

7. Sollten die «Stopp dem Beton»- und die «Kleeblatt»-Initiativen von Volk und Ständen angenommen werden, müsste das Knonauer Amt gleichwohl entsprechend der heute vorgesehenen Lösung an die N 4 angeschlossen werden. So sieht beispielsweise die «Stopp dem Beton»-Initiative vor, dass Ausnahmen vom Strassenbaustopp bewilligt werden können, «falls infolge Aufgabe eines Strassen- oder Autobahnprojekts Anpassungen ans Strassennetz vorgenommen werden müssen».

#### Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion      offensichtliche Mehrheit  
Dagegen                                      Minderheit

**Präsident:** Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt.

87.982

### Interpellation Stappung

#### N 4 im Knonauer Amt. Eröffnung

#### Route nationale N 4.

#### Ouverture du tronçon Cham–Knonau

#### Wortlaut der Interpellation vom 17. Dezember 1987

Enttäuscht und überrascht nehmen die Region Knonauer Amt, das Zürchervolk und der Zürcher Regierungsrat zur Kenntnis, dass der Bundesrat beschlossen hat, der Inbetriebnahme des Autobahnabschnittes der N 4 zwischen Cham und Knonau zuzustimmen.

Dadurch wird unbesehen von den Auswirkungen im Knonauer Amt eine Fahrzeugstromschleuse geöffnet. Man kommt nicht umhin anzunehmen, es liege in der Absicht des Bundesamtes für Strassenbau, das Knonauer Amt bzw. seine Dörfer im Autoverkehr ersticken zu lassen, um die Bevölkerung für die gesamte Strecke der N 4 «weichzuklopfen».

Noch steht die Volksabstimmung über die Kleeblatt-Initiative aus, welche eventuell den N 4-Plänen ein endgültiges Ende setzen wird.

Der Bundesrat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Warum hat der Bundesrat, entgegen der Stellungnahme des Regierungsrates des Kantons Zürich, den Beschluss zur Eröffnung des Autobahn-Teilstückes Cham–Knonau gefasst?
2. Ist der Bundesrat auch der Auffassung, dass die Inbetriebnahme des fraglichen Autobahn-Teilstückes vor der Abstimmung über die Kleeblatt-Initiative jedem Demokratieverständnis widerspricht?
3. Wie stellt sich der Bundesrat mit dem zusätzlichen Verkehr die Einhaltung der Luftreinhalteverordnung im Kanton Zürich vor, nachdem die Grenzwerte bereits heute überschritten sind?
4. Ist der Bundesrat bereit, das Autobahn-Teilstück Cham–Knonau sofort wieder zu schliessen, wenn die massgeblichen Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung in einer der Gemeinden Affoltern a. A., Birmensdorf, Hedingen oder Mettmenstetten, auch nur temporär überschritten werden?

#### Texte de l'interpellation du 17 décembre 1987

La population du district de Knonau, le peuple zurichois et le Conseil d'Etat de Zurich ont pris connaissance avec surprise et désappointement de la décision du Conseil fédéral d'approuver l'ouverture au trafic du tronçon de la N 4 entre Cham et Knonau.

Ainsi, sans tenir compte des conséquences, on laisse la marée des voitures submerger le district susmentionné. On

ne peut s'empêcher de penser que l'Office fédéral des routes cherche à noyer ce district et ses villages sous les véhicules afin de forcer la population à accorder son assentiment à la construction de la route sur tout son tracé.

Or la votation populaire concernant la quadruple initiative de l'Association suisse des transports, qui pourrait définitivement réduire à néant les projets de construction de la N 4, n'a pas encore eu lieu.

Le Conseil fédéral est prié de répondre aux questions suivantes:

1. Pourquoi a-t-il pris la décision d'ouvrir au trafic le tronçon Cham–Knonau de la route nationale en dépit de l'avis négatif du Conseil d'Etat du canton de Zurich?
2. Ne considère-t-il pas que la mise en service du tronçon précité avant la votation sur la quadruple initiative est contraire à tous les principes démocratiques?
3. Comment envisage-t-il de faire appliquer dans le canton de Zurich l'ordonnance sur la protection de l'air, compte tenu du trafic supplémentaire qui résultera de la décision prise, alors que les valeurs-limites sont dépassées dès à présent?
4. Est-il prêt à interdire immédiatement le tronçon Cham–Knonau au trafic si les valeurs-limites fixées dans l'ordonnance précitée sont dépassées, ne serait-ce que temporairement, dans l'une des communes d'Affoltern am Albis, Birmensdorf, Hedingen ou Mettmenstetten?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Keine – Aucun

#### Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

#### Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 24. Februar 1988

#### Rapport écrit du Conseil fédéral du 24 février 1988

In unserem Land kann es keine Gebiete geben, in welchen der Durchgangsverkehr ausgesperrt wird, während sich die dort ansässigen Automobilisten selbstverständlich berechtigt erachten, in allen anderen Landesteilen frei zu zirkulieren.

