

87.809

Interpellation Jagmetti**N 4. Verzweigung Cham–Knonau****N 4. Embranchement de Cham et Knonau***Wortlaut der Interpellation vom 18. Dezember 1987*

Der Bundesrat hat am 7. Dezember 1987 entschieden, dass zwei Fahrspuren der Teilstrecke der N4 von der Verzweigung Cham bis Knonau fertigzustellen und in Betrieb zu nehmen seien, obwohl sich der Regierungsrat des Kantons Zürich unter Darlegung der Gründe dagegen ausgesprochen hatte.

Dieser Entscheid gibt Anlass zu folgenden Fragen:

1. Welche Ueberlegungen haben den Bundesrat bewogen, diesen kleinen Strassenabschnitt öffnen zu lassen und so den Durchgangsverkehr mitten in Ortschaften des Knonauer Amtes zu lenken, obwohl die Kantonsregierung ihrer berechtigten Besorgnis über die dadurch entstehende Lage klar Ausdruck gegeben hatte?
2. Ist vorgängig abgeklärt worden, ob dabei die vom Bundesrat in der Lärmschutzverordnung festgelegten und seit dem 1. April 1987 geltenden Planungswerte und Immissionsgrenzwerte eingehalten werden?
3. Welche Bedeutung hat der Bundesrat bei seinem Entscheid der Richtplanung eingeräumt, nach welcher der Durchgangsverkehr aus den Ortschaften entfernt und über ein Trasse geführt werden soll, das in Ortsnähe nur an Industriegebiete grenzt, so dass die Wohngebiete einer möglichst geringen Umweltbelastung ausgesetzt sind?

Texte de l'interpellation du 18 décembre 1987

Le Conseil fédéral a décidé le 7 décembre 1987 l'achèvement et la mise en exploitation de deux voies du tronçon de la N 4 entre l'embranchement de Cham et Knonau, malgré l'opposition motivée du Conseil exécutif du Canton de Zurich.

Cette décision soulève les questions suivantes:

1. Quels motifs ont incité le Conseil fédéral à ordonner l'ouverture de ce tronçon et à diriger ainsi le trafic de transit vers le centre des localités du district de Knonau, bien que le gouvernement cantonal ait exprimé sa préoccupation justifiée devant la situation ainsi créée?
2. A-t-on élucidé au préalable si les valeurs limites d'immission fixées dans l'ordonnance sur la protection contre le bruit, devenues contraignantes pour la planification depuis le 1er avril 1987, pourront être respectées?
3. En prenant sa décision, dans quelle mesure le Conseil fédéral a-t-il tenu compte du plan directeur prévoyant que le trafic de transit doit être éloigné des localités et suivre un tracé ne s'approchant que des zones industrielles de ces mêmes localités, de manière à épargner autant que possible les nuisances aux zones habitées?

Mitunterzeichner – Cosignataire: Weber

(1)

Jagmetti: Die Interpellation, die ich Ihnen vorlege, betrifft den Entscheid, den der Bundesrat am 7. Dezember 1987, also während der letzten Wintersession noch in alter Zusammensetzung, getroffen und den Regierungen der Kantone Zürich, Zug sowie der Innerschweizer Regierungskonferenz eröffnet hat: Darin wird in Briefform die Fertigstellung und Inbetriebnahme von zwei der vier erstellten Fahrspuren der N 4 zwischen Cham und Knonau angeordnet. Die gestellten Fragen beziehen sich also nicht auf den Bau der N 4 an sich und zielen nicht darauf ab, die Debatte, die wir im September 1986 hier geführt haben, wiederaufzunehmen. Ebensovien möchte ich die Beratung jener der vier «Kleeblatt-Initiativen», die «für ein autobahnfreies Knonauer Amt» eingereicht worden ist, vorwegnehmen. Es geht einzig um die Eröffnung des Teilstücks, die vom Bundesrat angeordnet worden ist.

Die N 4 ist als Nationalstrasse erster Klasse teilweise erstellt worden und soll nun auf dieser Strecke von rund 3 km von der Verzweigung mit der N 4a bei Cham bis nach Knonau als Autostrasse mit Gegenverkehr fertiggestellt und dann betrieben werden. Dafür sind noch erhebliche Arbeiten erforderlich, denn fahrbar ist diese Strasse im heutigen Zustand nicht. Von Knonau an würde der Verkehr dann auf die Kantonsstrasse geleitet – eine Strasse, die nicht zum Hauptstrassennetz nach Bundesrecht gehört – und mitten durch die Ortschaften Mettmenstetten, Affoltern am Albis, Hedingen, dann vorbei an Bonstetten und Wettwil und schliesslich ins Zentrum von Birmensdorf geführt, von wo dann der Anschluss bei Urdorf an die N 3c – auch N 20 genannt – gesucht wird.

