

Stappung: Wir haben bereits seinerzeit bei der Eröffnung der N 20 bis Birmensdorf davor gewarnt, dass dieses Vorhaben in eine Sackgasse führen muss, solange die Planung für den Uetlibergtunnel nicht fertig ist. Wenn Herr Walter Frey nun Birmensdorf zum Aufhänger nimmt, um das Problem dringend zu lösen, dann liegt er wirklich falsch. Die Situation um Birmensdorf ist das Resultat einer verfehlten Politik. Jahrelang hat der Regierungsrat in Zürich dieses Projekt in der Schublade behalten und auf Verzögerung gemacht. Kommen Sie nun nicht mit solchen Argumenten! Ich empfehle Ihnen, solange nicht alles einwandfrei geklärt ist und auch keine UVP vorliegt, nicht weiterzugehen, Herr Bundesrat, sondern jetzt der Motion Ledergerber zuzustimmen.

Bundesrat **Ogi:** Es wurde von verfehlter Politik und von Planungssünden gesprochen, aber Sie haben auch die Uneinigkeit in der Zürcher Deputation feststellen können. Was ist zu tun in dieser schwierigen Situation? Aus Ihrer Sicht, Herr Nationalrat Ledergerber, können Sie Recht haben, aber ich muss Ihnen sagen, dass die ganze Angelegenheit mit der Regierung abgesprachen worden ist und auch mit dem Stadtrat. Wir haben dann eine Lösung gefunden, die, glaube ich, etwas beruhigt hat. Sie hat auch deshalb beruhigt, weil man endlich einmal entschieden hat, weil man in Zürich jetzt weiss, wie es weitergehen soll.

Wenn wir Ihre Motion annehmen würden, müssten wir den Bundesbeschluss über die Linienführung der Nationalstrassen ändern. Deshalb kann hier auch nicht erklärt werden, nachdem der Bundesrat am 29. Juni 1988 entschieden hat, dass wir Ihre Motion als Postulat annehmen. Der Bundesrat muss Ihren Antrag auch als Postulat ablehnen.

Beim Anschluss der Brunau ist einmal festzustellen, dass hier eine grosse Differenz zwischen der Stadt und dem Kanton bestand. Der Kanton hat sich für einen oberirdischen Anschluss ausgesprochen – Sie wissen das, Herr Nationalrat Ledergerber – und die Stadt für einen unterirdischen. Zur Machbarkeit der unterirdischen Anschlussmöglichkeiten, muss ich Ihnen einfach sagen – ich stütze mich auf die Ingenieure ab –, dass einige Schwierigkeiten zu überwinden wären. Der Anschluss wäre nicht so einfach realisierbar, wie Sie das hier zum Ausdruck gebracht haben. Zu Luftreinhalteverordnung, Lärmschutzverordnung, UVP usw. kann ich festhalten, dass diese Fragen noch geklärt werden. Auch für dieses Projekt ist eine UVP verlangt und im Rahmen dieser UVP werden auch die anderen Fragen eingehend geprüft. Sie haben dann die Möglichkeit, noch Stellung zu beziehen. Es ist nicht angebracht, von einer lächerlichen Planung zu sprechen.

Im weiteren würde das Eintreten für den gestreckten Uetlibergtunnel, nebst der Zeitverzögerung, auch dazu führen, dass die Anschlüsse in Lieli und Filderen-Wettswil dann nicht mehr möglich wären. Mit anderen Worten geht es hier auch um die N 4 und das Knonauseramt, und man will die Südumfahrung Birmensdorf verhindern. Diese Absicht widerspricht dem geltenden Bundesbeschluss über die Linienführung der Nationalstrassen und deshalb möchte ich Sie bitten, diese Motion abzulehnen. Ausserdem kann auch das Postulat in der heutigen Situation nicht angenommen werden.

Ledergerber: Ich möchte drei, vier Punkte, die sachlich nicht richtig sind und die genannt wurden, zurückweisen. Herr Cincera hat gesagt: «Wir haben gewisse Uebereinstimmungen erreicht mit dem Stadtrat.»

