

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 Initiative vom 27. Dezember 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 27 décembre 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 de jonction soit abandonné ou qu'il soit remplacé par une réalisation meilleure du point de vue écologique.

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

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat am 17. November 1988 aufgrund von verschiedenen Vorstössen beschlossen, eine Standesinitiative einzureichen (Wortlaut siehe oben).

Schriftliche Begründung der Initiative

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 Wieseufer 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 Strassen 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.

Arbeit und Erwägungen der Kommission

Die Verkehrskommission des Nationalrates liess sich am 13. Juli 1989 vom Vertreter der Basler Regierung, Regierungsrat Eugen Keller, Vorsteher des Baudepartementes, über die Begründung der Standesinitiative informieren. Der Kommis-

sion stand zudem eine eingehende Dokumentation der Gemeinde Riehen zur Verfügung. Vertreter der Direktion für Völkerrecht (EDA), des Bundesamtes für Strassenbau sowie des Bundesamtes für Umweltschutz, Wald und Landschaftspflege 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 Projektes voranzutreiben. Es kam zunächst zu Verhandlungen des Reigerungspräsidiums 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 Vertrages:

«(1) Für die Linienführung und den Bau der Verbindungsstrasse ist das vom Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt gestützt auf Artikel 34 Absatz 2 des Vertrages 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 im Genehmigungsbeschluss enthaltenen Bedingungen und Auflagen massgebend.»

Die technischen Einzelheiten sowie Fragen des Natur- und Heimatschutzes und des Gewässerschutzes sind in einer Vereinbarung vom 7. Mai 1976 zwischen dem Land Baden-Württemberg und dem Kanton Basel-Stadt geregelt.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt stimmte dem Staatsvertrag vom 25. April 1977 und der Linienführung zu. Die Bundesversammlung genehmigte den Vertrag ohne Diskussion am 14. Dezember 1979 (AS 1980, 970). Da der Vertrag unkündbar ist, unterstand der entsprechende Genehmigungsbeschluss der Bundesversammlung dem fakultativen Staatsvertragsreferendum. Die Referendumsfrist lief am 26. März 1980 unbenützt ab, womit der Vertrag am 24. April 1980 durch den Bundesrat ratifiziert werden konnte.

Einer Petition des Basler Naturschutzes gegen die Zollfreistrasse wurde 1987 von den eidgenössischen Räte keine Folge gegeben.

Mit der Standesinitiative soll der Bundesrat beauftragt werden, mit der Bundesrepublik Deutschland Verhandlungen aufzunehmen über einen Verzicht auf die Strasse oder eine neue Linienführung. Im Rahmen der Beratung der Standesinitiative war es nicht Aufgabe der Verkehrskommission abzuklären, ob die geplante Zollfreistrasse erwünscht sei, welche positiven oder negativen Folgen deren Ausführung haben könnte und ob eine bessere Linienführung möglich wäre. Dies festzustellen ist Sache der betroffenen Gebiete und der Kantonsregierung. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt hat dem Projekt, das dem Staatsvertrag zugrundeliegt, zugestimmt. Ebenfalls ist gegen den Vertrag, der gemäss Artikel 89 der Bundesverfassung der Genehmigung der Bundesversammlung unterstand, kein Referendum ergriffen worden.

Aufgrund von Artikel 22 des Vertrages sind Verhandlungen über eine Aenderung des Vertrages möglich, wenn sich bei der Durchführung erhebliche Schwierigkeiten ergeben oder sich die bei Vertragsabschluss bestehenden Verhältnisse wesentlich geändert haben. Die Verkehrskommission ist der Ansicht, dass diese Voraussetzungen nicht gegeben sind, auch wenn sich die Einstellung der Bevölkerung zum Strassenverkehr in der letzten Jahren gewandelt hat. Hingegen ist die Kommission der Auffassung, dass die Linienführung überprüft

werden kann. Nachdem aber die Linienführung seinerzeit vom Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt mit den entsprechenden deutschen Behörden vereinbart worden war, ist es auch jetzt Sache des Kantons, Verhandlungen aufzunehmen.

M. Meizoz présente au nom de la Commission des transports et du trafic le rapport écrit suivant:

Suite à diverses interventions, le Grand Conseil du canton de Bâle-Ville a décidé le 17 novembre 1988 de déposer une initiative (texte voir ci-dessus).

Développement par écrit de l'initiative

Par les traités qu'elle a conclus en 1852 et en 1977 avec le Grand-Duché de Bade respectivement la République fédérale d'Allemagne, la Suisse a donné à ces autorités le droit de construire une route passant sur le territoire helvétique. Il existe donc, entre les deux pays, un traité entré en force dont le fondement juridique est reconnu expressément par le Grand Conseil. Le seul moyen d'empêcher la réalisation de la route est par conséquent de demander à la République fédérale d'Allemagne de renoncer volontairement – et aussi dans son propre intérêt – à la réalisation du projet.

Selon les plans actuels de la République fédérale d'Allemagne, la route de jonction part du territoire de Lörrach sur la rive droite de la Wiese au pied du talus du Schlipf, traverse la frontière à la Weilerstrasse et, à partir de là, longe le sud de Weil, sur le territoire communal, pour aboutir à l'Otterbach. La partie de la route qui passe sur le territoire suisse a 730 m de long.

Or, une partie importante de la population du canton de Bâle-Ville et du Bade du sud s'oppose fermement depuis des années à la construction de la route de jonction ou espère qu'un projet meilleur sera réalisé (percement d'un tunnel dans la colline «Tüllinger Hügel», p. ex.).