Mit diesem Entscheid hat sich der Bundesrat in Gegensatz zur Auffassung der Zürcher Regierung gestellt, deren Argumente gleichsam auf dem Tisch lagen. Den Durchgangsverkehr bei Cham abzuzweigen und durch vier Ortschaften zu führen, nur um einen Strassenstummel, der heute keineswegs betriebsbereit ist, zu nutzen, scheint tatsächlich nicht der Weisheit letzter Schluss zu sein. Dem Zürcher Vertreter, der aus der Leventina stammt, sei erlaubt, einen Vergleich anzustellen und zu fragen, ob der Zustand, der während Jahren in Faido geherrscht hat, nun in Mettmenstetten, Affoltern am Albis, Hedingen und Birmensdorf extra geschaffen werden soll? Ganz wohl war dem Bundesrat bei seinem Entscheid nicht, sonst hätte er nicht angeordnet, dass bei der Verzweigung Blegi der N 4 mit der N 4a blaue Wegweiser ins Knonauer Amt, hingegen grüne auf die Sihlalt route verweisen sollen, sie soll in diesem Zusammenhang offenbar bevorzugt werden; die grünen Wegweiser können jedoch nur bis Sihlbrugg überhaupt von Bedeutung sein, weil die Autobahn dort am Verkehrslicht endet.

Man könnte dem natürlich entgegen, durch die Belastung einer Strecke werde eine andere entlastet; was im Knonauer Amt zusätzlich an Verkehr anfallt, werde in Langnau am Albis und Adliswil zu einer Entlastung führen. Das wäre für diese beiden Ortschaften, die heute unter dem Durchgangsverkehr leiden, tatsächlich ein grosser Vorteil. Ich hoffe, dass er eintreten wird, wenn der Bundesrat bei seiner Haltung bleiben sollte. Zu befürchten ist allerdings, dass die Belastung am einen nicht zur Entlastung am andern Ort führen wird. Die Strecke soll nämlich verkürzt und die Fahrt zum Autobahnanschluss bei Urdorf erleichtert werden, wodurch die Attraktivität für den Nord-Süd-Durchgangsverkehr, auch den Schwerverkehr, erhöht wird.

Der Bundesrat argumentiert in seinem Brief an die Kantonsregierungen denn auch nicht mit der Entlastung der Sihlalt route, die er ja – wie gesagt – grün signalisieren will; er beruft sich vielmehr auf das übliche Vorgehen, vorhandene Autobahnen dem Verkehr zu öffnen. Er will – wie er schreibt – präjudizielle Folgen für weitere Autobahnteilstücke vermeiden oder auf der uns bekannten Argumentation «Man hat es immer so gemacht» beharren.

Eines sei nochmals betont: Es geht mir nicht darum, den Entscheid über den Bau der N 4 zur Debatte zu stellen. Einzig die Eröffnung des Teilstücks mit der Lenkung des Durchgangsverkehrs ins Knonauer Amt und dessen Führung durch die Ortschaften – im Gegensatz zur klaren Aeusserung der Kantonsregierung – ist Gegenstand meiner ersten Frage, mit der ich mich nach den Ueberlegungen des Bundesrates erkundige, von denen mir nur jene bekannt sind, die im Brief ihren Niederschlag gefunden haben.

Die Lärmschutzverordnung, die der Bundesrat am 15. Dezember 1986, also ein Jahr vor seinem Entscheid über die Eröffnung der umstrittenen Teilstrecke der N 4 beschlossen und auf den 1. April 1987 in Kraft gesetzt hat, enthält im dritten Kapitel Vorschriften über «Neue und geänderte ortsfeste Anlagen». Dazu gehören nach Artikel 2, Absatz 1 der Verordnung u. a. Verkehrsanlagen, insbesondere Strassen. Nach Artikel 9 darf der Betrieb neuer oder wesentlich geänderter ortsfester Anlagen nicht dazu führen, dass durch die Mehrbelastung einer Verkehrsanlage die Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Das hat der Bundesrat im Dezember 1986 beschlossen. Die in Artikel 10 der Verord-

nung vorgesehener Schallschutzmassnahmen sind selbstverständlich nur ein unvollkommener Ersatz, denn den Aussenlärm senken diese Vorkehren nicht. Das siebte Kapitel der Verordnung betrifft die Ermittlung und Beurteilung von Aussenlärmimmissionen ortsfester Anlagen. Es werden die Ermittlungspflicht und die Lärmbelastung festgelegt.

