gibt so etwas wie formale Regeln in einer Demokratie, Gewaltentrennung und ähnliche Prinzipien.
2. Die Mehrheit glaubt, dass Befragungen nichts Neues ergeben würden. Von den sieben Petitionen setzen sich deren sechs für die sogenannte Verständigungslösung ein, und all diese Petitionen enthalten ausführliche Begründungen. Wir wissen also haargenau, um was es sich handelt. Wenn man schon etwas wollte, müsste man Besichtigungen machen, aber das wäre dann eher Sache des Bundesrates und nicht des Parlamentes.
3. Man war bisher in der Petitions- und Gewährleistungskommission bezüglich Hearings – wohl zu Recht – sehr zurückhaltend. Es besteht kein Grund, im Fall N3 Bözberg-Birrfeld eine neue Praxis zu inaugurierten.

Ich ersuche Sie deshalb, die Petitionen dem Bundesrat zu überweisen, d. h. dem Antrag der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Präsident: Wir behandeln – wie angekündigt – gleichzeitig das Postulat Bircher.

Der Bundesrat beantragt, im schriftlichen Verfahren, das Postulat abzulehnen. Damit ist automatisch Diskussion beschlossen.

Bircher: Sie haben vom Präsidenten der Petitionskommission gehört, dass sich sechs der sieben Petitionen – mit immerhin 3300 Unterschriften – gegen die Realisierung der offiziellen N3-Variante ausgesprochen haben. Natürlich soll man Petitionen nicht nur zählen, man soll sie auch ein bisschen gewichten, aber auch bei der Gewichtung fällt interessanterweise auf, dass im Nachgang zu den ersteingereichten sechs Petitionen nachträglich eine siebte nachgeschoben wurde, welche den Bau gemäss offizieller Variante empfiehlt. Ich verrate wohl kein Geheimnis, wenn ich hier sage, dass unser Kollege Beda Humbel mit Bürgern aus seinem Wohnort hinter dieser Petition steckt. Wir werden seine Beweggründe noch hören.

Bei uns und sicher auch bei einem grossen Teil der Petitionskommission ist die Meinung durchgedrungen, dass man jetzt möglichst rasch entscheiden soll. Die Verwaltung hätte es so immer in der Hand, neue Denkansätze, neue Beweggründe, neue Studien auf die lange Bank zu schieben, um damit das Argument der Überfälligkeit für sich zu gewinnen. Wir sind aber der Meinung – und deshalb auch dieser Postulatstext –, dass es beim heutigen geschärften Umweltschutzdenken wichtig ist, dass richtig und nicht einfach wegen des Zeitdrucks entschieden wird; man soll nach einer Denkpause, nach einem gegenseitigen Gespräch, richtig entscheiden.

Natürlich ist es richtig, wie es Herr Oester gesagt hat und wie wir auch von Bundesrat Schlumpf hören werden, dass die Zuständigkeit für ein generelles Projekt bei der Exekutive, also beim Bundesrat, liegt. Aber der Bundesrat kann immer auf Entscheidungen, die in seiner Kompetenz liegen, zurückkommen. Das ist ihm nie verboten, besonders nachdem wir festgestellt haben, dass in der Zwischenzeit Bundesratswechsel vorgekommen sind. Auch in der Verwaltung bleibt hoffentlich nicht immer alles beim alten. Hoffentlich werden auch die neuen Gutachten zur Kenntnis genommen. Also auch die Exekutive kann sich von den ihr zustehenden Kompetenzen ohne weiteres lösen und einen einmal gefällten Entscheid revidieren. Das ist eigentlich unsere mit diesem Postulat verbundene Hoffnung, dass der Bundesrat nochmals über die Bücher geht und mit weiten Kreisen – beispielsweise mit den sechs angesprochenen Petitionskreisen – zur Meinung kommt, dass die bisherige offizielle Variante nicht die richtige ist. Ich würde sogar den Ausdruck wagen, dass es eine unsinnige Variante sei.

Wir möchten heute aber auch daran erinnern, dass – gerade auch nach dem Entscheid des Zürcher Stimmbürgers von gestern Sonntag in der Frage der N4 oder nach einem immerhin auch beachtenswerten Entscheid der Solothurner Stimmbürger gegen einen sofortigen Bau der N5 – die Massstäbe betreffend Nationalstrassenbau geändert haben. Es drängt sich gebieterisch auf, jetzt in dieser so heiklen und so lange diskutierten Frage nochmals über die Bücher zu gehen.

Sie sehen im Postulatstext, dass wir nichts Unmögliches wollen, wie die Petitionäre wollen wir nichts anderes, als den Bundesrat nochmals bitten, ich zitiere: «... angesichts der andauernden Ausweglosigkeit im Streit um die Linienführung der N3 auf seinen Entscheid vom 27. Mai 1980 zurückkommen und die strittigen Varianten grundsätzlich überprüfen zu lassen.» Theoretisch könnte das Resultat die bisherige Variante sein, da wollen wir uns nicht versteifen. Aber es kann sicher auch eine viel bessere, beispielsweise die vom Bad Schinznach ausgearbeitete Verständigungsvariante sein, oder es kann eine Lösung sein, die sich mit Umfahrungsprojekten behilft, um jetzt einmal nichts auszu-schliessen.

Wir möchten auch daran erinnern, dass der Bözberg als zu traversierende Juragebirgskette auch beim SBB-Tunnelbau sehr grosse hydrologische Probleme aufgeworfen hat. Der ehemalige Direktor der Eidgenössischen Turn- und Sport-schule, Herr Oberst Hirt, hat im Zusammenhang mit diesem

N3-Tunnel gemäss offizieller Variante das Mahnwort vom zweiten schweizerischen Tunnelkandal nach dem Furkatunnel ausgesprochen. Ich möchte mit diesem groben Vergleich aufzeigen, dass es um keine Bagatelle geht. Es geht um elementare Fragen, auch der Baukunst. Es geht auch um die elementare Frage, wie die Mineralquelle von Schinznach-Bad, die unter aargauischem Verfassungsschutz steht, gerettet und geschützt werden kann. Herr Kollege Schwarz wird sich dazu noch ausführlich äussern. Er kennt diese Problematik besser als ich.

Es hat mich enttäuscht – ich muss das an die Adresse des Sprechers der Petitionskommission sagen –, dass die Mehrheit dieser Kommission – Herr Oester hat gesagt, er habe nur mit Stichentscheid diesen Ausgangspunkt herbeigeführt – sich nicht bereit erklärt hat, neben der Verwaltung, die angehört wurde und das offizielle Projekt vorstellen und begründen konnte, nicht auch Vertreter der Petitionskreise oder der Verständigungsvariante anzuhören. Das hat nichts zu tun – Herr Oester – mit breit angelegten Hearings. Es geht einfach darum, jene Leute, die sich in ihrem eigenen Interesse, aber auch im Interesse des Ganzen, in dieser Frage engagiert haben, ebenfalls anzuhören, gleichgewichtig mit dem Verwaltungsvertreter. Schon in der Petitionskommission ist von namhaften Mitgliedern die Forderung laut geworden, dass man mindestens die immer wieder zitierte Verständigungsvariante mit der offiziellen Variante vergleiche. Wir haben dazu heute gute Instrumente. Wir kennen die Umweltverträglichkeitsprüfungen, wir kennen Nutzwertanalysen und anderes. Das hat die Kommission Biel schon vorexerziert. Aus diesen Vorarbeiten, die ja schliesslich auch in Zusammenarbeit mit der Verwaltung gemacht wurden, hätte man ohne weiteres Nutzen ziehen können.

Es muss auch erwähnt werden, dass verschiedene auf eigene Rechnung erstellte, private Gutachten die Mängel der offiziellen Variante aufgezeigt haben. Auch schweizerische Verbände haben dazu Stellung genommen. Sicher wird auch von Vertretern dieser Seite hier noch das Wort ergriffen werden.

Ich möchte schliessen mit der knappen Bemerkung, dass einmal beschlossene Projektvarianten heute nicht einfach nur um des Prinzips und um der Planung willen durchgezogen werden dürfen. Diese Zeiten sind vorbei; das Volk will das nicht. Das dürfen wir im eidgenössischen Parlament nicht zulassen, und es ist deshalb unser Wunsch, dass man eine Verschiebung, ein Neuüberdenken, aber auch eine Überprüfung des offiziellen Projektes unterstützt. Was wir heute nämlich nicht voreilig bauen, dafür werden wir morgen schon dankbar sein.

Deshalb bitte ich Sie mit der knappen Minderheit der Petitionskommission, die Petitionäre anzuhören, aber auch mein Postulat zu überweisen.

Braunschweig, Sprecher der Minderheit: Der Rückweisungsantrag der Minderheit richtet sich einerseits gegen den nichtssagenden und in sich widersprüchlichen Mehrheitsantrag der Kommission und andererseits gegen das Vorgehen, das zu diesem Antrag geführt hat.

Sie haben es gehört: sechs Petitionen für die Verständigungsvariante und eine Petition für den sofortigen Bau des N3-Teilstückes Birrfeld–Hornussen. Die Kommissionsmehrheit beantragt – ohne zu differenzieren, ohne Stellung zu nehmen –, alle sieben Petitionen dem Bundesrat zu überweisen. Damit verzichtet sie auf eine Kompetenz, die sie hat und die unbestritten ist: eine Petition zu beantworten. Das Petitionsrecht ist in unserer Verfassung festgelegt, ist unbestritten. Wir sind Empfänger dieser sieben Petitionen. Sie wurden ganz bewusst an uns, an das Parlament, gerichtet, nicht an den Bundesrat, und deswegen haben wir nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht, eine Antwort zu geben. Wenn wir darauf verzichten, reduzieren wir unsere eigene Kompetenz auf eine Briefträgerfunktion; sie ist zwar eine wichtige und schöne Funktion, aber nicht die unsrige. Wir haben selber Stellung zu nehmen. So einfach können und dürfen wir es uns nicht machen, wie es sich die Mehrheit der Kommission gemacht hat.

