

86.123

Motion Fetz**Nordtangente in Basel. Verbesserung****Amélioration de la tangente nord à Bâle***Wortlaut der Motion vom 8. Dezember 1986*

Das Ergebnis der Volksabstimmung im Kanton Basel-Stadt vom 7. Dezember 1986 zeigt eine knappe Mehrheit für das sogenannte «Dreirosen-Tief»-Projekt. In der Stadt Basel halten sich Befürworter und Gegner dieses Projektes genau die Waage.

Die Befürworter der Autobahn haben im Abstimmungskampf bekanntgegeben, dass Verbesserungen des Projektes möglich seien. Sowohl die Art der Rheinüberquerung, die Zahl der Anschlüsse wie auch die Form der Quartierverbindungen seien diskutierbar.

Das ganze Projekt ist noch keiner Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen worden.

Der Bundesrat wird deshalb beauftragt, dahin zu wirken, dass

1. eine Verminderung der Anschlüsse von heute fünf innerhalb von 3 km auf höchstens zwei geplant wird;
2. die Wohnquartiere entlang der Stadtautobahn keinen Zu-/Abfahrtsverkehr der Autobahn als Neuverkehr aufnehmen müssen;
3. die Quartierplanung in West- und Kleinbasel derart entwickelt wird, dass die Ausbaupläne des öffentlichen Verkehrs (S-Bahnbetriebe, z. B. St. Johann-Bahnhof; Tram-Verbindungen zu den Grossbetrieben etc.) durch die Autobahnplanung und Bau nicht behindert werden;
4. die Zulassung von Schwerverkehrstransporten von hochgiftigen Chemikalien auf der Autobahn strengstens verboten wird;
5. die neue Rheinüberquerung bezüglich ästhetischen Anforderungen und Massnahmen zum Lärmschutz und zur Entgiftung der Abgase grundlegend verbessert wird (auch für die unterirdisch geführten Teile);
6. die vom Umweltschutzgesetz vorgesehene Umweltverträglichkeitsprüfung für das grundlegend verbesserte Projekt durchgeführt wird unter Einbezug der – durch den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel möglichen – Umsteigeeffekte und der durch die unterirdische Linienführung ausserordentlich aufwendigen technischen Aufwendungen und deren Energieverbrauch.

Texte de la motion du 8 décembre 1986

Le résultat de la votation populaire du 7 décembre 1986 dans le canton de Bâle-Ville montre qu'une faible majorité est favorable au projet «Dreirosen-Tief». Dans la ville de Bâle, il y a autant de partisans que d'adversaires de ce projet.

Les partisans de l'autoroute ont fait savoir pendant la campagne qui a précédé la votation que des améliorations pouvaient être apportées au projet. A leur avis, tant le passage sur le Rhin et le nombre des jonctions que les raccordements des quartiers peuvent être discutés.

L'ensemble du projet n'a pas encore fait l'objet d'une étude de l'impact sur l'environnement.

C'est pourquoi le Conseil fédéral est chargé de faire en sorte:

1. que le nombre des jonctions – le projet actuel en prévoit cinq sur une longueur de 3 km – soit ramené à deux au maximum;
2. que les quartiers d'habitation situés le long de l'autoroute urbaine ne doivent pas absorber – en plus de la circulation actuelle – le trafic empruntant les voies d'accès et de sortie de l'autoroute;
3. que les plans de quartier de la partie ouest de la ville et du Petit-Bâle soient conçus de telle façon que les plans et la

construction de l'autoroute ne gênent pas les projets d'extension des transports publics (chemin de fer suburbain, p. ex. gare de St. Johann; liaison par tram pour les grandes entreprises, etc.);

4. que l'accès à l'autoroute des poids lourds transportant des produits chimiques hautement toxiques soit strictement interdit;

5. que le nouveau passage prévu sur le Rhin soit fortement amélioré en ce qui concerne l'esthétique, les mesures de protection contre le bruit et la détoxification des gaz d'échappement (également pour les tronçons en tunnel);

6. que le nouveau projet, qui devra être fortement amélioré, fasse l'objet de l'étude d'impact prévue par la loi sur la protection de l'environnement et que l'on tienne également compte du fait que les gens utiliseront peut-être davantage les transports publics – en raison de l'amélioration de ceux-ci – et que le tracé souterrain rendra nécessaire des installations techniques extrêmement coûteuses qui consommeront beaucoup d'énergie.