Mir scheint, dass hier ein Testfall dafür vorliegt, ob wir es bei Regeln bewenden lassen oder ob wir die Ordnung, die zum Schutz unserer Umwelt, der Umwelt des Menschen, aufgestellt worden ist, auch verwirklichen. Es wäre meines Erachtens sehr wertvoll und für die weiteren Schritte zur Verwirklichung der Ziele des Umweltschutzes höchst aufschlussreich, wenn sich der Bundesrat substantiell zum Problem der Einhaltung der materiellen Vorschriften und zur Ermittlung und Beurteilung der Aussenlärmimmissionen – in diesem Fall in Beantwortung meiner zweiten Frage – äussern würde.

Meine dritte Frage bezieht sich auf die Beachtung der Raumplanung. Der Kanton Zürich hat vor zehn Jahren in einer parlamentarischen Debatte, die nicht weniger als 24 Halbtagsitzungen in Anspruch nahm, den kantonalen Gesamtplan – den Richtplan nach dem ein Jahr später beschlossenen Raumplanungsgesetz – erarbeitet. Frau Weber und ich haben an diesen Debatten teilgenommen und erinnern uns daran.

Das Siedlungsgebiet wurde dabei mit einer Genauigkeit umschrieben, die sonst in der Richtplanung nicht üblich ist, und das Trasse der Umfahrungsstrasse – nach dem Willen der Bundesversammlung einer Nationalstrasse 1. Klasse – so gelegt, dass die Strasse ausserhalb des Siedlungsgebietes durchführt.

Im regionalen Richtplan, der anschliessend mit noch genaueren Festlegungen aufgestellt worden ist, sind die an die Strasse angrenzenden Gebiete als Industriegebiete bezeichnet worden, damit die Wohngebiete von den Lärmimmissionen freigehalten bleiben. Die dritte Planungsstufe war die Nutzungsplanung der Gemeinden. Auch sie ist durchgeführt worden, und in ihr sind eben diese an die künftige Nationalstrasse angrenzenden Gebiete als Industrie- und Gewerbebezonen ausgeschieden – wieder im Interesse des Schutzes der Bevölkerung vor Lärmimmissionen. In systematischem Aufbau, mit Planungen über drei Ebenen ist angestrebt worden, die Bewohner vor übermässigen Auswirkungen zu verschonen, indem die Siedlungs- und die Verkehrsplanung – den raumplanerischen Zielen entsprechend – aufeinander abgestimmt worden sind. Wenn nun aber der Verkehr nach dem Willen des Bundesrates während Jahren mitten durch die Ortschaften geführt wird, müssen sich das Kantonsparlament, die Regierung und die Gemeinden fragen, welchen Sinn denn all ihre raumplanerischen Bemühungen hatten.

Wir hören in letzter Zeit sehr viel von Vollzugsdefizit bei der Raumplanung, von fehlendem Planungseifer der Kantone und Gemeinden, von unzureichenden Bemühungen, die Ziele der Raumplanung zu erreichen. Der Ruf nach Eingriffen des Bundes ertönt, damit für Ordnung gesorgt werde. Hier ist eine Ordnung über drei Stufen in einem Entscheidungsprozess geschaffen worden, der vor zehn Jahren begonnen hat. Dass man den Nord-Süd-Durchgangsverkehr durch die Ortschaften leitet, widerspricht diesen planerischen Bemühungen. Ich frage deshalb den Bundesrat abschliessend, welchen Stellenwert er der Richtplanung, die schon in die Nutzungsplanung der Gemeinden umgesetzt worden ist, in diesem Fall eingeräumt hat. Meine Frage entspringt auch der Besorgnis über die Berücksichtigung der Raumplanung bei der ganzen Tätigkeit des Gemeinwesens.

Bundesrat Ogi: Zu den von Herrn Ständerat Jagmetti gestellten Fragen kann ich zusätzlich zur schriftlichen Stellungnahme des Bundesrats noch folgendes beifügen:

1. Die Strassenverbindungen von der Innerschweiz und von Zug nach Zürich sind keine bloss zürcherische Angelegenheit. Der ablehnenden Stellungnahme des Regierungsrates

des Kantons Zürich standen die Begehren des Kantons Zug, des Gemeinderates von Steinhausen und der Innerschweizer Regierungskonferenz gegenüber – mit der klaren Forderung, es sei die fertiggestellte N 4 direkt an das Strassennetz im Knonauer Amt anzuschliessen. Diese Interessen waren gegeneinander abzuwägen.