Wir können ja sagen oder auch nein, aber wir dürfen nicht jein sagen; wir dürfen nicht sowohl als auch sagen. Das ist unwürdig, und das hilft niemandem. Die Petitionskommission hätte nun gerade in dieser Frage die Möglichkeit gehabt, einen Beitrag zur Konfliktlösung zu leisten; sie hat diese Chance leider bis heute nicht wahrgenommen. Wir stellen den Antrag auf Rückweisung, damit die Kommission dies nachholen kann. Ich erinnere Sie daran, dass es noch vor acht Jahren üblich war, solche Anträge dem Plenum vorzulegen. In der Regel gingen sie auch diskussionslos über die Bühne. In der Zwischenzeit haben wir gelernt, Petitionen ernster zu nehmen, d. h. eine Stellungnahme erarbeiten, darüber diskutieren und gewisse Mühen nicht scheuen. In diesem Sinne bitte ich Sie, nicht wieder in diese alte Zeit zurückzufallen, in der man Petitionen einzig und allein als Störung der eigenen Tätigkeit beurteilte. Sie sind verfassungsmässiges Recht. Dieses Recht ist in Gefahr, wenn wir uns mit Anträgen begnügen, wie sie von der Mehrheit in diesen Fällen vorgeschlagen werden.

2. Zum Verfahren. Die Kommission hat wohl zahlreiche Unterlagen erhalten, studiert, rudimentär auch diskutiert, aber in undemokratischer Weise nur gerade einen Vertreter des Departementes angehört, der weder sachgerecht noch ausgewogen alle Varianten mit Vor- und Nachteilen aufzeigte, sondern bewusst – und legitim! – ein Plädoyer für die vorbereitete bundesrätliche Variante abgab. Das war sein gutes Recht; aber es fehlte das Gegenstück, nämlich die Möglichkeit einer Antwort, einer Stellungnahme seitens der Petitionäre. Bei vielen Kommissionsmitgliedern entstand der Eindruck, der Bundesrat würde heute, 23 Jahre später, nicht mehr in der gleichen Weise mit der Planung beginnen und käme nicht mehr zwingend zum gleichen Ergebnis.

Ein Argument stand im Vordergrund: Wenn man erneut eine Variante überprüfen wolle, müsse man mit einem mehrjährigen Zeitverlust rechnen. Diese Argumente haben nicht auf der ganzen Linie überzeugt. Etliche Fragen blieben unbeantwortet, insbesondere auch das Risiko für die dortigen Heilquellen, denn bestimmte Risikofaktoren für diese Heilquellen sind erst nach 1980, also nach dem Genehmigungsbeschluss, bekanntgeworden. Darauf wurde leider nicht eingetreten. Die Petitionäre hatten nicht die Möglichkeit einer Replik.

Ein Wort zum rechtlichen Gehör: formalrechtlich ist es nicht zwingend; aber das rechtliche Gehör ist auch eine Frage des Anstandes, der Psychologie, der Weitsicht und vor allem auch der Weisheit. Die Kommissionsmehrheit hat leider auf ein minimales Mass an Weisheit verzichtet. Für rechtliches Gehör genügt es nicht, die Argumente zu kennen, wie es der alt Kommissionspräsident sagte. Es ist ein Bedürfnis von allen, in einer Auseinandersetzung, nach der Gegenmeinung auch unsere Meinung nochmals zum Ausdruck bringen zu können. Das ist doch das Wesen des rechtlichen Gehörs!

Ich möchte Sie noch an ein Beispiel erinnern. Vor Jahren ging es um den Alpenflugplatz Croix-de-cœur im Wallis. Damals hat sich dieselbe Petitionskommission ausserordentlich grosse Mühe gegeben, um alle Argumente pro und contra zusammenzutragen. Sie hat selbst einen Augenschein genommen, und es war etwas anstrengender, als nur gerade in den Kanton Aargau zu fahren. Auf 2500 m, bei Nässe und Kälte, haben wir alle Parteien befragt, wir haben ihre Argumente angehört, wir haben ihnen die Möglichkeit gegeben, sich zu äussern, und es entstand ein Bericht, der später wesentlich zur Meinungsbildung beigetragen hat. Das empfehle ich auch für heute. Deswegen mein Antrag auf Rückweisung.

Das Petitionsrecht ist in unserer Verfassung gewährleistet, ohne Vorbehalt und ohne Abstriche, ohne Wenn und Aber. Dieses Recht muss gerade heute besonders ernstgenommen werden; dann kann es eine Brückenfunktion zwischen Volk und Behörden erfüllen und einer gewissen Staatsverdrossenheit Einhalt gebieten.

In diesem Sinne bitte ich Sie, den Rückweisungsantrag zu

unterstützen und der Kommission eine Chance einzuräumen, auf dass sie weise werde.

Müller-Wilberg: Obwohl ich für die Ausführungen von Herrn Kollege Bircher ein gewisses Verständnis habe, komme ich zu andern Schlussfolgerungen.

Wir wissen, dass mit der Planung der N3-Linienführung Bözberg–Birrfield bereits im Jahre 1962 begonnen wurde. Fünf Jahre später erfolgte die Auflage des generellen Projektes mit der Hochbrücke im Aaretal. Seit diesem Zeitpunkt wurden verschiedene Projektbereinigungen vorgenommen. Insbesondere beschloss der aargauische Regierungsrat 1978 – auf Antrag der Bad Schinznach AG und der Rheumaklinik sowie des Komitees N3 und verschiedener Gemeinderäte –, das generelle Projekt auf der Grundlage der modifizierten Tunnelvariante mit der Nordumfahrung von Schinznach auszuarbeiten. 1980 genehmigte der Bundesrat die bereinigten generellen Projekte mit den vom aargauischen Regierungsrat vorgeschlagenen Verbesserungen. Demzufolge sollte es seit diesem Zeitpunkt keine Varianten mehr geben, sondern eine vom Bundesrat festgelegte Linienführung.

Mit der Wahl der Nordumfahrung von Bad Schinznach wurde dessen Anliegen sowie auch denjenigen der betroffenen Gemeinden nach Möglichkeit entsprochen. Nach jahrelangen intensiven Besprechungen und Planungen wäre es auch in Anbetracht der prekären Verkehrslage in der betroffenen Region falsch, heute auf eine neue, sogenannte Verständigungsvariante umzuschwenken oder aber den Durchgangsverkehr auf Jahrzehnte auf der Hauptstrasse zu belassen. Eine Verständigungsvariante kann es übrigens gar nie geben; denn es wird nie eine Lösung geben, welche die Zustimmung aller Betroffenen findet. Im weiteren ist festzuhalten, dass bei einer sogenannten Verständigungsvariante neue Schwierigkeiten auftreten. Ich mache nur aufmerksam auf die Steilheit des Tunnels, die Schwierigkeiten bei der Ventilation und die zusätzlichen Energiekosten.

Was das Postulat Bircher anbelangt, gehe ich mit der Stellungnahme des Bundesrates einig. Ein Belassen des Durchgangsverkehrs auf der Kantonsstrasse ist unrealistisch, ja unverantwortlich. Die Lücke in der N3 muss von der jetzigen Generation ohne weitere Verzögerung geschlossen werden. Das verlangt auch die Stellungnahme der betroffenen Fricktaler Gemeindevertreter. Sie schrieben schon vor drei Jahren in einer Petition, dass der Durchgangsverkehr sie ausserordentlich belaste und auch Provisorien nicht weiterhelfen würden. Die bereits erstellten Bauwerke sind auf die Schliessung der N3-Lücke ausgerichtet. In weiten Kreisen dieser Bevölkerung besteht keinerlei Verständnis mehr für weitere Verzögerungen. Es wurde genug erwogen, geprüft und gewertet, jetzt muss gehandelt werden.

Was alt Bundesrat Hürlimann vor drei Jahren bei der Beratung des Geschäftsberichtes zur Linienführung der N3 im Raume Bözberg–Schinznach sagte, gilt heute noch, nämlich dass gerade bei diesem Teilstück dem Anliegen der Umwelt und des Naturschutzes besonders Rechnung getragen wurde und der Schutz der Quellen berücksichtigt wird. Ich bitte Sie deshalb, dem Antrag der Mehrheit der Petitionskommission zu folgen und die Petition an den Bundesrat zu überweisen sowie das Postulat Bircher abzulehnen.

Loretan: Wenn Sie den kurzen und guten Bericht der Petitions- und Gewährleistungskommission vom 25. Mai 1983 gelesen oder überflogen haben, wissen Sie einigermaßen um den Unterschied zwischen der offiziellen, als generelles Projekt genehmigten Variante der N3 im Raume Bözberg–Birrfield einerseits und der sogenannten Verständigungsvariante andererseits.

In der allgemeinen Beurteilung aus der Sicht des Landschaftsschutzes und der Landschaftsverträglichkeit schneidet die Verständigungsvariante eindeutig besser ab. Erstens findet sie die kürzestmögliche Querung des Aaretals zwischen Bözberg und dem Wülpelsberg auf der anderen Seite der Aare und schon vor allem das auch landwirtschaftlich wertvolle Schinznacherfeld. 15 Hektaren Kulturland könnten

gespart werden. Zweitens schon die sogenannte Verständigungsvariante mit dem weit vorgestreckten Tunnel nach der Habsburg den exponierten Waldrand bei Rüteneu in der Gemeinde Scherz. Drittens: Beide Varianten beeinträchtigen mit dem Nordportal des Bözbergtunnels in erheblichem Ausmass die Kulturlandschaft im Gebiet Bözen–Effingen–Zeihen, im besonderen das naturnahe, reizvolle, heute intakte Sagenmültälchen. Bei diesem Juratal handelt es sich um eine typische Geländeausgestaltung in der Übergangszone zwischen Ketten- und Tafeljura mit einem noch natürlichen Bachlauf in der Talsohle und beidseits steilen, mit Mischbeständen von Laub- und Nadelholz bestockten Flanken.