1. Richtig ist, dass nach wie vor der Zürcher Stadtrat für einen unterirdischen Anschluss eintritt und eine gestreckte Tunnellösung bevorzugt.

2. Herr Bundesrat, Sie haben gesagt: «Wir wollen damit die Südumfahrung verhindern.» Ich habe einleitend zu meinem Referat ganz klar festgehalten: Wir wollen eine Umfahrung, wir brauchen eine Umfahrung, die Umfahrung ist dringend notwendig. Wir wollen sie nicht verhindern, aber wir wollen sie anders, umweltfreundlicher gestalten.

3. Sie sagen: «Wir wollten damit die N 4 verhindern.» Ich habe es gesagt, und es auch in der schriftlichen Begrün-

dung ausgeführt: Die N 4 wird nicht verhindert, sie benötigt allerdings eine Modifizierung in der Linienführung und sie wird nach dem Limmattal ausgerichtet und dort mit einem Vollanschluss ans Nationalstrassennetz angeschlossen.

4. Die Frage der UVP: Es liegt bereits eine Vorstudie UVP für die Anschlüsse Wettswil und Brunau vor. Die Ergebnisse zeigen bereits heute klar, dass die Bedingungen der Luftreinhalteverordnung nicht eingehalten werden können. Das sind die Tatsachen.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung als Postulat	49 Stimmen
Dagegen	64 Stimmen

87.375

Postulat Bonny

Verkehrskoordination im Berner Oberland

Oberland bernois.

Amélioration de la desserte

Siehe Jahrgang 1987, Seite 1473 – Voir année 1987, page 1473

Diskussion – Discussion

Günter: Herr Bonny schlägt Ihnen in seinem Postulat zwei ganz verschiedene Dinge vor.

1. Etwas, mit dem wir alle sicher einverstanden sind, nämlich die Förderung der «dritten Schiene» zwischen Zweisimmen–Spiez–Interlaken. Das ist ein gutes Projekt und findet überall im Oberland Zustimmung, sicher auch im übrigen Kanton Bern, obwohl wir darüber nie abgestimmt haben.

2. Dann hat er aber in sein Multipack noch etwas anderes mit hineingenommen, nämlich die Sanierung der Strassenverhältnisse zwischen Zweisimmen und Wimmis. Das gehört nun wirklich nicht in ein Postulat, das an den Kanton Bern gerichtet ist. Wo kämen wir hin, wenn Sie jetzt überall beginnen würden, Postulate einzureichen, wo der Bundesrat kantonale Regierungen anstossen soll, vermehrt Strassen zu bauen? Sintermalen dann, wenn die Bevölkerung dieses Kantons ganz offensichtlich eben nicht dieser Meinung ist. Herr Bonny versucht da quasi über das Hintertürchen des Bundes, etwas Druck auszuüben. Wir haben im Kanton Bern über den Anschluss Oey-Diemtigen, der zu diesem Teilstück gehört, eine Abstimmung gehabt. Der Anschluss war sehr grosszügig geplant, im Hinblick eben auf diesen Strassenausbau. Die Abstimmung hat klar gezeigt, dass das Bernervolk das nicht will. Wenn Sie das alles berücksichtigen, müssen Sie aus politischen, aber auch aus juristischen Gründen dieses Postulat in diesem Teil ablehnen. Ich möchte Herrn Bonny ersuchen – damit der erste, gute Teil nicht auch bekämpft werden muss –, dass er sein Postulat aufteilt. Wenn man zwei verschiedene Dinge in einem Postulat subsumiert, drückt man das üblicherweise mit A und B oder 1 und 2 aus. Ich möchte Ihnen also ganz klar sagen: Wir bekämpfen den Teil, der den Bundesrat beauftragen will, dem Kanton Bern etwas Dampf zu machen, damit die Strasse ausgebaut wird. Es zeigte sich, dass die Bevölkerung dies nicht will, wie die kantonale Abstimmung schon ergab.