2. Für die Inbetriebnahme des Autobahnabschnittes Cham–Knonau ist folgendes Konzept vorgesehen: Von der seit langem in Betrieb stehenden N 4 zu den Hauptstrassen im Knonauer Amt besteht heute schon eine vielgenutzte Verbindung. Diese führt aber auf Umwegen durch Wohngebiete von Steinhausen und Bibersee auf die bestehende Umfahrung von Knonau. Mit der beschlossenen Inbetriebnahme des Autobahnabschnittes Cham–Knonau soll dieser ortsfremde Durchgangsverkehr aus den überbauten Gebieten von Steinhausen und Bibersee herausgenommen und auf den umweltfreundlich zu gestaltenden bestehenden Autobahnabschnitt Cham–Knonau umgeleitet werden. Im Sinne einer zweckmässigen Verkehrsleitung sollen jedoch lediglich zwei Fahrspuren der bestehenden Autobahn über den noch zu erstellenden provisorischen Abgang auf das ordentliche Strassennetz nördlich von Knonau geführt werden. Bei der von Ihnen angesprochenen Verzweigung Blegi N 4/N 4a ist die Fahrtrichtung Zürich über die N 4a/T 4 grün und die Fahrtrichtung über das Konauer Amt blau zu signalisieren. Damit kann der Strassenverkehr von der Innerschweiz nach Zürich entsprechend aufgeteilt werden. Die Gemeinden an der Sihltalroute werden dadurch vom Verkehr etwas entlastet, und das Knonauer Amt erhält eine gewisse Mehrbelastung.

3. Die zur vorzeitigen Eröffnung vorgesehene Teilstrecke der N 4 kann nicht sofort fertiggestellt und in Betrieb genommen werden. Es sind noch verschiedene Arbeiten – Anpassungen und Umsignalisierungen – notwendig. Es sind insbesondere Signalanlagen, Lärmschutzmassnahmen und gewisse geringfügige Korrekturen auszuführen, um die Verkehrssicherheit auf den Strassen durch das Konauer Amt sicherzustellen. Dies alles wird etwa nach Rücksprache mit dem Kanton Zürich zwei Jahre in Anspruch nehmen.

4. Damit die vorzeitige Eröffnung der Teilstrecke der N 4 und das Massnahmenpaket zum Schutze der Bevölkerung im Knonauer Amt rechtzeitig in Gang gesetzt und koordiniert werden können, musste – wie Sie, Herr Jagmetti, gesagt haben – der Bundesrat seinen Grundsatzentscheid über die vorzeitige Inbetriebnahme des Abschnittes Cham–Knonau Ende Dezember 1987 treffen.

5. Bezüglich der Einhaltung der Luftreinhalteverordnung ist folgendes festzustellen: Mit dem heutigen Motorfahrzeugpark ist es vielerorts nicht möglich, entlang den Strassen mit starker Verkehrsbelastung die strengen Grenzwerte der LRV einzuhalten. Mit zusätzlichen Massnahmen wie einer weiteren Verschärfung der Abgasnormen für schwere Motorfahrzeuge soll, wie Sie wissen, bis 1995 die Luftbelastung weiter reduziert werden.

6. Heute wäre es verfehlt, bei den vom Durchgangsverkehr betroffenen Ortschaften im Knonauer Amt Umfahrungsstrassen zu bauen, wenn damit gerechnet werden kann, dass diese Ortschaften dereinst sowieso durch die Autobahn N 4 umfahren werden. Ortsumfahrungen beanspruchen unverhältnismässig viel Land und bedingen kostspielige Lärmschutzanlagen.

7. Endgültige Abhilfe für die prekären Verkehrsverhältnisse im Sihltal und im Knonauer Amt bringt erst die durchgehende Erstellung der N 4. Damit werden alle Ortschaften im Knonauer Amt umfahren. Die Planungsarbeiten für die N 4 einschliesslich eine Machbarkeitsabklärung für die Variante Rüttimann – ich nehme an, Sie kennen sie – sind im Gange.