Daraus ist die Schlussfolgerung zu ziehen – sie ist durch ein Gutachten der Firma Broggi und Wolfisberg, Vaduz/Zürich erhärtet, dass aus der Sicht des Landschaftsschutzes für die N3 Bözberg–Birrfield die Verständigungsvariante vorzuziehen ist. Auch für sie ist aber im sensiblen, bereits erwähnten Gebiet des Sagenmültälchens – im Bereich des Nordportals – und im obersten Bereich des Sissenbaches die N3 in einem tiefen, hernach zu überdeckenden Einschnitt zu führen, oder anders formuliert: Für beide Varianten ist die Tieferlegung des Nordportals des Bözbergtunnels unbedingt nötig. Es sollte also im Rahmen des generellen Projektes eine erweiterte Tunnellösung geprüft und realisiert werden.

Die Schweizerische Stiftung für Landschaftsschutz bemüht sich seit gut zwei Jahren hinter den Kulissen um die Rettung des Sagenmültälchens. In verschiedenen Vorstössen, früher beim Eidgenössischen Departement des Innern und jetzt beim Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement und beim aargauischen Baudepartement, hat sich die Stiftung für die Tieferlegung des Trasses im empfindlichen, landschaftlich wertvollen Bereich südwestlich von Effingen eingesetzt. Trotz genehmigtem Ausführungsprojekt hat der Vorsteher des aargauischen Baudepartementes verfügt, dass bis zum Entscheid des Bundesgerichtes zwischen Tunneleingang und Halbanschluss Effingen baulich nichts präjudiziert werden dürfe. Der aargauische Regierungsrat – und dafür ist ihm zu danken – hat sich dieser Meinung angeschlossen. Das Anliegen in bezug auf das Sagenmültälchen kann ohne Änderung des generellen Projektes im Rahmen des Ausführungsprojektes berücksichtigt werden, kaum dagegen die Bedenken wegen des Schinznacherfeldes. Hier bedürfte es wohl, wie für die Verständigungsvariante überhaupt, eines Wiedererwägungsgesuches des aargauischen Regierungsrates bei den zuständigen Bundesinstanzen. Der Regierungsrat des Kantons Aargau wird darüber nach den Sommerferien beraten.

Nun kommt die Zeitfrage. Sie ist nicht leichtzunehmen – Kollege Müller-Wilberg hat darauf hingewiesen –, denn die Entlastung der Dörfer am Bözberg vom Durchgangsverkehr ist dringend nötig. Auf der anderen Seite steht das Anliegen des Thermalbades Schinznach, das nach seiner Auffassung die Verständigungsvariante erfordert. Sie zu planen und zu projektieren braucht einige Jahre Zeit.

Die finanzielle Seite schliesslich lässt sich nach dem Erlass des neuen Treibstoffzollgesetzes – ich verweise auf die Artikel 28 ff. – regeln; denn das Geld für die Erhaltung, Schonung und Wiederherstellung von schützenswerten Landschaften – ich denke nochmals an das Sagenmültälchen – ist vorhanden. Diese Artikel sind wie gemacht für die Rettung auch dieses Tälchens. Es ist nicht nur den Schweiss der Edeln wert, sondern auch das Geld der Automobilisten! Ich bitte den Bundesrat und vorab den Vorsteher des EVED, dieses Anliegen der Stiftung für Landschaftsschutz in den weiteren Arbeiten zu berücksichtigen.

Humbel: «Das wenig erhebende Autobahnschauspiel endlich abbrechen!» so lautete der Titel einer Stellungnahme der Sektion Aargau des ACS zur Linienführung der N3 Birrfield–Fricktal, als unser Kollege, Dr. Bruno Hunziker, das Präsidentenamt vor zwei Jahren abgegeben hat. Herr Hunziker war übrigens Aargauer Baudirektor und hatte sich schon damals mit der leidigen Angelegenheit N3 beschäfti-

gen müssen. Auch der TCS Aargau hat eine ähnliche Stellungnahme zur offiziellen Linienführung der N3 publiziert. Das höchste Gericht unseres Landes hat entschieden und die Beschwerden abgelehnt bzw. ist nicht darauf eingetreten, weil das Bundesgericht nicht kompetent ist, über die Linienführung der Nationalstrassen zu entscheiden. Leider muss jetzt das aargauische Verwaltungsgericht noch zum Zuge kommen, für mich eigentlich unverständlich. Der Bund für Naturschutz und Acqua viva behaupten, die kantonalen Verfahrensvorschriften – und auch Vorschriften aus Bern – seien durch die Verwaltung verletzt worden.

Solche Beschwerden stellen meiner Meinung nach einen Missbrauch unserer Institutionen dar, wenn man weiss, wie viele Jahre das aargauische Baudepartement mit den verschiedenen interessierten Instanzen und Gremien diskutiert, geplant und schliesslich Übereinstimmung gefunden hat. Leider haben wir bezüglich N3 im Aargau vier Gruppen: eine sehr kleine um Nationalrat Bircher – das Postulat kennen Sie –; eine Gruppe für die sogenannte Verständigungsvariante, die vor allem von den Herren Chopard und Schwarz getragen wird; eine ebenfalls kleine Gruppe um Ingenieur Killer, der immer noch die Südumfahrung propagiert; und schliesslich die vierte – und ich möchte meinen mit Abstand die stärkste – Gruppe, welche die sofortige Realisierung des bekannten N3-Teilstückes verlangt.

Ich bedaure eigentlich sehr, dass die Auseinandersetzung unter Aargauern hier in Bern ausgetragen werden muss. Das ist wirklich ein unschönes Bild, aber offenbar muss das so sein; das ist ja schliesslich auch Politik!

Mit Zustimmung unseres Präsidenten habe ich Ihnen eine Chronologie verteilen lassen, die im Jahre 1962 beginnt. Sie werden feststellen müssen, dass diese Planerei während rund 20 Jahren wirklich etwas Unglaubliches ist. Vor drei Jahren habe ich in einer Zeitung unter dem Titel «Planungsskandal oder Planungstragödie?» über dieses Thema geschrieben. Heute muss ich sagen, es sei ein Trauerspiel. Diesem Spiel muss man nun endlich ein Ende setzen! Es ist zwar nicht üblich, hier vorne Pläne zu zeigen, aber ich zeige Ihnen hier einen Plan: er ist nun bald 20 Jahre alt; und hier sehen Sie acht Varianten – vor bald 20 Jahren! Es gibt noch einen umfangreichen Bericht dazu, der die Kostenvergleiche bezüglich Investitionen, jährlicher Kostenbeiträge usw. anstellt. Das können unsere Bürger doch gar nicht mehr begreifen!

Noch etwas Weniges zu den Chronologien: Erst im Jahre 1979, als es verschiedene Änderungen im Verwaltungsrat der Bad Schinznach AG gab, ist die Bad Schinznach AG aus dem Komitee N3 ausgetreten, kam zurück auf die Südvariante, um dann schliesslich mit anderen Partnern zusammen die sogenannte Verständigungsvariante – übrigens eine falsche Bezeichnung – vorzuschlagen. Opposition kann man bekanntlich immer schüren; das ist dann auch bei der öffentlichen Auslage des Ausführungsprojektes mit den vielen Einsprachen geschehen. Eine solche Florianspolitik ist sehr betrüblich!

Zur Quelle in Bad Schinznach: Vor 100 Jahren schon wurde der Bözberg-SBB-Tunnel gebaut. Es wurden auch ein Kraftwerk an der Aare und andere gewichtige Tiefbauten erstellt. Die Quelle hat nie Schaden genommen. Bei jeder Variante kann doch der Schutz der Heilquelle in Schinznach Bad gewährt werden, und dies erst recht mit den heutigen technischen Mitteln.

Noch kurz zum Postulat unseres Kollegen Bircher: Einiges stimmt nicht in der Begründung des Postulates, so zum Beispiel, es seien keine Gespräche zustande gekommen. Der Vertreter der Bad Schinznach AG hat während acht Jahren im Komitee N3 mitgearbeitet! Die Kantonsstrasse über den Bözberg kann ja bald den riesigen Verkehr nicht mehr verkraften! Seit 1974, als die N3 von Basel nach Frick fertiggestellt wurde, sind nun neun Gemeinden zu eigentlichen Autobahnzubringer-Dörfern gestempelt worden: zweimal täglich fahren 10 000 Autos (mit dem Schwerverkehr zusammen) durch diese Dörfer. Abgase und Lärm mitten in diesen Dörfern. Das ist eine Plage für die Menschen. Sie sollten einmal die Gärten sehen, die Häusermauern unmit-

telbar an der Strasse! Sie können sich vorstellen, dass die Mitbürger in diesen neun Gemeinden den Glauben an Regierung und Verwaltung, aber auch an Politiker verlieren. Da spricht man ständig von Umweltschutz. Aber der Menschenschutz ist doch erste Priorität bei der Lösung unserer Probleme! Nicht nur die Bevölkerung dieser neun Gemeinden, auch die Gemeindebehörden lehnen das Postulat Bircher ab. Die rasche Schliessung dieser Autobahnücke ist auch staatspolitisch für das Fricktal, eine wichtige Region in unserem Kanton, von grosser Bedeutung.

