

Bundesrates lediglich folgendes beifügen: Die Rheinschiffahrt ist eine mehr oder weniger konstante Grösse. Seit Jahren werden etwa acht bis neun Millionen Tonnen in unseren Häfen umgeschlagen. Unsere Rheinhäfen sind nicht ausgelastet. Das müssen wir auch zur Kenntnis nehmen. Wir haben noch auf Jahre hinaus freie Kapazitäten. Ein zusätzlicher Hafen an der Aaremündung drängt sich zum heutigen Zeitpunkt und aufgrund der heutigen Beurteilung nicht auf.

In der Verkehrspolitik haben wir andere Prioritäten. Sie kennen sie, ich möchte sie kurz wiederholen: Die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, die Verwirklichung der «Bahn 2000», der Bau einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale, der Alpen-transit; Sie kennen diese Projekte, die im Moment Priorität haben.

Der Bundesrat anerkennt die Bedeutung der Rheinschiffahrt. Der Bund hat diese Rheinschiffahrt auch seit jeher unterstützt. Der Schifftransport ist kostengünstig, das müssen wir auch sehen. Der Schifftransport – denken Sie an das nächste Wochenende – ist energiesparend. Diese Ueberlegungen haben den Bundesrat bewogen, die Freihaltung von zwei Gewässer-strecken vorzusehen: einen Abschnitt am Rhein und an der Rhone. Die allfällige Schiffbarmachung soll hier offenbleiben. Wir vergeben hier die Option nicht. Wir sehen Freihaltmassnahmen auf dem Rhein bis in den Raum der Aaremündung vor, also bis Klingnau oder bis Weiach. In diesen Raum kämen dann auch – sofern sie einmal gebaut werden müssten – die Hafenanlagen zu stehen. Welcher Standort gewählt würde, entscheidet aber nicht der Bund. Der Bund würde auch keinen Hafen selber bauen. Dasselbe gilt für die Strecke der Rhone unterhalb des Genfersees. Der Bundesrat weiss aber um die Bedeutung naturnaher Wasserläufe. Er will deshalb auch auf eine Freihaltung des Hochrheins oberhalb der Aaremündung verzichten. Auch auf der Aare sehen wir in Zukunft keine Güterschiffahrt. Sie haben ja aus den Unterlagen ersehen: Es gab Projekte bis nach Thun und bis in die Innerschweiz. Das ist heute nicht mehr möglich. Wir müssen hier realistisch sein.

Als konkrete Massnahmen sehen wir demnach vor, Sachpläne des Bundes in Zusammenarbeit mit den betroffenen Kantonen und dem benachbarten Ausland auszuarbeiten. Eine Freihaltung ist aber nur im Einvernehmen mit den betroffenen Kantonen realisierbar. Das gilt vor allem auch für die eventuell zu bauenden Hafenanlagen.

Zur Massnahme auf der Rhone: Wir planen ein generelles Projekt zur Beurteilung der technischen Eingriffe und zur Festlegung der benötigten Freihaltflächen. Die Kosten hierfür werden auf zirka eine Million Franken budgetiert. Wir planen ferner die Aufnahme von Verhandlungen mit Frankreich.

Zu den Massnahmen für den Hochrhein: Hier existiert bereits ein generelles Projekt bis zur Aaremündung. Wir planen, mit Deutschland Verhandlungen aufzunehmen, und wir müssen die Revision der bestehenden Rechtsgrundlagen in Angriff nehmen. Sodann verzichten wir auf die Ausarbeitung eines Freihaltgesetzes.

Der Bundesrat will also zwei Abschnitte freihalten. Für dieses Vorgehen braucht er kein Freihaltgesetz. Der Bundesrat beschränkt sich – wie Sie jetzt sicher zur Kenntnis nehmen konnten – auf eine wirklich minimale Lösung, die aber einigen zu wenig weit geht, wie Herr Cavadini das gesagt hat. Aber es ist eine minimale Vorsorge, die wir unseren Enkeln schulden. Es wäre kurzfristig, auf jegliche Freihaltung zu verzichten, denn es ist richtig, was Herr Ständerat Cavadini gesagt hat: Die Binnenschiffahrt erlebt eine Art Renaissance, denken Sie an den Osten, denken Sie an die Projekte, die dort in Realisation begriffen sind.

Ich fasse deshalb zusammen: Freihalten heisst vorsorgliche Massnahmen treffen als Vorsorge für eine fernere Zukunft; Freihalten heisst Handlungsfreiheit bewahren in diesen beiden, jetzt erwähnten Bereichen, und Freihalten heisst eine Option offen halten. Damit wird nichts präjudiziert, aber auch noch nichts gebaut. Eine spätere Generation soll entscheiden, ob die Wasserwege in der Schweiz weiter ausgebaut werden sollen oder nicht. Wir müssen langfristig denken, in die Zukunft blicken, vorwärts schauen.