8. Mit dem Entscheid des Bundesrates über die vorzeitige Inbetriebnahme des Teilstückes Cham–Knonau werden keine Sachzwänge geschaffen, aufgrund derer die Abstimmung über die Volksinitiative für ein autobahnfreies Knonauer Amt beeinflusst würde. Ueber die Volksinitiative kann zu seiner Zeit – ich nehme an 1991 – von Volk und Ständen unvoreingenommen abgestimmt werden.

Jagmetti: Der Bundesrat hat zu meiner ersten Frage Stellung genommen – ich kann mich in dieser Beziehung von der Antwort leider nicht befriedigt erklären –, doch zu meinen Fragen 2 über die Lärmschutzverordnung und 3 über die Richtplanung hat er nicht Stellung genommen.

Präsident: Kollege Iten verlangt allgemeine Diskussion. Diese muss vom Rat beschlossen werden. Kollege Iten will seinen Antrag begründen.

Iten: Ich möchte aus der Sicht des Kantons Zug einige Bemerkungen zur Interpellation von Herrn Jagmetti machen und wünsche Diskussion.

Präsident: Dem Antrag wird nicht opponiert. Diskussion wird beschlossen.

Iten: Sie gestatten, dass ich mich als Zuger Regierungsrat und ständiges Mitglied der Innerschweizer Regierungskonferenz zur Interpellation von Herrn Ständerat Jagmetti äussere. Die Regierung des Kantons Zug und die Innerschweizer Regierungskonferenz haben, da das 54 Millionen-Strassenstück allmählich zerfällt, wiederholt beim Bundesrat interveniert und eine Eröffnung des Teilstückes verlangt. Es wurde uns mitgeteilt, dass der Entscheid über die provisorische Inbetriebnahme des Strassenstückes Cham–Knonau erst gefällt werde, wenn die eidgenössischen Räte, gestützt auf die Beratungen der Kommission Biel, die Frage der Lückenschliessung des Nationalstrassennetzes entschieden hätten. Das geschah am 19. Dezember 1986; die N 4 wurde dabei im Netz belassen.

Es folgte ein Jahr später der Entscheid des Bundesrates, das Teilstück Cham–Knonau unter Auflagen und Bedingungen dem Verkehr zu übergeben. Das ist aus der Sicht des Nationalstrassenbaus folgerichtig und zweckmässig. Ich kann hier ein Wort des Zürcher Baudirektors anlässlich der Eröffnung der Nationalstrasse N 20 bis Birmensdorf zitieren: «Eine Strasse, die gebaut ist, übergibt man dem Verkehr.» Allein die Innerschweiz musste mehr als 13 Jahre warten, bis der Entscheid des Bundesrates fiel. Dieser Entscheid kam nicht aus heiterem Himmel; ihm gingen seit 1981 nicht weniger als sechs wichtige Vorentscheide voraus:

1981 entschied sich die Kommission Biel mit 20 Stimmen zu 1 für die N 4; 1984 der Regierungsrat des Kantons Zürich; 1984 ebenfalls der Zürcher Kantonsrat und im gleichen Jahr der Bundesrat; 1986 die Nationalratskommission zur Ueberprüfung von sechs umstrittenen Nationalstrassenstücken; am 19. Dezember 1986 hat auch die Bundesversammlung ihre Beratungen bezüglich der Frage der Ueberprüfung von Nationalstrassenstrecken beendet.

Nun wird von einer Arbeitsgruppe «Autobahnfreies Knonauer Amt» Stimmung gegen den Zuger Regierungsrat gemacht, und es wird ihm eine «unnötig forsche und aggressive Politik» vorgeworfen; ja es wird ihm sogar ein politischer Stil vorgehalten, der die politische Kultur verletze. Das kann so nicht hingenommen werden! Der Zuger Regierungsrat hat immer sachlich argumentiert und versucht, sich auch in die nachbarschaftlichen Probleme einzufühlen. Wir sind überzeugt, dass die Behauptung nicht richtig ist, die Nachteile für den Kanton Zug und die Innerschweiz müssten hingenommen werden, weil durch die N 4 keine Vorteile für die Dörfer des Knonauer Amtes entstünden. Wir gehen im Gegenteil davon aus, dass die N 4 zu einer Verbesserung der Verkehrssituation im Knonauer Amt führen wird. Die dortigen Dörfer werden nämlich vom Durchgangsverkehr entlastet, der zunehmen wird, wenn die N 20 bis Birmensdorf führt. Es geht uns keinesfalls darum, für den Kanton Zug zulasten einer Nachbarregion einen Vorteil zu erlangen, sondern darum, die für alle betroffenen Regionen – Knonauer Amt, Sihltal, linkes Zürichseeufer und Zug – beste Lösung zu verwirklichen.