Zum Schluss drei Forderungen:

1. Selbstverständlich vollumfänglicher Schutz der Heilquellen (der Thermen) in Bad Schinznach.
 2. Keine Bauverzögerungen mehr beim Teilstück Birrfeld-Fricktal, d. h. also, endlich mit dem Bau beginnen. An der Eröffnung der Gewerbeausstellung in Aarau hat Herr Bundesrat Schlumpf erklärt, im Herbst werde dann begonnen. Da werde ich mich natürlich sehr freuen, wenn die Traxe auffahren!
 3. Ergreifung von Sofortmassnahmen zugunsten der tangierten neun Gemeinden, zum Beispiel Erlass von entsprechenden Gewichtsbeschränkungen. Herr Bundesrat Schlumpf ist darüber informiert.
- Ich danke Ihnen für Ihre Unterstützung.

Herczog: Die Fraktion der Poch/PdA/PSA unterstützt die Kommissionsminderheit, d. h. den Rückweisungsantrag, und auch das Postulat Bircher.

Wir dürfen zwei Fehler nicht machen: Einen hat der frühere Kommissionspräsident, Herr Oester, gemacht, indem er bei den sieben Petitionen die Frage von Form und Inhalt voneinander getrennt hat. Wir haben als Parlamentarierinnen und Palamentarier die Aufgabe, auch den Inhalt zu prüfen und das nicht einfach tel quel von sich zu schieben und lediglich die Form zu beurteilen – gerade in einer so wichtigen Angelegenheit, wie es der Nationalstrassenbau ist, zu der gar eine Sondersession bezüglich Waldsterben eingeschoben wurde.

Der zweite Fehler wäre, zu glauben, es handle sich hier um eine inneraargauische Angelegenheit. Ein so wichtiges Thema wie der Autobahnbau darf nicht nur den Aargauern überlassen werden, auch wenn sich das Teilstück auf ihrem Territorium befindet.

Ich bin eigentlich der Ansicht, wenn man heute die ganze Verkehrsproblematik im Raume Fricktal-Bözberg betrachtet, dass man im Grunde genommen, namentlich auch mit der Geschichte, die Herr Humbel uns in verdankenswerter Weise aufgelegt hat, die N3 gar nicht weiter bauen sollte, und zwar aus den bekannten verkehrspolitischen Überlegungen. Wir haben hier schon x-mal darüber diskutiert. Ich möchte nur das Stichwort nochmals erwähnen: Mehr Verkehrsinfrastruktur für den privaten Verkehr bringt selbstverständlich mehr Automobilverkehr, mehr Autos, und Sie werden nachher, wenn die N3 so ausgeführt ist, mit oder ohne Verständigungsvariante, Herr Humbel, im Fricktal wieder die gleichen Zustände oder noch schlimmere haben als heute. Das kennen wir von der Axenstrasse und anderen Situationen sehr gut. Wenn man diese verkehrspolitischen Tatsachen kennt, ist man sehr schlecht beraten, Herr Humbel, hier einfach TCS- und ACS-Argumente zu bringen.

Ich bin dem Vertreter aus Zofingen, Herrn Loretan, dankbar, dass er auf die Landschaftsschutzmassnahmen hingewiesen hat. Wesentlich ist: Wir glauben, dass man auf die Verständigungsvariante eintreten muss. Es gibt vermutlich keine andere Möglichkeit, weil man ja dieses «Bauwerk» fertig machen muss, aber verkehrspolitisch wäre es richtig gewesen, die N3 gar nicht zu bauen.

Was noch wichtig ist: Bei der Petition 7, also der Petition von Herrn Humbel, wird vor allem auch argumentiert mit der 15jährigen Planungsgeschichte und damit, dass eine Autobahnücke möglichst rasch geschlossen werden sollte. Auf diese Art von verkehrspolitikideologie steigt die Bevölkerung nicht mehr ein. Ich möchte – wie es Herr Bircher gesagt hat – Sie nochmals an unsere Abstimmung im Kanton

Zürich erinnern. Die N4-Befürworter haben in erster Linie damit gefochten, dass hier irgendeine Lücke zu schliessen wäre. Die Lückenideologie zieht bei der Bevölkerung nicht mehr. Bei der Bevölkerung zieht nur, dass sie nicht mehr Immissionen will und vor allem nicht mehr Privatverkehr. Das müssen Sie berücksichtigen.

Aus diesem Grunde wäre es ein grosser Fehler, wenn der Nationalrat diese Petition so *tel quel* an den Bundesrat überweisen würde. Sie werden noch und noch derartige Volksabstimmungen mit solchen Resultaten haben, wie wir sie auch im Kanton Zürich richtigerweise gehabt haben.

Ich bitte Sie nun nochmals im Namen unserer Fraktion, dem Rückweisungsantrag der Kommission zuzustimmen, und zwar damit man sich auch diese Kompetenz als Petitionskommission herausnimmt, und gleichzeitig das Postulat von Herrn Bircher zu überweisen, um so der Verständigungsvariante eine Chance zu geben.

Schwarz: Ich möchte Sie bitten, dem Postulat Bircher zuzustimmen. Zwar glaube ich nicht, dass ein Ausweichen auf das Hauptstrassennetz sinnvoll wäre; hingegen ist die Forderung nach einem Variantenvergleich aufgrund der heutigen Erkenntnisse nicht nur wünschbar, sondern eine Verweigerung dieser Forderung durch die Behörden ist völlig unverantwortbar. Warum? Weil sowohl der Bundesrat als auch die Aargauer Regierung ganz genau wissen, dass die offizielle Variante für die Schliessung der Verkehrslücke zwischen Frick und dem Birrfeld auf falschen geologischen Grundlagen beruht. Man hat im offiziellen Projekt alle Anstrengungen unternommen, um eine Schädigung der Quelle von Bad Schinznach zu verhindern, aber auf der falschen Flussseite. Das erst nachträglich erstellte Gutachten von Professor Jäckli stellt fest, dass die Quelle ihr Einzugsgebiet nicht auf der rechten, sondern auf der linken Aareseite hat, und zwar im Bözberggebiet, genau dort, wo der Strassentunnel der N3 nach der offiziellen Variante geplant ist. Inzwischen ist dieser Tatbestand offenbar noch durch neueste geologische Abklärungen in anderem Zusammenhang erhärtet worden.

Ich frage die verantwortliche Behörde: Wie kann sie aufgrund dieser Tatsache die Verantwortung übernehmen, dass die stärkste Schwefelquelle der Schweiz geschädigt oder vernichtet wird? Obschon Professor Jäckli in seinem Gutachten das Risiko immer wieder relativiert, schliesst er es nie aus. Er hat in einem Gespräch, welches ich in meiner Eigenschaft als Verwaltungsrat der Bad Schinznach AG am 8. November 1982 mit ihm führte, ausdrücklich bestätigt, dass er ein Risiko nicht ausschliessen könne.

Völlig unhaltbar ist die Behauptung, die heutige Ingenieurtechnik könne durch bauliche Sicherheitsmassnahmen ein Risiko ausschliessen. Am vergangenen Samstag konnte man aus der Presse erfahren, dass sowohl im Gotthard- als auch im Seelisberg-Strassentunnel bereits heute grosse Schäden festgestellt werden mussten. Beim geplanten Bözbergtunnel kommt aber noch hinzu, dass es sich hier um ausserordentlich aggressive Wässer handelt. Die Riesenschäden im Bözberg-SBB-Tunnel, der im Südteil die gleichen Schichten durchstösst, sprechen eine deutliche Sprache, wobei ein Eisenbahntunnel vom Ausmasse her sehr viel bescheidener ist.

Ich frage die verantwortliche Behörde: Wie kann man ein solches Risiko auf sich nehmen wollen, wenn es durch eine Verschiebung der Tunnelachse um wenige hundert Meter in nicht wasserführende Schichten ausgeschlossen werden kann?

Ich frage den Bundesrat an: Wie kann er einen Landverschleiss von gegen 14 Hektaren wertvollstem Kulturland im Schinznacherfeld nach seinen kürzlich getroffenen zusätzlichen Massnahmen zur Kulturlanderhaltung noch verantworten? Wo bleibt da die Glaubwürdigkeit? Man spreche auch nicht von Zeitverlust. Schwefelquelle und Kulturland sind unersetzbare Güter, die man nicht aus Zeitgründen aufs Spiel setzen darf. Im übrigen könnte der Tunnelbau in den wasserführenden Schichten des Bözbergs auch zeitliche

Überraschungen bieten, ganz abgesehen von den bereits genannten Risiken, die ohne weiteres zur Baueinstellung führen könnten.

Ich fordere den Bundesrat und die Aargauer Regierung auf, sich gemeinsam an den Tisch zu setzen und eine bessere Variante, die den heutigen Anforderungen des Umweltschutzes Rechnung trägt, einzuleiten. Wenn ich mit dem ehemals zuständigen Baudirektor der Aargauer Regierung ins Gespräch kam, sagte er mir, der Bundesrat halte an der offiziellen Variante fest, er könne nichts machen, und wenn ich mit dem zuständigen Bundesrat sprach, sagte er mir, es sei nicht am Bundesrat, den ersten Schritt zu tun, sondern an der Aargauer Regierung.

Ich komme zum Schluss: Nachdem nun beim Bund und beim Kanton die entsprechenden Departementsvorsteher gewechselt haben, sollte eigentlich einer Rückkehr zur Vernunft und einer Abkehr vom Prestigedenken nichts mehr im Wege stehen, nachdem die offizielle Variante auch einer Gewissensprüfung nicht standhält.

Ich bitte Sie, zur Einleitung dieses Prozesses dem Postulat Bircher sowie der Minderheit der Petitionskommission zuzustimmen.