Seller Hanspeter: Ich habe mit der Argumentation von Kollege Paul Günter doch ein wenig Mühe. Wer die Verhältnisse in dieser Region kennt, der weiss, dass dort unbedingt

etwas geschehen muss. Es stellt sich die Frage: Wieweit sollen Bahn-, wieweit sollen Strassenprojekte gefördert werden? Diese Strecke war ja seinerzeit ein Bestandteil des Nationalstrassennetzes. Es bestehen noch Projekte, die zum Teil vom Bund mitfinanziert werden könnten. Das Postulat umfasst in diesem Sinne auch die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Ich kann das hier sagen, und Herr Kollege Paul Günter weiss auch, dass man in unseren Oberländer Regionen daran ist, Konzepte zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und zur Koordinierung des Verkehrs im allgemeinen zu erarbeiten. Die «dritte Schiene» z. B. dient ja nicht bloss touristischen Belangen. Sie kann in der Verkehrskonzeption auch regionale Bedürfnisse abdecken helfen.

Das Anliegen von Kollege Bonny ist Teil dieser Konzepte, die sowieso vom Bund geprüft werden müssen. Es ist schon allein aus dieser Sicht Aufgabe des Bundes – selbstverständlich im Rahmen seiner Kompetenzen –, hier mitzuwirken. Ein Abseitsstehen des Bundes würde nicht verstanden und könnte vor allem in unseren Regionen zu Verunsicherung führen.

Ich habe für diesen Antrag auf Ablehnung fast nur ein Kopschütteln übrig.

Bonny: Auch ich habe etwas Mühe mit der Argumentation von Kollege Günter. Ich bin aber dankbar, dass wir einig sind im ersten Teil, nämlich bei der Realisierung des Projekts «dritte Schiene» zwischen Zweisimmen–Spiez–Interlaken. Das würde erlauben, dass man ohne umzusteigen von Montreux bis nach Luzern fahren könnte, und es hülfe, eines der Grundprobleme unseres Berner Oberlandes, nämlich die Verkehrsverbindungen zwischen den einzelnen Tal-schaften, etwas zu verbessern.

Wenn ich dieses Projekt in mein Postulat einbezogen habe, dann ist es wegen des Wortes «beförderlich». Ich wäre Herrn Bundesrat Ogi sehr dankbar, wenn man von Bundesseite mit der Prüfung etwas Dampf aufsetzen würde, damit dieses Projekt innert nützlicher Zeit realisiert werden kann. Nun wegen der Strasse. Ich habe in der Begründung und auch im Antrag des Postulates auf die Grenzen der Bundeskompetenzen hingewiesen. Ich bin mir also voll bewusst, dass die Hauptverantwortung für die Sanierung der Strassenverhältnisse im Simmental beim Kanton liegt. Er muss die Initiative ergreifen, und deshalb habe ich im Postulattext ausdrücklich gesagt, der Bund solle «im Rahmen seiner Kompetenzen» die betreffenden Bestrebungen «unterstützen». Die Formulierung «unterstützen» drückt aus, dass die Hauptkompetenz – in diesem Fall – beim Kanton ist.

Wir wollen hier nicht Juristerei betreiben. Eines ist ganz klar: Alle jene Menschen, die von dieser Strasse, vor allem im Teilstück zwischen Zweisimmen und Wimmis, abhängig sind, wissen, dass die Strasse, so wie sie heute ist, nicht nur viel Ärger bereitet, sondern dass sie äusserst gefährlich ist. Es ist wirklich im Interesse der Menschen, die dort wohnen, dass man sie endlich saniert. Wir sind ihnen das schuldig. Nun geht es mir auch darum – das Postulat trägt ja den Titel «Verkehrskoordination», Herr Günter –, diese beiden Möglichkeiten – auf der einen Seite diese Schienenlösung, auf der anderen Seite im gleichen Teilstück die Sanierung der Strasse – aufeinander abzustimmen. Herr Günter, Sie waren ja ein vehementer Vertreter des KVP-Verfassungsartikels. Hier haben wir nun ein solches Beispiel einer intelligenten Koordination. Deshalb werde ich mein Postulat nicht abändern: Ich bitte Sie, diesem Postulat, das der rechtlichen und faktischen Situation Rechnung trägt und im Interesse einer Region ist, die von dieser Verkehrskoordination dringend abhängt, vollumfänglich zuzustimmen.

