

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 Autobahnstücks 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 Personenwagen; verschärfte Abgasnormen für schwere Motorwagen und Motorräder; jährliche Abgaskontrollen für Personenwagen; 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 Wiederkehr N 4 im Knonauer Amt. Eröffnung**

## **Interpellation Wiederkehr 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	87.983
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.03.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	472-472
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 258

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.