Ich bitte Sie im Namen des Bundesrates, von diesem Bericht Kenntnis zu nehmen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	18 Stimmen
Dagegen	6 Stimmen

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates
Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse
gemäss Seite 1 des Berichtes
Proposition du Conseil fédéral
Classer les interventions parlementaires
selon la page 1 du rapport

Abstimmung – Vote

Für den Antrag des Bundesrates	20 Stimmen (Einstimmigkeit)
--------------------------------	--------------------------------

88.074

Anschlussgleisgesetz

Voies de raccordement ferroviaires. Loi

Siehe Jahrgang 1989, Seite 116 – Voir année 1989, page 116

Beschluss des Nationalrates vom 22. März 1990
Décision du Conseil national du 22 mars 1990

Differenzen – Divergences

M. **Flückiger**, rapporteur: J'imagine que nous aurons tôt fait de traiter les trois divergences qui subsistent entre les décisions prises par le Conseil national et celles prises par notre conseil au sujet de la loi fédérale sur les voies de raccordement ferroviaires, à savoir aux articles 3, 10 et 21.

Notre commission vous propose un ralliement aux versions du Conseil national en ce qui concerne les articles 3 et 21. Je m'abstendrai de donner un commentaire à ce sujet, le débat ayant eu lieu avant que le projet ne soit renvoyé au Conseil national.

Quant à l'article 10 de la section 3, rapport entre le chemin de fer, les raccordés et les co-utilisateurs, il règle la question des frais entre le raccordé et le constructeur de la voie de raccordement. Votre commission vous demande, à l'unanimité, de retenir la version initiale du Conseil fédéral et de notre conseil, qui prévoit que les chemins de fer doivent prendre part aux frais de raccordement pour autant qu'il en résulte pour eux des avantages.

Ayant ainsi traité des trois divergences qui subsistent, je vous prie de suivre, dans ses conclusions, votre commission.

Bundesrat **Ogi**: Ich möchte Sie zunächst fragen, ob es einen Sinn hat, hier noch eine Differenz zum Nationalrat zu schaffen. Es ist wirklich eine kleine Differenz, und ich bin der Meinung, man könnte auch bei Artikel 10 der nationalrätlichen Version folgen.

Wenn Sie die Differenz bestehen lassen, wird dieses Gesetz kaum in dieser Session zu Ende beraten werden können. Ich bedaure das. Dieses Gesetz ist für uns wichtig. Wir tun etwas: Wir geben dem Schienenverkehr und dem kombinierten Verkehr Priorität und können dies bei den integrationspolitischen Auseinandersetzungen auch gegen aussen als Pluspunkt in die Waagschale werfen. Deshalb möchte ich Sie bitten, doch zu überlegen, ob Sie nicht dem Nationalrat zustimmen können.

Um was geht es? Die Neugestaltung hat zur Folge, dass die Bahnen Beiträge nicht nur an Anpassung und Ausbau von Bahnanlagen leisten können, die durch den Bau eines Anschlussgleises verursacht werden, sondern auch für Bau, Be-

trieb und Instandhaltung des Anschlussgleises. Im weitem ist die Bestimmung durch den Nationalrat als Kann-Formulierung ausgestaltet worden. Ich möchte zuhanden der Materialien sagen, dass die Bahnen dann bezahlen sollten, wenn diese Bedingungen gegeben sind, wenn also die genannten Vorteile vorliegen. Ist dies der Fall, so erwarten wir trotz dieser Kann-Formulierung eine angemessene Beteiligung der Bahn. Ich möchte Ihnen deshalb empfehlen, hier die Differenz zu bereinigen und der Version des Nationalrates zuzustimmen.

Art. 3*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté***Art. 10 Abs. 1***Antrag der Kommission*

Festhalten

Art. 10 al. 1*Proposition de la commission*

Maintenir

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission

13 Stimmen

Für den Antrag des Bundesrates

12 Stimmen

Art. 21 Abs. 3*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 21 al. 3*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté**An den Nationalrat – Au Conseil national*

88.210

Standesinitiative Basel-Stadt Strasse zwischen Lörrach und Weil am Rhein. Verzichtsverhandlungen

Initiative du canton de Bâle-Ville Ouverture de négociations tendant à l'abandon du projet de route entre Lörrach et Weil am Rhein

Wortlaut der Standesinitiative vom 17. November 1988

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt ersucht die eidgenössischen Räte, den Bundesbehörden den Auftrag zu erteilen, mit der Bundesrepublik Deutschland erneut über einen Verzicht auf den Bau der Zollfreistrasse oder allenfalls über die Ausführung eines besseren, umweltschonenderen Projekts zu verhandeln.