Die heutigen Kantonsstrassen im Knonauer Amt, d. h. die Hauptstrassen Nr. 382 Cham–Affoltern a. Albis–Zürich, Nr. 382.1 Knonau–Steinhausen–Zug und Nr. 383 Mettmenstetten–Unter-Rifferswil–Riedmatt–Albis–Adliswil–Zürich sind Durchgangsstrassen im Sinne der Verordnung vom 6. Juni 1983 über die Durchgangsstrassen. Diese Strassen stehen dem allgemeinen Durchgangsverkehr offen.

Von der seit langem in Betrieb stehenden N 4 bzw. N 4a zu den Hauptstrassen im Knonauer Amt besteht heute schon eine vielbenützte Verbindung. Diese führt aber auf Umwegen durch Wohngebiete von Steinhausen und Bibersee auf die bestehende Umfahrung von Knonau. Mit der vom Bundesrat beschlossenen Inbetriebnahme des bereits erstellten 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 geleitet 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 Verzweigung Blegi (N 4/N 4a) ist die Fahrriechung Zürich über die N 4a/T 4 «grün» und die Fahrriechung über das Knonauer Amt «blau» zu signalisieren. Damit kann der Strassenverkehr von der Innerschweiz nach Zürich den Verhältnissen entsprechend aufgeteilt werden. Die Gemeinden an der Sihlaltalroute werden vom Verkehr etwas entlastet, und das Knonauer Amt erhält eine gewisse Mehrbelastung. Gesamthaft gesehen dürften sich aber die Verkehrsverhältnisse in jenem Grossraum verbessern.

Die zur vorzeitigen Eröffnung vorgesehene Teilstrecke der N 4 Cham–Knonau kann nicht sofort fertiggestellt und in Betrieb genommen werden. Es sind noch Projektierungsver-

fahren, Bauarbeiten, Anpassungen und Umsignalisierungen nötig. Für diese Arbeiten sind ein bis zwei Jahre erforderlich. In dieser Zeit lässt sich das nötige Massnahmenpaket ausarbeiten, um die Verkehrssicherheit auf den Strassen durch das Knonauer Amt und den nötigen Lärmschutz sicherzustellen. Damit diese Massnahmen rechtzeitig ergriffen werden können, bedurfte es des Grundsatzentscheids des Bundesrats über die Inbetriebnahme des Abschnitts Cham–Knonau der N 4.

Aufgrund dieser allgemeinen Darlegungen lassen sich die vom Interpellanten gestellten Fragen wie folgt beantworten:

1. Die Strassenverbindungen von der Innerschweiz und von Zug nach Zürich sind keine bloss zürcherische Angelegenheit. Der ablehnenden Stellungnahme des Regierungsrats des Kantons Zürich standen die berechtigten Begehren des Kantons Zug, des Gemeinderats von Steinhausen und der Innerschweizer Regierungskonferenz gegenüber, es sei die fertiggestellte N 4 direkt an das Strassennetz im Knonauer Amt anzuschliessen. Diese Interessen waren gegeneinander abzuwägen. Das oben erwähnte technische Konzept für die Inbetriebnahme des Autobahnabschnitts Cham–Knonau stellt eine zweckmässige und verantwortbare Lösung dar.

2. Die Inbetriebnahme des fertiggestellten Autobahnabschnitts Cham–Knonau hat keinerlei präjudizierende Wirkung auf die «Kleeblatt»-Initiativen. Ueber die Volksinitiative «Für ein autobahnfreies Knonauer Amt» wird dereinst unbeeinflusst abgestimmt werden können.

3. Gegenwärtig, d. h. mit dem heutigen Motorfahrzeugpark, ist es vielerorts nicht möglich, längs Strassen mit starker Verkehrsbelastung die strengen Grenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) einzuhalten. Wie wir in unserer Antwort vom 1. Juni 1987 auf die Motion der christlichdemokratischen Fraktion vom 11. März 1987 betreffend das Luftreinhaltekonzept ausgeführt haben, werden mit den in der LRV festgelegten Immissionsgrenzwerten konkrete lufthygienische Ziele vorgegeben, welche mittelfristig – innerhalb der in der Verordnung gesetzten Fristen von maximal acht Jahren ab Inkrafttreten – zu einer dauerhaften Sanierung der heute bestehenden Ueberlastung im gesamtschweizerischen Rahmen führen sollen. Mit den vom Bundesrat bereits beschlossenen Massnahmen (US 83-Abgasnormen für Personewagen; verschärfte Abgasnormen für schwere Motorwagen und Motorräder; jährliche Abgaskontrollen für Personewagen; Tempo 80/120) ist Mitte der achtziger Jahre bei den Stickoxid- und Kohlenwasserstoff-Emissionen eine Verminderung der Luftverschmutzung und damit eine Trendwende erreicht worden. Mit zusätzlichen Massnahmen (z. B. Einführung des Katalysator-Motorfahrrads ab 1988; weitere Verschärfung der Abgasnormen für schwere Motorwagen; Massnahmen, die im Zusammenhang mit dem Luftreinhaltekonzept noch geprüft werden; kantonale und kommunale Massnahmen) erwartet der Bundesrat, dass bis 1995 die Luftbelastung weiter reduziert wird.