Bundesrat Ogi: Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Die «dritte Schiene» ist in Prüfung. Es ist ja keine Dampfbahn vorgesehen, Herr Nationalrat Bonny. Aber wir wollen rascher vorangehen. Nach dem Wegfall des Rawil ist die Strasse im Simmental weiterhin als Hauptstrasse eingeteilt. Damit ist eine Unterstützung möglich. Aber der Ausbau muss durch den Kanton Bern initiiert werden.

Günter: Ich schlage nochmals vor – Herr Bonny hat die Frage hier nicht klar beantwortet –, dass man die zwei Teilaspekte des Postulates auseinandernimmt und nur über den Teil abstimmt, der bekämpft ist, nämlich die Förderung des Strassenabschnittes. Der andere Teil ist nicht bekämpft. Herr Präsident, ich ersuche Sie, über diesen Teil des Postulates abstimmen zu lassen. Herr Bonny kann das aufteilen. Wenn er es nicht tut, ist das meiner Ansicht nach ein unfaires Spiel, weil er genau weiss, dass der erste Teil sehr wichtig ist. Hingegen ist der zweite Teil umstritten. Es ist unsauber, zwei verschiedene Dinge so zu verkoppeln.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Günter
Dagegen

31 Stimmen
61 Stimmen

Ueberwiesen – Transmis

88.754

Motion der grünen Fraktion Verbot von Flugmeetings

Motion du groupe écologique Interdiction des meetings aériens

Wortlaut der Motion vom 5. Oktober 1988

Der Bundesrat wird beauftragt, den Räten eine Aenderung des Luftfahrtgesetzes vorzulegen, die Flugmeetings verbietet.

Texte de la motion du 5 octobre 1988

Le Conseil fédéral est prié de présenter un projet de modification de la loi sur la navigation aérienne, interdisant les meetings aériens.

Sprecher – Porte-parole: Rebeaud

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

En 1988, le bilan des accidents survenant au cours de meetings aériens a été particulièrement lourd en Europe occidentale. Rappelons notamment:

– le 13 février, en France, six morts dus à la chute d'un bombardier qui faisait du rase-mottes lors d'une démonstration en Saône-et-Loire;

– le 6 mai, en RFA, deux morts à la suite de l'explosion d'un hélicoptère au Salon aéronautique de Hanovre;

– le 26 juin, en RFA, trois morts et près de cinquante blessés dus à la chute de l'Airbus A-320 sur la forêt du Hardt, tout près de la frontière suisse;

– le 7 août, en Belgique, un pilote tué dans la chute de son Mirage 5 près de la frontière néerlandaise;

– le 28 août, en RFA, quarante-sept morts et plus de cent blessés à la suite d'un accrochage entre les «Frecce tricolori», au cours d'un meeting à la base de Ramstein.

Un nombre important de vies humaines sont sacrifiées chaque année aux prétendus besoins du trafic automobile et du trafic aérien. Il semble que ce sacrifice soit accepté par l'opinion publique au nom des avantages, économiques ou autres, liés à la mobilité générale.

En revanche, les morts consécutives à des accidents survenus lors de meetings aériens font scandale. Ces manifestations ne répondent à aucun besoin de mobilité. Ce sont de purs spectacles. Des tragédies comme celles de l'Airbus et des «Frecce tricolori», frappant des spectateurs complètement démunis, ont profondément remis en cause leur popularité.

Pour le public le plus passionné, les meetings semblent être d'autant plus attractifs qu'ils sont spectaculaires et dange-

Postulat Bonny Verkehrscoordination im Berner Oberland

Postulat Bonny Oberland bernois. Amélioration de la desserte

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.375
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	376-377
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 216

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.