Chopard: Ich bitte Sie, das Postulat Bircher zu überweisen. Zur Begründung vorerst zwei Vorbemerkungen:

1. Die Petitionskommission hat sich redlich Mühe gegeben, die eingegangenen Petitionen sachlich zu behandeln, wie es die Leute ja auch redlich verdienen, die die Petitionen eingereicht haben. Die Kommission hat überdies ihre Anträge rechtzeitig dem Parlament vorgelegt. Sie hat das bereits in einem Bericht am 25. Mai 1983 gemacht. Dafür möchte ich der Petitionskommission vorerst einmal recht herzlich danken.

2. Die N3 ist, auch wenn jetzt mehr als zwei Aargauer gesprochen haben, nicht ein «Sonderfall Aargau». Es ist ja so, dass das beim Rawil, beim Zürcher «Y», bei der solothurnischen N5 auch nicht anders war; bei der Volksabstimmung über die N4 hat man das ebenfalls festgestellt. Also die N3 darf mindestens so umstritten sein wie die eben erwähnten Bauprojekte, und die Aargauer dürfen über ihre N3 mindestens so viel in diesem Parlament reden, wie das die Zürcher, die Berner und die Solothurner gemacht haben, als es um ihre umstrittenen Autobahnabschnitte ging!

Der «Neuen Zürcher Zeitung» vom 28. Mai 1985 entnehmen wir, dass die Aargauer Regierung eine abwartende Haltung einnimmt. «Der aargauische Regierungsrat will» – ich zitiere die «Neue Zürcher Zeitung» – «das begründete Urteil des Bundesgerichtes auswerten und nach einer grundsätzlichen Aussprache darüber befinden, ob er weiter am genehmigten generellen Projekt festhalten wird oder ob er dem Bundesrat ein Wiedererwägungsgesuch stellen wird. Baudirektor Siegrist glaubt, der Gesamtregierungsrat werde diesen Entscheid in etwa drei Monaten fällen.»

Es gilt heute aber auch, den neuen Gesetzesbestimmungen Rechnung zu tragen. Der Schweizerische Bund für Naturschutz und die Aqua viva, für die ich hier spreche, vertreten die Auffassung, dass das offizielle Projekt mit einer Überquerung des Schinznacherfeldes sowie einem Halbanchluss beim Weiler Wallbach-Schinznach Dorf und der Tangierung des Aareschachens nördlich des Bades Schinznach den Verfassungsbestimmungen über die Schonung des Landschafts- und Ortsbildes sowie des wirtschaftlich nutzbaren Bodens zuwiderlaufe. Sie halten im weiteren fest, dass ein Bauvorhaben von diesem Ausmass den neuen rechtlichen Kriterien, die der Staat selbst verfügt habe, entsprechen müsse. Es wird in diesem Zusammenhang unter anderem auf das am 1. Januar 1985 in Kraft getretene Umweltschutzgesetz verwiesen, wonach über Bauprojekte, welche die Umwelt erheblich belasten können, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

Ich möchte deshalb Herrn Bundesrat Schlumpf fragen, ob er eine solche Prüfung bejaht.

Keller: Wenn man heute als Aargauer nicht spricht, dann muss man sein Schweigen schon fast erklären.

1980 ist das generelle Projekt des Teilstückes Hornussen/Verzweigung N1/N3 im Birrfeld genehmigt worden. Seit fünf Jahren also besteht diese offizielle Variante. Sie ist nach 15 Jahren intensiver, schwankender Diskussion zustande gekommen. Demgegenüber haben wir die Petitionen zugunsten der Verständigungsvariante aus dem Jahre 1982. Es stellt sich vorerst die Frage nach der Dringlichkeit der Ausführung dieses Baues.

Hier muss ich deutlich sagen, dass mir die Anliegen der Fricktaler und auch einiger anderer Gemeinden, die auf den Bau dieses Teilstückes warten, schon von Bedeutung erscheinen. Wir können natürlich den Verkehr nicht massenweise ins Fricktal einschleusen und ihn nachher nur tropfenweise über die Jurahöhen hinauspressen. Der Bau der Bahn ins Fricktal erfordert die Fortsetzung aus dem Fricktal heraus. Und wenn viele Leute dieses Anliegen als dringlich hervorheben, muss man dafür auch einiges Verständnis haben. Deswegen scheint mir das Postulat von Herrn Bircher, der damit liebäugelt, dass man auf den Bau der Autobahn überhaupt verzichtet und nur die bestehenden Strassen etwas ausbaut, nicht angemessen. Wir können uns diese «Unvollendete» im Fricktal nicht leisten. Damit drängt sich die Frage nach der Variante der offiziellen oder der sogenannten Verständigungsvariante auf.

Das Problem liegt natürlich darin, wie man nach diesen fünf Jahren – nachdem man sich auf die offizielle Variante eingestellt hat und sie bereits projektiert ist – einen politischen Schwenker vornehmen könnte, der akzeptiert würde. Verwirrung und neue Widerstände wären vorprogrammiert.

Die Verständigungsvariante ist ja auch nicht jene Lösung, die allgemein akzeptiert wird. Wenn man also die offizielle Variante aufgäbe, hätte man die andere noch lange nicht gewonnen. Das muss man sehen. Dennoch wäre ich der Meinung, man könnte darüber diskutieren, falls die Verständigungsvariante tatsächlich jene gewichtigen Vorteile aufweist, die ihr zugeschrieben oder zugesprochen werden, mit Blick auf die Umwelt, die Landschaft, das Kulturland und die Thermalquelle. Es ist unbestritten, dass die Verständigungsvariante zu einer gewissen politischen Grösse geworden ist. Sie hat ein gewisses Prestige. Man spricht ihr gegenüber der offiziellen Variante einige Vorteile zu.

Deshalb bitte ich Herrn Bundesrat Schlumpf, hier eine Wertung vorzunehmen zwischen der offiziellen Variante und der Verständigungsvariante und darzustellen, wo die Vorteile liegen, im besonderen darzutun, ob die offizielle Variante tatsächlich nur den Vorteil hat, dass sie rasch realisiert werden kann, im übrigen aber Nachteile mit sich bringt. Ich bitte ihn um diese Beurteilung.

Oehen: In den vergangenen Jahren sind wir des öfters Zeugen der unerhört harten Auseinandersetzungen geworden, bis irgendein Projekt des Nationalstrassenbaus auch nur einer erneuten Prüfung unterzogen wurde. Es erstaunt immer wieder von neuem, wie prestigebeladen derartige Projektierungsarbeiten werden. Es wurde hier gesagt: Die kantonale Regierung schiebt den Schwarzen Peter dem Bundesrat zu, und der Bundesrat erklärt, er könne nichts machen, er warte auf den Kanton, es sei nicht seine Sache. Der Herr Kommissionspräsident hat auf den Kalender hingewiesen. 23 Jahre sind es her, seit diese Lösung, wie sie heute noch gebaut werden will, in ihrer ersten Auflage dem Volk zur Kenntnis gebracht wurde, 23 Jahre, in welchen eine ungeheure Gesinnungswandlung über die Bühne gegangen ist im Bewusstwerden der Gefahren, die wir damals alle miteinander einfach übersehen haben. Es kann doch nicht so weitergehen, dass man zwar auf der einen Seite – es wurde hier bereits angedeutet, Herr Bundesrat – neue Erkenntnisse zur offiziellen Politik macht (Schutz des Kulturlandes), neue Erfahrungen bekanntgibt (die Zerstörung dieser Betonbauten), aber nichts tut, um neue Fehler zu vermeiden.

Herr Kollega Schwarz hat hier in verdankenswerter Klarheit die technischen Begründungen für die erneute Prüfung

dieser Pläne geliefert. Ich kann Sie hier lediglich, im Namen unserer Fraktion, dringend bitten, sowohl die Kommissionsminderheit zu unterstützen als auch das Postulat Bircher zu überweisen.

Zum ersten Punkt: Es ist doch klar – da hat Herr Braunschweig völlig recht –, dass wir das Vertrauen unserer Mitbürger, gerade jener, die engagiert mittragen, verlieren, wenn wir ihnen nicht Möglichkeiten geben, sich auch vor den prüfenden Gremien ausdrücken zu können, dies um so mehr, als sie wissen, dass die Gegenseite sehr wohl angehört wurde. Ich glaube, es geht hier unter anderem darum, dass wir oft geradezu verzweifelten Bürgerschaft, die das Gefühl hat, gegenüber einer Administration, die schon einmal Pläne gemacht hat, lasse sich überhaupt nichts mehr machen, wieder den Eindruck geben, dass man sie zum mindesten ernst nimmt.

Zum zweiten Punkt: Herr Kollega Bircher hat von verschiedenen Rednern sachlich die Unterstützung erhalten. Ich habe seinerzeit sein Postulat mitunterzeichnet. Ich war damals und bin heute noch der Meinung, es dränge sich auf, in diesem Streit noch einmal über die Bücher zu gehen. Ich möchte deshalb den Bundesrat dringend bitten, hier Flexibilität zu zeigen.

Ein letztes Wort zu den Appellen zugunsten der geplagten Anwohner: Es wurden Aussagen gemacht, die gleichzeitig die Schizophrenie unseres Volkes voll zur Darstellung bringen. Einerseits leidet man unter dem Verkehr, andererseits – so Herr Herzog – wolle die Bevölkerung nicht neue Immissionen, sie wolle weniger Privatverkehr; tatsächlich ist aber dieselbe Bevölkerung nach wie vor geneigt, sich immer mehr und immer fleissiger auf Rädern im Lande herumzubewegen. Ich glaube, dass bei allen derartigen Auseinandersetzungen ein Gedanke neu in die Diskussionen eingeführt werden muss: die Frage nach der Verminderung des Verkehrsbedürfnisses. Ich gebe damit ein Stichwort, das ich hier nicht ausführen kann, es würde viel zu weit führen, aber ich bitte Sie, sich einmal von der Idee zu lösen, der Verkehr könne und müsse immer weiterwachsen, sei es als Privatverkehr oder als öffentlicher Verkehr.