Cette opposition est due au fait que la construction de la route détruirait le paysage naturel de la région qui se trouve au pied du lieu-dit «Schlipf». De plus, comme le Schlipf présente des dangers d'éboulement, de gros travaux de soutènement devraient être réalisés, qui constitueraient autant d'atteintes graves à l'harmonie du site.

Ces travaux seraient également nécessaires dans le cas d'une route couverte située en contrebas. Le site préservé de Weilmatten, apprécié pour les loisirs, serait lui aussi fortement touché. Enfin, l'amélioration de la jonction entre la vallée de la Wiesen et Weil, il y a quelques années, grâce à la construction de la route A 98, rend le projet superflu.

Travaux et considérations de la commission

M. le conseiller d'Etat, Eugen Keller, chef du Département des travaux publics et représentant du gouvernement bâlois, a fourni le 13 juillet 1989 à la Commission des transports et du trafic du Conseil national des explications quant aux motifs de l'initiative du canton. De plus, la commission a pu disposer d'une documentation détaillée de la commune de Riehen. Enfin, des informations complémentaires ont été données à la commission par des représentants de la Direction du droit international public (DFAE), de l'Office fédéral des routes et de l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage.

La route visée par l'initiative du canton de Bâle-Ville est mentionnée dans un traité international de 1852: Le Traité du 27 juillet 1852, entre la Confédération suisse et le Grand-Duché de Bade, relativement à la continuation du chemin de fer badois sur le territoire suisse (RS 13 225), prévoit à son article 34 que le gouvernement du Grand-Duché de Bade est autorisé à construire une route reliant la ville de Lörrach et la vallée de la Wiese avec Weil, sur le territoire suisse situé entre les deux.

A la fin des années 60, l'accroissement du trafic a incité la République fédérale d'Allemagne à réaliser le projet. La demande allemande de construire une route de jonction entre Lörrach et Weil a conduit en premier lieu à des négociations entre le «Regierungspräsidium Südbaden» et le canton de Bâle-Ville. Il apparut alors qu'un accord devait être conclu entre la Suisse et la République fédérale d'Allemagne en vue de régler les questions concernant le droit fédéral (en particu-

lier les douanes, les attributions des autorités allemandes sur le territoire suisse et la juridiction). Des négociations furent entreprises en 1969.

L'accord a été signé le 25 avril 1977. Pour ce qui est du tracé, l'article 2 de l'accord précise que:

«(1) Le projet du Département de la construction des routes du Praesidium du Gouvernement de Fribourg-en-Brigau de novembre 1974 avec les modifications d'octobre 1975, approuvé le 16 décembre 1975 par le Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville en vertu de l'article 34, alinéa 2, du Traité du 27 juillet 1852, est déterminant pour le tracé et la construction de la route de jonction avec les conditions et les clauses contenues dans la décision d'approbation.»

Les détails techniques et les problèmes liés à la protection de la nature, du paysage et des eaux sont réglés par un arrangement du 7 mai 1976 entre le Land de Bade-Wurtemberg et le canton de Bâle-Ville.

Le Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville a approuvé, le 25 avril 1977, le traité et le tracé. L'Assemblée fédérale a approuvé le traité, sans discussion, le 14 décembre 1979 (RO 1980 970). Le traité ne pouvant être dénoncé, l'arrêté portant sur son approbation était sujet au référendum facultatif en matière de traités internationaux. Aucune demande de référendum n'ayant été déposée avant l'échéance du délai fixé au 26 mars 1980, le Conseil fédéral a procédé à la ratification du traité le 24 avril 1980.

Les Chambres fédérales n'ont pas donné suite, en 1987, à une pétition de l'organisation bâloise de protection de la nature, dirigée contre la route franche de douane.

L'initiative du canton vise à charger le Conseil fédéral d'ouvrir des négociations avec la République fédérale d'Allemagne, relatives à une renonciation à la route ou à une modification de son tracé. Lors de l'examen de l'initiative du canton, la Commission des transports et du trafic a constaté qu'il ne lui appartient pas d'établir si la construction de la route franche de douane est souhaitable, ni de déterminer ses avantages et ses inconvénients, ni encore d'examiner la possibilité d'un meilleur tracé. Cela incombe aux autorités locales concernées et au gouvernement de Bâle-Ville. Le Conseil d'Etat de ce canton a approuvé le projet sur lequel se fonde l'accord. Ce dernier, après avoir obtenu l'approbation de l'Assemblée fédérale requise par l'article 89 de la constitution, n'a pas fait l'objet d'une demande de référendum.

Conformément à l'article 22 du traité, des négociations relatives à sa modification peuvent être entamées si son exécution est liée à des difficultés considérables ou si la situation ayant présidé à sa conclusion évolue notablement. La Commission des transports et du trafic est d'avis que ces conditions ne sont pas remplies, même si l'attitude de la population face au trafic routier a changé ces dernières années. Par contre, la commission estime que le tracé peut être réexaminé. Toutefois, étant donné que le tracé a été convenu entre le Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville et les autorités allemandes compétentes, l'engagement de négociations incombe au canton.

Antrag der Kommission

Mehrheit.

Keine Folge geben

Minderheit

(Dünki, Ammann, Bircher, Diener, Meizoz)

Folge geben

Proposition de la commission

Majorité

Ne pas donner suite

Minorité

(Dünki, Ammann, Bircher, Diener, Meizoz)

Donner suite

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

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1990
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	88.210
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.03.1990 - 14:30
Date	
Data	
Seite	497-498
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 384

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.