Bei unserer Argumentation gehen wir auch von einem Bericht und Antrag des Zürcher Regierungsrates vom 21. März 1984 aus, worin es heisst, entscheidend falle ins Gewicht, dass die Belastung der Hauptverkehrsstrassen, die

mitten durch die Dörfer führt, um 60 Prozent höher sein werde, wenn die N 4 nicht gebaut würde. Wir sind daher überzeugt, dass dem Knonauer Amt – es ist bevölkerungsmässig enorm gewachsen – mehr gedient ist, wenn die N 4 kommt. Ein erster Schritt – das ist entscheidend – war die Eröffnung der N 20; ein zweiter wäre die Strecke Cham–Knonau und der dritte die endliche Schliessung der Lücke.

Wir gehen in der Innerschweiz folgerichtig von zwei Tatsachen aus: Erstens würde bei einem Verzicht auf die N 4 der Bau von lokalen Umfahrungsstrassen in Mettmenstetten, Affoltern, Hedigen und Birmensdorf unumgänglich. Die N 4 kann in bezug auf Emissionen, Landschaftsschutz und Landbedarf besser gebaut werden, als sie projektiert war; es sind bereits bessere Lösungen in der Diskussion. Zweitens ergab die Konsultativabstimmung vom Juni 1985 zwar ein negatives Resultat für die Autobahn im Knonauer Amt, zeigte aber auch, dass in den Bezirken Affoltern und Horgen sowie im Limmattal eine klare Mehrheit für den Bau der N 4 erreicht wurde. Knappe Mehrheiten für die N 4 resultierten auch in den Bezirken Bülach und Dielsdorf; selbst im Bezirk Knonauer Amt befürworteten 6 der 14 Gemeinden die N 4. Aus der Konsultativabstimmung ergibt sich so immerhin der Fingerzeig, dass im Knonauer Amt Verständnis für die N 4 vorhanden ist. Der Kanton Zug übernimmt verkehrstechnisch eine Art Scharnierfunktion. Der Riesenverkehr aus dem Grossraum Zürich Richtung Gotthard und Innerschweiz belastet uns stark. Auch im Kanton Zürich und im Bezirk Affoltern nimmt der Verkehr ständig zu.

Ist es da so abwegig, dass wir uns für die Eröffnung des Teilstückes Cham–Knonau einsetzen, damit unsere Region von einem blockierenden Verkehr auf den Kantonstrassen, vor allem in Steinhausen und Cham, befreit wird? Wir wünschen nichts anderes, als dass dieser Verkehr auf dem kürzesten und sichersten Weg an sein Ziel kommt. Aufgrund von Studien wissen wir, dass durch die Eröffnung der N 20 vom 23. September 1987 eine zehnprozentige Zunahme des Verkehrs bei Bibersee im Kanton Zug zu registrieren ist. Darum verstehen wir nicht, dass man die Inbetriebnahme der N 20 akzeptiert, die von unserer bis Knonau aber bekämpft.

Wir sind dem Bundesrat daher dankbar, dass er den Entscheid gefällt hat – einen Entscheid, der nun rechtsgültig ist und dessen Vollzug durch die Kleeblattinitiative nicht verhindert werden kann. Wir rechnen mit Verständnis in unserem Nachbarkanton.

Frau Weber: Ohne mich in die Gefühle einmischen zu wollen, die von Zug in Richtung Zürich entwickelt werden, möchte ich Kollege Iten ganz sachlich entgegenhalten, dass es hier nicht um die N 4 geht. Kollege Jagmetti hat sehr deutlich ausgesprochen, dass er keine Grundsatzdebatte über die N 4 wiederholen will. Diese Frage wird vor das Volk kommen, das letztlich den Entscheid zu fällen hat.

Es geht also nicht um die N 4, sondern um ein Teilstück: wenn man dieses öffnet und vorzeitig freigibt, schafft man eine Situation, die durch verheerende Folgen gekennzeichnet ist. Herr Bundesrat Ogi hat gesagt, dieses Teilstück sei keine abschliessend zürcherische Angelegenheit. Ich möchte eindeutig festhalten: Vielleicht ist die N 4 gesamtheitlich keine abschliessend zürcherische Angelegenheit, wohl aber ist es dieses Teilstück. Die schlimmen Folgen, die sich aus der Freigabe ergeben, wirken sich nämlich nur im Kanton Zürich, nämlich im Knonauer Amt – insbesondere in Affoltern am Albis und in Mettmenstetten – aus. Das muss man sehen! Insbesondere müssen wir als Zürcher Vertreter hier schon einmal deutlich sagen, dass der Bundesrat doch ein bisschen zu wenig in Kenntnis der lokalen oder regionalen Verhältnisse seinen Entscheid gefällt hat.