Kurz und gut: Unsere Fraktion unterstützt die Kommissionsminderheit und bittet Sie, das Postulat Bircher zu überweisen.

Frau Mauch: Herr Humbel hat den Naturschutzorganisationen Missbrauch der demokratischen Rechte vorgeworfen. Das Beschwerderecht ist ein Recht und kein Unrecht, und die Organisationen haben sich im Kampf gegen die N3 immer und ausschliesslich legitimer Mittel bedient. Vor ein paar Wochen haben Frau Bundesrätin Kopp und Herr Bundespräsident Furgler an einer Pressekonferenz den immer noch ungebremsten Verlust an Kulturland beklagt. Herr Schwarz hat schon darauf hingewiesen. Daraus sollten wir nun endlich auch hier die Konsequenzen ziehen.

Ich bin mit dem Verkehrsclub der Schweiz überzeugt, dass mit gezielten Massnahmen eine Entlastung der Dörfer möglich ist. In der Stadt Brugg wurde die sogenannte kleine Umfahrung gebaut – so klein ist sie gar nicht – und schon vor einigen Jahren in Betrieb genommen. Gerade an diesem Beispiel sieht man aber folgendes: Sobald irgendwo ein Verkehrsnadelöhr sogenannt saniert bzw. aufgehoben wird, kommt eine neue Verkehrslawine, und das Nadelöhr entsteht anderswo. So werden wir mit dem Strassenbau gar nie fertig. In meiner Nachbarschaft liegt das Städtchen Bremgarten, darüber der Mutschellenübergang nach Zürich. Als die N1 in Betrieb genommen wurde, hoffte man endlich auf eine Entlastung des schönen Städtchens. Die Freude war kurz: die Verkehrslawine wälzt sich jetzt wieder wie eh und je durch die engen Strassen und über die alte Holzbrücke.

Ich bin sicher, dass Sie alle ähnliche Beispiele kennen. Strassen bringen nicht Entlastung, sondern Belastung, und das ist das Trauerspiel, Herr Humbel. Ich freue mich nicht, wenn die Traxe auffahren, sondern wenn die Vernunft endlich einkehren wird. Dass bis jetzt nicht gebaut wurde, ist nicht eine unhaltbare Verzögerung, sondern die Chance,

nun doch wirklich nochmals umzudenken. Müssen wir, muss eine Generation Schweizer ein vollständiges, viel zu dichtes Autobahnnetz bauen? Das frage ich mich. Lassen wir doch unsere Nachkommen nicht nur noch etwas Kulturland zum Leben haben, sondern auch noch einige Entscheide fällen, ob sie all die Strassen wollen oder nicht. Ich möchte Sie bitten, das Postulat Bircher zu unterstützen und zu überweisen. Was mir am Bericht der Petitionskommission fehlt, ist ein Antrag auf die Überweisung im positiven Sinn der Petitionen 1 bis 6 an den Bundesrat und auf Ablehnung der Petition 7. Das wäre mein Abstimmungsantrag zu den Petitionen.

Steinegger: Ich äussere mich nur zu den Petitionen. Es ist dem Parlament natürlich freigestellt, über alles zu reden, was ihm beliebt. Ich wehre mich aber dagegen, wenn das Petitionsrecht in etwas umfunktioniert wird, das in der Verfassung nicht vorgesehen ist, wie es Herr Kollege Braunschweig gemacht hat. Das Petitionsrecht unserer Bundesverfassung ist das Recht des einzelnen, den Behörden ohne Rechtsnachteile kritische oder praktische Äusserungen zukommen zu lassen. Es ist aber kein Instrument zur Begründung verfassungs- oder gesetzeswidriger Kompetenzen. Für die generellen Projekte ist der Bundesrat zuständig. Für die Ausführungsprojekte – es geht sogar um derartige Fragen – ist das Departement zuständig. Wir können uns nicht durch eine Petition in eine dafür kompetente Behörde verwandeln. Es hat aber bereits der Altmeister der Staatsrechtslehre, Herr Prof. Burckhardt, bemerkt, dass die Versuchung natürlich immer gross ist, sobald eine Petition vorgebracht wird, sich eben kompetent zu fühlen und dann darüber zu sprechen, wie es die Kollegen Braunschweig, Herczog und Oehen gemacht haben.

Um was für eine Frage geht es hier? Es geht um das generelle Projekt. Es geht sogar um Ausführungsprojekte. Dies ist Sache des Bundesrates aufgrund des Gesetzes über die Nationalstrassen, beim Ausführungsprojekt sogar eine Angelegenheit des Departementes.

Wir hätten uns – Kollege Chopard – allenfalls über die allgemeine Linienführung zu unterhalten. Das ist auch im Zusammenhang mit der N4 usw. das Diskussionsthema gewesen.

Ich möchte Sie einfach warnen, über Dinge, die in den Kompetenzbereich des Bundesrates fallen, zu reden, als ob Sie kompetent wären. Es ist nützlich, manchmal auch ins eigene Reglement zu schauen. Da steht im Artikel 40 Absatz 2: «Der Rat kann die Begehren des Petenten ganz oder teilweise dem Bundesrat zur Kenntnisnahme oder als Motion oder als Postulat überweisen.» Gerade die erste Lösung hat die Petitions- und Gewährleistungskommission getroffen. Sie ist wegen des Prestiges dieser Angelegenheit sogar etwas weiter gegangen, als das Ratsreglement eigentlich vorschreibt. Nach Ratsreglement hätte man diese Petitionen auch direkt beantworten können. Aber die Kommission hat die Bedeutung erkannt und diese Petitionen wenigstens dem Bundesrat überwiesen, wie es durch das Ratsreglement vorgeschrieben wird.

Oester, Berichterstatter: Darf ich es noch einmal deutlich sagen? Der Grundtatbestand dieses Dramas in Dutzenden von Akten, wie man es bezeichnen könnte, ist doch die aussergewöhnlich hartnäckige Anwendung des St.-Florian-Prinzips. Das geht schon aus der Tatsache hervor, dass die Mehrheit der direkt beteiligten Gemeinden sich für das offizielle Projekt und nicht für die sogenannte Verständigungsvariante ausgesprochen hat. Ist denn das nichts? Das Wort Verständigungsvariante muss also leider in Anführungszeichen gesetzt werden. Das merkt jeder, der sich mit dieser Materie befasst. Das tut mir persönlich leid, habe ich doch selber viel Sympathie für diese Variante.

Es ist hier von Herrn Müller-Wiliberg völlig zu Recht gesagt worden, es werde bei dieser N3 nie eine Variante geben, die man als echte Verständigungsvariante bezeichnen könnte; es muss nun einmal entschieden werden. Typisch an dieser ganzen Geschichte ist auch, dass ich als damaliger Präsi-

dent der PGK von drei Aargauer Kollegen – was ihr Recht und nett ist von ihnen – dokumentiert worden bin, aber je in einer ganz verschiedenartigen Richtung. Das hat mir deutlich genug gezeigt, dass da in der Sache praktisch unüberbrückbare Schwierigkeiten bestehen.

Nun noch ganz kurz zur formalen Fussangel, die Herr Braunschweig angesprochen hat, nämlich dass die Petitionen – und das stimmt – bewusst an die eidgenössischen Räte gerichtet worden sind, nachdem gewisse Petenten beim Bundesrat mit ihren Petitionen nicht durchgedrungen waren. Der Bundesrat musste eine abschlägige Antwort erteilen. Diese Tatsache, dass man die Petitionen an uns richtet, ändert jedoch an der geltenden Zuständigkeitsordnung nichts. Wir haben in der Kommission diese Petitionen sehr gründlich angeschaut, und wir waren der Meinung, wir seien sehr gut beraten, Ihnen die Überweisung an den Bundesrat zu beantragen.

Wenn Herr Braunschweig sagt, die Petitionskommission hätte nun hier die Chance vertan, ein Problem zu lösen, dann frage ich mich wirklich: Sind Sie so naiv wie Sie tun oder nicht? Ein Geschäft, das seit einer Generation derart umstritten ist, wollen Sie mit einer Petitionskommission von einem Tag auf den anderen auf wunderbare Weise, ich weiss nicht wie, lösen. Dass die Petitionskommission hier eine Lösung hätte finden können, wenn sie nur gewollt hätte, kann doch nur behaupten, wer die ungeheuer lange und verzwickte Vorgeschichte nicht kennt oder ganz bewusst ignoriert. Herr Müller-Wiliberg und andere Votanten haben kurz darüber gesprochen.

Zur Anhörung des Vizedirektors des Bundesamtes für Strassenbau durch die Kommission darf ich zweierlei feststellen:

1. Die Kommission war durch sechs Begründungen in den Petitionen gegen die offizielle Variante einseitig informiert und hat tatsächlich das Bedürfnis verspürt, einmal jemanden zu hören, der auch sagt, was für die offizielle Variante spricht. Jetzt tut man so, als ob wir das Gleichgewicht nicht eingehalten hätten. Das Gegenteil ist der Fall, wenn wir nach sechs ausführlich begründeten Petitionen auch noch Hearings machen zu diesen gleichen Petitionen.

2. Der Vertreter der Verwaltung hat sehr sachlich informiert und mitnichten die Kommission irgendwie einseitig indoktriniert.