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Nur durch grosse Versprechungen für Verbesserungen am heute existierenden Projekt wurde die «Dreirosen-Tief»-Variante der Nordtangente ganz knapp akzeptiert. Alle direkt betroffenen Wahlkreise sprachen sich für die Initiative, d. h. gegen die Autobahn aus. Somit sind grundlegende Verbesserungen am Projekt notwendig. Dafür müssen sich auch die in die Planung einbezogenen Bundesämter einsetzen. Sonst besteht die Gefahr, dass nach der Abstimmung die Versprechungen leere Worte bleiben.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 18. Februar 1987**Rapport écrit du Conseil fédéral du 18 février 1987*

Am 7. Dezember 1986 haben die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger des Kantons Basel-Stadt eine Ständesinitiative mit dem Titel «Basel ohne Nordtangente» mit 27 062 Nein gegen 24 465 Ja abgelehnt. Damit hat sich eine Mehrheit der Stimmberechtigten des Kantons in einer rechtlich als konsultativabstimmung zu qualifizierenden Meinungsäusserung für das Projekt der im Nationalstrassennetz enthaltenen N 2 Nordtangente Wiese-Landesgrenze CH/F ausgesprochen.

Das Projektbereinigungs- und Genehmigungsverfahren für diesen Nationalstrassenabschnitt nimmt nun den im Bundesgesetz über die Nationalstrassen vorgeschriebenen rechtlichen Lauf. Dabei sind Projektauflage- und Einspracheverfahren vorgesehen, die es allen vom Projekt Betroffenen und den direkt Interessierten ermöglichen, Begehren zu stellen und Verbesserungswünsche anzubringen. Ueber die eingelangten Einsprachen und Beschwerden entscheiden im gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren die zuständigen kantonalen und Bundesinstanzen. Im Rahmen dieses Projektbereinigungs- und Genehmigungsverfahrens ist auch die Umweltverträglichkeit des Projektes zu prüfen.

Angesichts dieser gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren ist es dem Bundesrat nicht möglich, auf die einzelnen in der Motion gestellten Begehren einzutreten und diesbezüglich irgendwelche Zusicherungen abzugeben.

Die Motion ist aber auch aus rechtlichen Gründen unzulässig. Nach dem Nationalstrassengesetz ist die Bereinigung und Genehmigung von Nationalstrassenprojekten nicht Sache des Parlaments, sondern der Kantone und der zuständigen Bundesbehörden, nämlich des Bundesrates und des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements. Durch eine Motion kann der Bundesrat nicht verpflichtet werden, in dem ihm delegierten Kompetenzbereich in einer bestimmten Weise tätig zu werden.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates**Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen.

Präsident: Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen. Damit ist die Diskussion eröffnet. Das Wort hat Frau Fetz.

Frau Fetz: Vor anderthalb Jahren gab es im Kanton Basel-Stadt eine Abstimmung über ein Nationalstrassenprojekt. Es lag eine Initiative vor, die sich dagegen gewehrt hat. Sie wurde hauchdünn, mit ganz wenigen Stimmen mehr, abgelehnt, nicht zuletzt deswegen, weil die Befürworter des Nationalstrassenprojektes – der sogenannten Nordtangente-Autobahn – im Abstimmungskampf immer wieder versprochen haben, das Projekt solle redimensioniert werden. Das war natürlich ein wichtiges Argument. Auf den Zusammenhang von mehr Strassenbau, mehr Verkehr, mehr Luftverschmutzung brauche ich hier nicht weiter hinzuweisen. Das dürfte allgemein bekannt sein. Die letzte Sanasilva-Studie könnte nicht schlimmer sein.