Mir ist die Haltung des Bundesrates unverständlich. Ich möchte ihn dringend bitten, noch einmal auf seinen Entscheid zurückzukommen. Wir stehen immerhin vor einer Abstimmung über die ganze N 4; wir stehen vor der Tatsache, dass eine Volksabstimmung im Kanton Zürich gezeigt hat, wie die Einstellung ist. Wir haben seit dem 17. Dezem-

ist, Reaktionen im Amt selber wahrgenommen. Wir haben eine klare Reaktion von unserer Regierung im Kanton Zürich zu verspüren bekommen. Und wir haben ein Postulat, das von einer grossen Mehrheit im Kantonsrat unterzeichnet worden ist, zuhanden des Regierungsrates zur Weiterleitung an den Bundesrat zu verzeichnen.

In Anbetracht dieser Situation sollte man den Entscheid zur Eröffnung dieses Teilstückes, das eine verheerende Wirkung haben würde, noch einmal in Erwägung ziehen.

Jagmetti: Nachdem die Diskussion beantragt und geführt worden ist, möchte ich meinen Vorbehalt der bundesrätlichen Antwort gegenüber noch etwas näher darlegen.

Es geht nicht darum – ich wiederhole es, Herr Iten, ein xtes Mal –, die Debatte über die N 4 wieder aufzurollen. Es geht ausschliesslich um diesen etwa 3 km langen «Stummel», mit dem man den Verkehr durch vier Dörfer im Knonauer Amt lenkt. Darum geht es. Frau Weber hat es betont: Dazu haben die Zürcher Regierung und der Kantonsrat Stellung genommen. Ich wäre eigentlich dankbar, wenn diese Äusserungen der politischen Behörden des Kantons Zürich in Bern etwas Beachtung finden würden.

Aber vor allem ging es mir auch darum, die Implikationen eines solchen Entscheides auf unsere Umweltschutzgesetzgebung und auf unsere Raumplanung sichtbar zu machen. Ich würde es sehr bedauern, wenn es sowohl bei der Umweltschutzgesetzgebung wie bei der Raumplanung bei Normen und Regeln bleiben würde und diese nachher nicht in die Realität umgesetzt würden. Der Bundesrat hat die Lärmschutzverordnung ein Jahr zuvor selbst aufgestellt, das Konzept für den Lärmschutz geregelt und einen Verwirklichungsmechanismus vorgesehen. Ich finde, dieser sollte greifen.

Wir haben in der Raumplanung ein eidgenössisches Gesetz. Hier hat sich jetzt eine Gegend ganz systematisch über drei Stufen der Raumplanung mit dieser Frage befasst: die Strecke ist entweder für die N 4 – wenn sie gebaut wird – oder für eine andere Umfahrungsstrasse konzipiert, der Durchgangsverkehr wird ausserhalb der Ortschaften durchgeführt, und sorgsam werden Industriegebiete an die Grenze gestellt.

Nun wird das auf diesem Weg einfach nicht verwirklicht, mindestens auf Jahre hinaus nicht. Ich fände es sehr schade – es ist auch für einen Kanton, eine Region und Gemeinden nicht gerade aufmunternd –, wenn ernsthafte Bemühungen um eine räumliche Ordnung nicht in die Wirklichkeit umgesetzt würden.

Herr Bundesrat, das ist unsere Sorge. Ich bitte Sie um Verständnis dafür. Vielleicht könnte man doch noch einmal über die Bücher gehen.

Schmid: Eine Feststellung von Frau Kollegin Weber führt mich zu zwei Bemerkungen:

1. Hätte man in der Schweiz immer dagegen argumentiert, dass ein Teilstück einer Autobahn gebaut wird, hätten wir in den letzten zwanzig Jahren überhaupt keine durchgehenden Autobahnstrecken in Betrieb nehmen können.

2. Ich muss den Äusserungen von Frau Weber, wonach die N 4 praktisch eine ausschliesslich zürcherische Angelegenheit sei, Artikel 36bis Absatz 2 der Bundesverfassung entgegenhalten: Denn sonst würden wir tatsächlich alle Kompetenzbestimmungen im Autobahnbereich nicht richtig anwenden. Vielleicht haben Sie das auch nicht so gemeint! Aber die Erfahrung zeigt einem, dass man präzisieren soll, wenn entsprechend unklare Bemerkungen in diesem Rate fallen.