Letzter Punkt: Wenn Sie der Kommissionsmehrheit folgen, dann hat der Bundesrat, der in dieser Sache allein zuständig ist, die Aufgabe, die alte leidige N3-Geschichte nochmals unter Berücksichtigung heutiger Prioritäten zu überprüfen. Es ist sicher nicht das erste Mal, dass er das tut. Das befürworten wir. Das ist sinnvoll, vielleicht sogar nötig. Die Anliegen von Herrn Schwarz, für die ich grösstes Verständnis habe – ich habe nämlich das Gutachten Jäckli sehr genau studiert, nicht nur, weil Professor Jäckli ein Freund von mir ist, sondern weil mich die Sache materiell interessiert hat –, können dann überprüft werden. Und genau das will ja der Mehrheitsantrag der Kommission. Oder soll künftig die Gewaltentrennung, die Kompetenzordnung in unserem Bundesstaat, nicht mehr gelten? Wollen Sie künftig über alles und jedes debattieren, um nicht zu sagen, opportunistisch «palavern», auch über Gegenstände, die nach geltendem Recht nicht in unsere Kompetenz fallen? Die Antwort auf diese Frage geben Sie bei der Abstimmung über die Kommissionsanträge.

Ich bitte Sie, der Kommissionsmehrheit zu folgen. Das hat nichts mit Unterdrückung oder Missachtung von demokratischen Rechten zu tun, sondern mit Vernunft und mit Verfahrensökonomie.

Bundesrat Schlumpf: Ich möchte vorab Nationalrat Oester dafür danken, dass er noch im Rat ist und dass er es übernommen hat, über den Entscheid der Petitionskommission und über den Werdegang zu orientieren; insbesondere haben mich seine allerletzten Bemerkungen beeindruckt. Ich hätte nicht gewagt, sie von diesem Pult aus zu machen. Es muss schon gesagt werden: Irgendwo hört es mit dem völlig freien Kompetenzermassen auf, wenn wir in diesem

Staat noch eine minimale Ordnung und damit Handlungsfähigkeit gewährleisten wollen. Artikel 21 des Nationalstrassengesetzes sagt ganz klar – das hat mit Schwarzpeter, Herr Schwarz, Herr Oehen, und mit St.-Florians-Politik überhaupt nichts zu tun –, dass die Ausführungsprojekte, gestützt auf das generelle Projekt, von den Kantonen zu erarbeiten sind. Nach durchgeführten Verfahren – Auflage, Einsprache, Beschwerdeverfahren usw. – sind sie von unserem Departement (früher vom Departement des Innern) zu genehmigen. Das sind kantonale Werke! Das fällt in die kantonale Zuständigkeit! Der Kanton Aargau hat dieses Ausführungsprojekt ganz korrekt erarbeitet – nach 15jähriger Behandlung und nach Prüfung von verschiedenen Varianten. Nationalrat Oester und andere haben mit Recht gesagt: Es liegt keine Verständigungsvariante vor. Was hier diskutiert wird, ist einfach eine weitere Variante. Wie es mit der Verständigung auf diese weitere Variante stünde, ersehen Sie aus den Akten. Dagegen wird seitens verschiedener betroffener Gemeinden bereits heftigstens opponiert. Wo bleibt dann die Verständigung?

Die Regierung des Kantons Aargau, die zuständigen kantonalen Instanzen, haben also gemacht, was sie tun mussten. Sie haben Auflageverfahren und Einspracheverfahren durchgeführt. Sie haben die Einsprachen entschieden. Nicht genug damit: Auch das Bundesgericht hat nun die Beschwerden gegen diese regierungsrätlichen Entscheide erledigt. Die europäische Menschenrechtskonvention gibt bei aller Phantasie keine Möglichkeit, die Geschichte auch noch nach Strassburg weiterzuziehen. Sonst würde man das vielleicht auch noch versuchen.

Seien wir ehrlich; ob diese Sach- und Rechtslage jedem von uns passt oder nicht: Die Sachlage ist klar, die Rechtslage ist klar. Die Denkpause war gegeben. Wenn 15 Jahre Denkpause in diesem Lande nicht mehr genügen, dann müssten Sie ehrlicherweise – Frau Mauch und Herr Oehen haben darauf angespielt – eine ganz andere Frage stellen: nämlich die, ob wir überhaupt das Nationalstrassennetz noch fertigstellen wollen. Wir haben sie gestellt, und sie wurde von der Kommission unter der Leitung von Nationalrat Biel geprüft. Sie haben die Botschaft mit den Anträgen des Bundesrates. Sie werden diese Netzüberprüfung behandeln. Wenn Sie noch weiter gehen und sagen möchten, es solle überhaupt nicht mehr gebaut werden, dann würde das eines entsprechenden Beschlusses der Bundesversammlung bedürfen, weil es dann um die Netzfrage ginge; dafür wäre die Bundesversammlung zuständig.

Wenn Sie den konkreten Hinweis, der im Postulat enthalten ist und den Nationalrat Bircher vertreten hat – nämlich zu prüfen, ob man nicht einfach die Kantonsstrasse benützen könnte – weiterverfolgen wollten, dann wäre das inhaltlich ein Antrag auf Abänderung des Nationalstrassennetzes in diesem Teilbereich; das bedürfte dann einer formellen Beschlussfassung durch das Parlament.

Nationalrat Steinegger hat auch den Inhalt des Petitionsrechtes dargelegt; ich bin ihm sehr dankbar dafür. Ich habe dem nichts beizufügen. Ich möchte lediglich sagen: Wenn Sie auf dem Wege von Petitionsbehandlungen und in Verbindung mit Postulaten in kantonale Kompetenzen einzugreifen beginnen – nicht nur bei Nationalstrassen, auch bei anderen Werken, ich erinnere an Wegbauten im Landwirtschaftsbereich usw. – dann nimmt es mich wunder, wie Sie noch mit dem Anliegen einer Rationalisierung des Parlamentsbetriebes vorankommen wollen!

Nationalrat Braunschweig, Sie verlangen Rückweisung an die Kommission für Hearings. Nationalrat Müller hat Ihnen gesagt, dass nun ein langer Weg absolviert wurde und dass keine Verständigungsvariante vorliegt. Dieser Begriff ist eine Usurpation! Zeigen Sie mir diese Verständigung! Es liegt eben keine Verständigungsvariante vor.

Nationalrat Loretan, was Sie gesagt haben wäre rechtlich gangbar: Die Regierung des Kantons Aargau solle darauf zurückkommen. Das wäre rechtlich gangbar, weil es ja ihr Ausführungsprojekt ist, dasjenige der kantonalen Behörden. Wenn die Regierung des Kantons Aargau darauf zurückkommen will, dann müsste das uns wieder zur Prüfung

unterbreitet werden. Es wäre formell nicht gerade eine Wiedererwägung, sondern es wäre die Prüfung eines anderen Ausführungsprojektes. Das wäre der rechtlich gangbare Weg.

Materiell und zu der mir konkret von Nationalrat Keller gestellten Frage nach einer Gegenüberstellung der Vorteile der offiziellen Variante und der Verständigungsvariante muss ich sagen: es gibt keine Verständigungsvariante; es ist einfach eine andere Variante. Die Gesichtspunkte, die heute genannt wurden, inklusive die geologischen Gegebenheiten, wurden berücksichtigt. Es ist nicht so, dass man aus Prestige Gründen nicht bereit wäre, darauf zurückzukommen. Bei mir wäre das auch aus amtlichen Gründen gar nicht der Fall, ich hatte mit diesem Projekt bis vor eineinhalb Jahren departemental nichts zu tun.

Ich muss das auch Nationalrat Schwarz sagen. Herr Schwarz, so, wie Sie das getan haben, darf man mit dem Gutachten von Herrn Prof. Jäckli nicht umspringen! Herr Jäckli hat gesagt – Sie haben das auch zitiert –, ein Risiko sei nicht auszuschliessen, und nichts anderes. Diesem nicht auszuschliessenden Risiko kann bei der Ausführung des Projektes Rechnung getragen werden. Sie können bei jeder Kunstbaute, bei jeder Tunnelbaute sagen, ein Risiko sei nicht auszuschliessen. Die Frage stellt sich nicht so, sondern die Frage ist, ob das verbleibende Risiko verantwortbar ist oder nicht. Das gilt für Kernkraftwerke und andere Bauten. Das verbleibende Risiko kann mit technischen Mitteln, so weit reduziert werden, dass es verantwortbar ist. Wenn Sie dieses Geschäft wieder an den Bundesrat oder an das Departement zurückgeben, muss letzten Endes doch eine solche Wertung vorgenommen werden.

Das ist aber nicht die einzige Wertung, und verschiedene Votanten haben zu Recht darauf hingewiesen: Es geht natürlich auch um Fragen der Umwelt und Landschaft bzw. der Immissionen und um die Besiedlung und den Menschen. Wir haben auch bei der N5 solche Fragen. Diese Probleme müssen gegeneinander abgewogen werden, und erst dann kann entschieden werden.

Ich kann Nationalrat Chopard sagen, dass die Probleme der Umweltverträglichkeit schon bei den bisherigen Arbeiten selbstverständlich eine grosse Rolle gespielt haben. Ich habe Ihnen schon in anderem Zusammenhang, bei der Behandlung der Treibstoffzollvorlage, gesagt, dass Bund und Kantone im Strassenbau in den letzten Jahren nicht einfach nach technischen und vielleicht finanziellen Gesichtspunkten gefuhrwerk hätten. Wir haben im Mittel der letzten zehn Jahre über 300 Millionen Franken jährlich aufgewendet, um umwelt- und landschaftsschonend zu bauen, haben also Aufwendungen in Kauf genommen, die technisch nicht unbedingt nötig waren, um diese Strassen möglichst immissionsfrei zu erstellen. Die Mehraufwendungen für Tieferlegungen, Überdeckungen, Immissionenschutz usw. kosteten über 300 Millionen Franken jährlich, und wir steigern sie jetzt dank der neuen Treibstoffzollregelung Jahr um Jahr und werden nach unseren Annahmen etwa bei 400 Millionen Franken landen.