4. Der Bundesrat ist nicht bereit, die Autobahn-Anschlussstrecke Cham–Knonau wieder zu schliessen, wenn die massgeblichen Grenzwerte der LRV in einer der Gemeinden des Knonauer Amtes überschritten werden sollten. Auch in anderen Landesgegenden, beispielsweise im benachbarten Sihltal, können diese Grenzwerte gegenwärtig teilweise noch ebensowenig eingehalten werden.

#### Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion      offensichtliche Mehrheit  
Dagegen                                      Minderheit

**Präsident:** Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt.

87.983

### Interpellation Wiederkehr N 4 im Knonauer Amt. Eröffnung Route nationale N 4. Ouverture du tronçon Cham–Knonau

#### Wortlaut der Interpellation vom 17. Dezember 1987

Ich frage den Bundesrat an, ob er nicht auch der Meinung ist, dass die Eröffnung des Teilstückes Cham-Knonau der N 4 im Widerspruch zur in der Begründung zitierten Stellungnahme steht, und ob er bereit ist, auf seinen von der Zürcher Regierung als «Fehlentscheid» apostrophierten Beschluss zurückzukommen?

#### Texte de l'interpellation du 17 décembre 1987

Le Conseil fédéral n'estime-t-il pas que l'ouverture du tronçon Cham-Knonau de la N 4 est incompatible avec l'avis cité dans le développement? Est-il prêt à revenir sur sa décision, qui constitue une erreur selon le Conseil d'Etat zurichois?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

#### Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Beschluss des Bundesrats hat zur Folge, dass sich der bisherige und der Mehrverkehr von zwei Seiten (von der N 20 bei Birmensdorf und ab N 4 bei Knonau) in die Dörfer des Knonauer Amtes ergiessen. Die vorgesehenen flankierenden Massnahmen werden einerseits die Dorfbilder zerstören (Beispiel Birmensdorf) und andererseits doch nicht verhindern können, dass Bewohner und Luft im Knonauer Amt über das Zumutbare hinaus belastet werden. Eine so zermürbte Bevölkerung wird leicht für die Argumentation zu gewinnen sein, nur der Bau der N 4 könne Abhilfe schaffen. Der Bundesrat bestätigt denn auch in seinem Schreiben an den Kanton Zürich, dass er alles daran setzen werde, den Bau der durchgehenden N 4 voranzutreiben.

Alles in allem entsteht der Eindruck, der Bundesrat habe mit seinem Entscheid der vorzeitigen Eröffnung einen perfekten Sachzwang zum Bau der N 4 eingefädelt.

Mit der Motion vom 8. Oktober 1987 hat die LdU/EVP-Fraktion ein Moratorium im Autobahnbau verlangt, bis das Volk über die «Kleeblatt»-Initiativen befunden habe (dazu gehört auch die Initiative für ein autobahnfreies Knonauer Amt). Der Bundesrat hat beantragt, die Motion abzulehnen. In seiner Stellungnahme aber hält er fest, es sollten: «... keine Sachzwänge geschaffen werden, um die Abstimmung über die vier Initiativen zu beeinflussen.»

#### Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 24. Februar 1988

Rapport écrit du Conseil fédéral du 24 février 1988  
Mit dem Entscheid des Bundesrats, zwei Fahrspuren der kurzen Teilstrecke der N 4 zwischen Cham und Knonau fertigzustellen und in Betrieb zu nehmen, werden keine Sachzwänge geschaffen, um die Abstimmung über die Volksinitiative «Für ein autobahnfreies Knonauer Amt» zu beeinflussen. Ueber die Volksinitiative kann zu seiner Zeit von Volk und Ständen unvoreingenommen abgestimmt werden. Unter diesem Gesichtspunkt ist der Bundesrat jedenfalls nicht bereit, auf seinen Entscheid vom 7. Dezember 1987 über die Fertigstellung und Inbetriebnahme der Teilstrecke Cham–Knonau zurückzukommen.

#### Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion      offensichtliche Mehrheit  
Dagegen                                      Minderheit

**Präsident:** Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt.

## **Interpellation Stappung N 4 im Knonauer Amt. Eröffnung**

## **Interpellation Stappung Route nationale N 4. Ouverture du tronçon Cham-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	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.982
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.03.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	471-472
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 257