In einem Stadt-Kanton wie Basel-Stadt kumulieren sich alle diese Probleme natürlich auf engstem Raum. Man kennt die Luftverschmutzungsquellen, die Bodenverschmutzung, die Wasserverschmutzung – ich erinnere Sie nur an den Rhein! Die Probleme sind dort noch viel konzentrierter als in anderen Gebieten. Die Stimmung in der Basler Bevölkerung ist auch entsprechend. Deshalb haben die Befürworter des Nationalstrassenprojektes im Abstimmungskampf so sehr mit diesen Redimensionierungen gefochten. Genau um diese Redimensionierungsvorschläge geht es in meiner Motion.

Da das Bereinigungs- und Genehmigungsverfahren nun seinen rechtlichen Lauf nimmt – wie der Bundesrat auch in seiner Antwort schreibt –, ist es wichtig, dass seitens der Bundesbehörden auf jeden Fall auf eine Redimensionierung des Nationalstrassenprojektes, dieser Nordtangenteautobahn, hingewirkt wird. Dabei stehen folgende Forderungen im Vordergrund, die auch von den Befürwortern der Autobahn immer wieder genannt worden sind:

1. Eine Verringerung der Auf- und Abfahrten dieser Autobahn. Sie müssen sich vorstellen, es geht durch äusserst dicht besiedelte Quartiere und wird natürlich Mehrverkehr bringen. Bei Auf- und Abfahrten ist es wichtig, ob es viele oder wenige davon gibt, damit die Wohnquartiere, die direkt betroffen sind, nicht noch mehr Verkehr ertragen müssen.

2. Die zweite Forderung ist auch sehr wichtig. In Basel wird diese Autobahn die Chemietangente genannt, weil sie nämlich einen Teil von Basel mit der chemischen Industrie verbindet; darum die Forderung, dass keine hochgiftigen Frachten durch diese dicht besiedelten Gebiete fahren dürfen, weil das viel zu gefährlich wäre.

3. Ein dritter Punkt ist die Umweltverträglichkeitsprüfung. Wie Sie wissen, muss laut Umweltgesetz ein Projekt dieser Grössenordnung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden. Das wird in Basel auch gemacht, allerdings – und das wird offenbar zur neuen Taktik werden – wird nicht das ganze Projekt, sondern jedes Teilstück einzeln begutachtet werden. Hier könnten die Bundesbehörden doch ein Auge darauf werfen, dass sich diese Stückpolitik der kantonalen Behörden nicht durchsetzen kann, weil sie schlicht und einfach der Umgehung der Vorschriften des Umweltschutzgesetzes gleichkommt.

Der Bundesrat sagt weiter in seiner Antwort, dass die Motion rechtlich nicht haltbar sei, weil das Parlament keine Kompetenz in bezug auf Nationalstrassenprojekte hat. Darum bitte ich den Bundesrat, die ganze Sache als Postulat anzunehmen und damit die Möglichkeit zu haben, im Genehmigungsverfahren darauf hinzuwirken, dass diese kleinen Redimensionierungsvorschläge, die für die Bevölkerung äusserst wichtig sind, auch durchgeführt werden können. Ich bitte Sie um Ueberweisung als Postulat.

Weder-Basel: In diesem Zusammenhang möchte ich Herrn Bundesrat Ogi darauf aufmerksam machen, dass zu dieser Nordtangente in Basel neu eine Volksinitiative eingereicht worden ist, die verlangt, dass so lange mit dem Baubeginn gewartet wird, bis die Luft in Basel saniert ist. Es ist die sogenannte Moratoriumsinitiative. Ich zweifle keinen Moment daran, dass diese Initiative in Basel angenommen wird und dass Zeit bleibt, um die Prüfungen, die Frau Fetz verlangt hat, sorgfältig durchzuführen. Es ist stadtbekannt, dass zu viele Ab- und Auffahrten vorgesehen sind. Wir

möchten auch keine Gifttransporte über diese Strasse. Es ist schrecklich, was in einem dicht besiedelten Gebiet geschehen könnte. Wir verlangen ferner eine Umweltverträglichkeitsprüfung. Das ist der Inhalt dieser Motion. Ich bitte den Bundesrat, das Begehren als Postulat entgegenzunehmen.