Wir sind also nicht unzugänglich. Nationalrat Oehen, es liegen keine neuen Erkenntnisse vor! Wenn neue Erkenntnisse da wären, dann wäre ich der erste, der diese Sache nochmals überlegen würde. Wir haben die überaus gründlichen Arbeiten der Kommission Biel – ich sage das nicht nur, weil er hier sitzt –, die auch Ihnen vorliegen, zur Entscheidungsfindung. Wir können auch die bisherigen Aufwendungen für Umweltschutz, Landschaftsschutz, Immissionenschutz usw. in den nächsten Jahren noch steigern. Dazu sind Bundesrat, das Departement, unser Amt, aber auch die Kantone bereit.

Aber, Frau Mauch, mit Kleinlösungen wie der Umfahrung einzelner Ortschaften gewinnen wir in bezug auf Landverlust und Immissionsverhinderung in der Regel gar nichts, auch finanziell nicht. Eine grosszügige Lösung, die möglichst auch in die Landschaft eingepasst wird, trägt der Umwelt besser Rechnung.

Die Frage wäre sonst letzten Endes, ob wir überhaupt noch weitermachen wollen mit dem Nationalstrassenbau, oder ob

wir – mit Ausnahme einiger Fertigstellungen – das Netz völlig revidieren, soweit es noch nicht ausgeführt ist. Die Konsequenz einer derartigen Beschlussfassung müsste sehr wohl überdacht werden. Ich habe die Feststellung gemacht, dass in diesem Lande alle für Schnellverkehrsverbindungen, Intercityzüge und Nationalstrassen sind, aber niemand will Anlieger sein. Wir wollen zwar gut angeschlossen sein, aber die damit verbundenen Belastungen nicht übernehmen, sondern ändern überlassen.

Abschliessend noch eines: Wir dürfen diese Da-capo-Partitur nicht weiter anwenden. Wir beginnen mit den Diskussionen immer wieder von vorne. Hier geht es um nationale Interessen. Die Fertigstellung eines überprüften, den heutigen Betrachtungen gerecht werdenden Nationalstrassennetzes ist ein elementarer Bestandteil einer koordinierten, langfristigen Verkehrspolitik. Engpässe einfach hinzunehmen, ist keine koordinierte Verkehrspolitik. Was passiert, wenn wir wieder von vorne beginnen? Es gibt ein neues Ausführungsprojekt, wieder die Zustimmung unseres Departementes, also der Bundesinstanzen, wieder Auflagen, wieder Einsprachen und wieder Beschwerden. Und am Schluss heisst es, der Bundesrat habe nicht geführt und sei nicht bereit zu handeln. Solche Vorwürfe akzeptieren wir nicht.

Während 15 Jahren haben wir ein breites Verfahren durchgeführt. Die Demokratie konnte *in extenso* funktionieren. Alle Meinungen konnten eingebracht werden und wurden auch behandelt. Aber man kann die Demokratie auch strapazieren, man könnte sie sogar zuschanden reiten. Demokratie heisst doch, beim Entscheid breitesten Kreisen Mitwirkungsmöglichkeiten zu geben. Aber Demokratie darf nicht die Verhinderung von Entscheiden sein. Wir dürfen die Demokratie nicht so weit treiben, dass wir uns letzten Endes selbst handlungsunfähig machen.

Ich möchte Sie bitten, dem Antrag der Mehrheit der Petitionskommission zuzustimmen und das Postulat abzulehnen.

Schwarz: Ich möchte doch noch zu vier Feststellungen von Herrn Bundesrat Schlumpf meinerseits Stellung nehmen:

Zunächst einmal zum Problem der Kompetenz. Ich habe bis jetzt immer die Meinung vertreten, dass es die wichtigste Kompetenz des Parlamentes sei, das Kontrollrecht auszuüben. Wenn das Parlament feststellt, dass die Regierung und die Verwaltung ein Projekt ausführen wollen, das auf falschen Grundlagen beruht, dann glaube ich, ist es auch Aufgabe des Parlamentes, hier einzugreifen. Herr Bundesrat Schlumpf hat kein Wort davon gesagt, dass das offizielle Projekt darauf fusst, dass die Quelle von Bad Schinznach auf der rechten Aareuferseite entspringt. Darauf wurde im offiziellen Projekt Rücksicht genommen. Nun hat das nachträglich erstellte geologische Gutachten ergeben, dass die Quelle eben genau dort im Bözberg entspringt, wo man mit dem Strassentunnel durchgehen will. Da frage ich nun schon, Herr Bundesrat Schlumpf: Ist das keine neue Erkenntnis? Was braucht es dann um Himmels willen, um festzustellen, es sei eine neue Erkenntnis? Das ist doch eine fundamentale neue Erkenntnis, dass das offizielle Projekt auf falschen geologischen Grundlagen konzipiert ist!

Zweitens der Vorwurf der langen Vorgeschichte. Die lange Vorgeschichte hat sich um das Problem Tunnel oder Brücke gehandelt. Das ist schon längst abgeschlossen. Man hat entschieden: Tunnel. Aber nun möchten wir eben einen Tunnel, der die Quelle schützt, und dazu müssen wir die Tunnelachse um einige hundert Meter verschieben, aus diesem Quellgebiet hinaus in festes Gebiet, wo kein Wasser läuft. Ich frage mich, ob es nun wirklich nicht möglich ist, das in der Verwaltung durchzusetzen.

Schliesslich das Risiko. Wenn man doch ein Risiko ganz ausschalten kann – und man kann es, wenn man die Tunnelachse aus dieser Zone verschiebt, dann frage ich mich: Warum macht man das nicht?

Bundesrat **Schlumpf:** Ich bin Nationalrat Schwarz dankbar, dass er noch einmal das Wort ergriffen hat. Ich habe näm-

lich etwas sehr Wesentliches vergessen. Ich möchte mit aller Klarheit, Herr Schwarz, den Vorwurf, den Sie gemacht haben, zurückweisen, dass der Bundesrat wisse, dass falsche geologische Annahmen diesem Ausführungsprojekt der Regierung des Kantons Aargau zugrunde liegen. Das ist ein allerdings gravierender Vorwurf, dass wir im Wissen um falsche geologische Grundlagen ein kantonales Ausführungsprojekt genehmigt hätten. Ich möchte Sie bitten, den Beweis für eine derartige Behauptung anzutreten. Dieser Vorwurf darf unter gar keinen Umständen meinen Vorgängern angelastet werden. Ich spreche departemental nicht *pro domo*; das muss ich zurückweisen.

Zur Kompetenz des Parlamentes: Die Aufsicht des Parlamentes kann nie eine Globalkompetenz für verbindliche Anordnungen, Aufträge, Weisungen bedeuten. Das ist ein völlig falsches Verständnis der Organisation unseres Bundesstaates. Das Petitionsrecht gehört – das ist richtig, Herr Steinegger hat das gesagt – in den Bereich der allgemeinen Aufsicht, kann zu Empfehlungen führen, kann zu dem führen, was die Petitionskommissionsmehrheit beantragt.

Die Frage der Tunnelachse: Wenn das Risiko nicht verantwortbar sein sollte, dann wäre eine Verschiebung der Tunnelachse eine Frage der Projektausführung und könnte bei der Projektausführung vom Kanton Aargau angeordnet werden, also von der Regierung, selbstverständlich im Einvernehmen mit dem Bund, weil das allenfalls gewisse Kostenfolgen hätte. Wenn sich das erweisen sollte, Nationalrat Schwarz, dann würde das nicht an irgendwelchen finanziellen Überlegungen seitens des Bundes scheitern. Das aber zu behandeln und zu entscheiden – mit Genehmigungsvorbehalt natürlich –, ist Sache der zuständigen kantonalen Instanzen.

Präsident: Herr Zehnder möchte eine persönliche Erklärung abgeben.

Zehnder: Ich möchte mich wehren gegen die Unterstellung an uns Parlamentarier, dass wir im Grunde genommen nicht wissen, was Kompetenzen sind und was nicht. Ich war auch sechs Jahre in der Petitionskommission und habe dort mitgearbeitet. Am Projekt «Croix-de-Cœur» hat die Petitionskommission Jahre gearbeitet, nur um nachher dem Parlament zu sagen: Es ist nicht zu empfehlen, es ist abzulehnen, oder wir empfehlen dem Bundesrat usw. Das Parlament war sich in dieser Frage sicher bewusst, dass wir nicht einen Antrag oder einen Beschluss fassen können, was jetzt im Aargau geschehen soll, sondern höchstens eine Empfehlung, man solle diese Angelegenheit nochmals überdenken. Das war der Wille. Deshalb habe ich auch den Antrag gestellt, man solle heute nicht über dieses Problem diskutieren, weil die Unterlagen fehlen, um kompetent zu entscheiden.

Ich möchte mich also dagegen wehren, dass man die Parlamentarier so als Kläuse hinstellt, die nicht recht wissen, welches ihre Kompetenzen sind. Ich möchte auch Wert darauf legen, dass dieses Parlament zur Kenntnis nimmt, dass man aus einer Petition – das wurde gesagt – auch ein Postulat oder eine Motion machen kann. Wir hätten ohne weiteres – je nachdem, wie die Situation in vier, fünf Monaten aussieht – eine Motion aus diesen sechs Petitionen machen können. Das wollte ich hier noch richtigstellen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	79 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	57 Stimmen

Postulat Bircher

Abstimmung – Vote

Für Überweisung des Postulates	51 Stimmen
Dagegen	71 Stimmen

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	1985
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	82.309
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.06.1985 - 14:30
Date	
Data	
Seite	935-944
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 440

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.