Bundesrat Ogi: Ich möchte mich zunächst bei Herrn Ständerat Jagmetti entschuldigen, dass ich die Frage 2 nicht beantwortet habe.

Zur Frage 1, also zu den Ueberlegungen des Bundesrates für diesen Streckenabschnitt Cham–Knonau, und zur Frage 3, Richtplanung, habe ich im Moment nicht mehr anzubieten. Ich kann nur sagen, dass ich Verständnis habe, aber auch, dass wir sehr viele Reaktionen aus diesem Gebiet

erhalten haben, die uns in diesem Entscheid unterstützen. Des weiteren darf ich Ihnen sagen, dass wir Interventionen der Behörden aus Zürich zur Kenntnis nehmen! Aber es ist manchmal schwierig, Aussage gegen Aussage zu werten. Es sind umfangreiche flankierende Massnahmen in allen vier Dörfern, die Sie erwähnt haben, vorgesehen, insbesondere auch aus der Sicht des Umweltschutzes und der Sicherheit. Zur Frage 2 betreffend Lärmschutzverordnung: Gestützt auf die Bestimmungen der Verordnung vom 1. April 1987 können nun mit Bundeshilfe von den Kantonen und Gemeinden die erforderlichen Lärmschutzmassnahmen längs Strassen projektiert werden. Gesamtschweizerisch wird sich die Sanierung der Lärmverhältnisse längs Strassen nach einem Mehrjahresprogramm abwickeln. Wir nehmen an, dass sich das über eine Zeitdauer von gut zehn Jahren erstrecken wird. Hierbei bildet das Knonauer Amt kein Sonderfall.

Präsident: Ist der Interpellant von der Antwort des Bundesrates befriedigt?

Jagmetti: Ich habe mich gesamthaft zur Frage geäussert.

87.937

Postulat Bührer

Tarifverbände des öffentlichen Verkehrs. Leitkonzept

Principes directeurs pour instituer des communautés tarifaires dans les transports publics

Wortlaut des Postulates vom 3. Dezember 1987

Der Bundesrat wird eingeladen, ein Leitkonzept für Tarifverbände zu erarbeiten, das unter Berücksichtigung der Interessen von SBB und PTT den Rahmen setzt für gute und gerechte Lösungen in den verschiedenen Regionen der Schweiz.

Texte du postulat du 3 décembre 1987

Le Conseil fédéral est invité à élaborer des principes directeurs pour instituer des communautés tarifaires dans les transports publics. Ces principes prendront en compte les intérêts des CFF et des PTT afin de trouver des solutions adéquates et équitables pour les différentes régions de la Suisse.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Jaggi, Miville, Piller (3)

Frau Bührer: Alle reden vom öffentlichen Verkehr, weil jeder möchte, dass die anderen umsteigen. Mit Reden ist es sicher nicht getan. Denn den Vorteilen des Individualverkehrs, z. B. die Möglichkeit, von Haustür zu Haustür zu gelangen, ohne umsteigen zu müssen, ist nur schwer etwas entgegenzuhalten. Ob individuell oder mit dem öffentlichen Verkehrsmittel: Wir wollen rasch, bequem und kostengünstig reisen. Vor allem muss das Verhältnis von Angebot und Preis stimmen. Mein Postulat beschäftigt sich nicht mit der Angebotsseite. Es geht nicht um Verkehrsverbände. Mein Thema sind die Tarifverbände. Ueber Tarifverbände lassen sich nicht nur attraktive Preise realisieren. Tarifverbände fördern auch ganz wesentlich den Komfort der Benutzer des öffentlichen Verkehrs. Statt mehrerer Fahrscheine muss nur ein einziger gelöst werden. Statt sich mit dem Kauf eines Billetts auf ein bestimmtes Transportunternehmen und eine bestimmte Fahrtroute festlegen zu müssen, steht jederzeit das ganze Angebot aller Anbieter zur Benützung frei.

In den letzten Jahren entstanden zuerst in den Städten, dann zunehmend in ganzen Regionen Tarifverbände. Der ber, seitdem also die Entscheidung des Bundesrates gefällt

Interpellation Jagmetti N 4. Verzweigung Cham-Knonau

Interpellation Jagmetti N 4. Embranchement de Cham et Knonau

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.809
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.03.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	22-25
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 307