Burckhardt: Es handelt sich hier um ein baslerisches Traktandum. Ich möchte doch einige beruhigende Worte sagen. Zunächst zur Störung des Wohnteiles der Stadt. In jenem Teil, wo tatsächlich dichte Wohnquartiere sind, wird die Autobahn unterirdisch geführt werden. Ganz allgemein meine ich doch auch, dass diese Autobahn Stadtverkehr auf sich konzentrieren und deshalb die Stadt entlasten wird. Es ist ein alter Streitpunkt. Die Berechnungen werden meine Auffassung aber doch unterstreichen.

Die Auf- und Abfahrten sind im heutigen Projekt reduziert. Es gibt verschiedene Varianten. Die Hauptanschlüsse sind beim Zoll gegen Frankreich vorgesehen. Was die Chemie betrifft, sind die Zentren Sandoz und Ciba-Geigy Klybeck an die Nordtangente angrenzend. Sandoz wird ihre Produktion in Basel-Stadt eher zurücknehmen; Ciba-Geigy wohl auch, so dass eher eine Reduktion der Gefährdungen stattfindet. Im übrigen sollten ja nirgends Gefährdungen entstehen.

Ich wäre dankbar, wenn man diese Frage nicht emotionieren, sondern den mit der Aufgabe betrauten Fachleuten Vertrauen schenken würde. Sie werden sorgfältig und vollendet den Vorschriften von Bundes- und anderen gesetzgeberischen Seiten Nachachtung verschaffen. Wir können dieses Vertrauen haben.

Ich bitte Sie deshalb, auch auf das Postulat zu verzichten.

Bundesrat Ogi: Die Motion Fetz datiert vom 8. Dezember 1986. Mit Beschluss vom 18. Februar 1987 hat der Bundesrat Ablehnung der Motion beantragt. In ihrer Motion bemängelt Frau Fetz, dass das Projekt der Nordtangente in Basel unter anderem noch keiner Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen worden sei. Zudem will sie den Bundesrat verpflichten, jetzt noch verschiedene, teils grundlegende Projektänderungen durchzusetzen.

Das Projektbereinigungs- und Genehmigungsverfahren für diesen Nationalstrassenabschnitt nimmt indessen den im Nationalstrassengesetz vorgeschriebenen Verlauf. Damit sind auch all die Prüfungen, die Nationalrat Burckhardt angesprochen hat, einbezogen. Es sind Projektauflagen und Einspracheverfahren durchzuführen, die es allen vom Projekt Betroffenen und den direkt Interessierten ermöglichen, Begehren zu stellen und Verbesserungswünsche anzubringen. Ueber die eingelangten Einsprachen und Beschwerden entscheiden im gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren die zuständigen kantonalen und Bundesinstanzen. Im Rahmen dieses Projektbereinigungs- und Genehmigungsverfahrens wird auch die Umweltverträglichkeitsprüfung vorgenommen.

Angesichts dieses vom Gesetz vorgeschriebenen Projektbereinigungsverfahrens ist es dem Bundesrat nicht möglich, auf die einzelnen, in der Motion gestellten Begehren einzutreten und diesbezüglich irgendwelche Zusicherungen abzugeben.

Ich bitte Sie deshalb, auch das Postulat abzulehnen.

Präsident: Frau Fetz ist, um dem Kompetenzkonflikt auszuweichen, mit der Umwandlung in ein Postulat einverstanden. Der Bundesrat bekämpft auch das Postulat.

Abstimmung – Vote

Für die Ueberweisung als Postulat	42 Stimmen
Dagegen	47 Stimmen

Motion Fetz Nordtangente in Basel. Verbesserung

Motion Fetz Amélioration de la tangente nord à Bâle

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.123
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.06.1988 - 14:30
Date	
Data	
Seite	663-664
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 373

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.