Texte de l'initiative du 17 novembre 1988

Le Grand Conseil du canton de Bâle-Ville demande aux Chambres fédérales de charger la Confédération de reprendre les négociations avec la République fédérale d'Allemagne, afin

que le projet de construction de la route franche de douane soit abandonné ou qu'il soit remplacé par une réalisation meilleure du point de vue écologique.

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die Schweiz hat durch die Verträge von 1852 und 1977 dem Grossherzogtum Baden bzw. der Bundesrepublik Deutschland das Recht zugesprochen, die über schweizerisches Gebiet führende Strasse zu bauen. Es liegt also ein rechtskräftiger Staatsvertrag vor, welche Rechtslage vom Grossen Rat ausdrücklich anerkannt wird. Die Strasse kann deshalb nur dadurch verhindert werden, dass die Bundesrepublik Deutschland – auch im eigenen Interesse – freiwillig auf den Bau der Zollfreistrasse verzichtet.

Die Zollfreistrasse soll nach den aktuellen Plänen der Bundesrepublik Deutschland vom Lörracher Gebiet auf dem rechten Wiesenufer unter dem Schlipfhang durch die Grenze an der Weilerstrasse, von dort auf Weiler Gebiet dem Südrand von Weil entlang zum Otterbach führen. 730 Meter dieser Strasse führen über schweizerisches Gebiet.

Breite Bevölkerungskreise im Kanton Basel-Stadt und in Südbaden wenden sich seit Jahren vehement gegen den Bau der Zollfreistrasse oder hoffen auf die Realisierung eines besseren Projekts (z. B. Tunnel durch den Tüllinger Hügel).

Dem Bau der Zollfreistrasse wird opponiert, weil dadurch die natürliche Landschaft am Fusse des Schlipfs zerstört würde. Da am Schlipf die Gefahr von Rutschungen besteht, sind umfangreiche Verbauungen nötig, was zusätzliche schwere Eingriffe erfordert. Solche Verbauungen wären auch nötig, wenn die Strasse in gedeckter Tieflage gebaut würde. Die Zollfreistrasse würde das Erholungs- und Naturgebiet der Weilmatten erheblich beeinträchtigen. Da die Verbindung vom Wiesental nach Weil vor einigen Jahren durch den Bau der A 98 verbessert worden ist, besteht heute für die Zollfreistrasse überdies keine Notwendigkeit mehr.

Herr **Flückiger** unterbreitet im Namen der Verkehrskommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Die Verkehrskommission des Ständerates befasste sich am 21. August 1990 mit der Standesinitiative des Kantons Basel-Stadt. Der Kommission stand eine eingehende Dokumentation zur Verfügung. Vertreter der Direktion für Völkerrecht (EDA) und des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes erteilten der Kommission ergänzende Auskünfte.

Die von der Standesinitiative des Kantons Basel-Stadt betroffene Strasse ist in einem Staatsvertrag von 1852 erwähnt: Der Vertrag vom 27. Juli 1852 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Grossherzogtum Baden betreffend die Weiterführung der badischen Eisenbahnen über schweizerisches Gebiet (BS 13,257) sieht in Artikel 34 vor, dass die Grossherzoglich Badische Regierung das Recht hat, zur Verbindung der Stadt Lörrach und des Wiesentals mit Weil eine Strasse auf dem dazwischenliegenden schweizerischen Gebiet zu bauen.

Der zunehmende Verkehr bewog die Bundesrepublik Deutschland Ende der sechziger Jahre, die Verwirklichung des Projekts voranzutreiben. Es kam zunächst zu Verhandlungen des Regierungspräsidiums Südbaden mit dem Kanton Basel-Stadt. Es zeigte sich aber, dass ein Staatsvertrag zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland ausgehandelt werden musste, in dem die Fragen, die das Bundesrecht betreffen, geregelt wurden (insbesondere Zoll, Kompetenzen der deutschen Behörden auf schweizerischem Gebiet, Gerichtsbarkeit). Diese Verhandlungen wurden 1969 aufgenommen.

Der Vertrag wurde am 25. April 1977 unterzeichnet. In bezug auf die Linienführung gilt Artikel 2 des Vertrags:

«(1) Für die Linienführung und den Bau der Verbindungsstrasse ist das vom Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt gestützt auf Artikel 34 Absatz 2 des Vertrags vom 27. Juli 1852 am 16. Dezember 1975 genehmigte Auflageprojekt der Abteilung Strassenbau des Regierungspräsidiums Freiburg vom November 1974 mit Aenderungen vom Oktober 1975 mit den

Anschlussgleisegesetz

Voies de raccordement ferroviaires. Loi

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1990
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	88.074
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.09.1990 - 08:00
Date	
Data	
Seite	638-639
Page	
Pagina	
Ref. No	20 019 195

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.