

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 Grosse 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

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 eigenössischen Räten 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 abzuzklären, 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 zugrunde liegt, 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 Vertrags sind Verhandlungen über eine Aenderung des Vertrags möglich, wenn sich bei der Durchführung erhebliche Schwierigkeiten ergeben oder 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 den 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.

Der Nationalrat hat am 19. März 1990 mit 92 zu 59 Stimmen beschlossen, der Standesinitiative des Kantons Basel-Stadt keine Folge zu geben.

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

La Commission des transports et du trafic du Conseil des Etats a traité l'initiative du canton de Bâle-Ville le 21 août 1990. La commission a pu disposer d'une documentation détaillée. Des informations complémentaires ont été données à la commission par des représentants de la Direction du droit international public (DFAE) et du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie.

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 1960, 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 Sübaden» 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 particulier 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 27 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, 2e alinéa, 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 et 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.

Le 19 mars 1990, le Conseil national a décidé par 92 voix contre 59 de ne pas donner suite à l'initiative du canton de Bâle-Ville.

Antrag der Kommission

Mehrheit

Der Initiative keine Folge geben

Minderheit

(Bührer)

Der Initiative Folge geben

Proposition de la commission

Majorité

Ne pas donner suite à l'initiative

Minorité

(Bührer)

Donner suite à l'initiative

M. Flückiger, rapporteur: La commission vous ayant soumis un rapport écrit, je me bornerai à revenir brièvement sur quel-

ques aspects et à exposer certains problèmes liés à cet objet. L'accord de 1977, concernant la route de jonction franche de droits de douane entre Lörrach et Weil, passant par le territoire suisse, est toujours en vigueur. En 1979, il a été soumis aux Chambres fédérales qui l'ont approuvé sans opposition et sans discussion. Il est incontestable que cet accord doit être respecté.

Or, le canton de Bâle-Ville demande, par la voie d'une initiative, l'ouverture de nouvelles négociations avec la République fédérale d'Allemagne, aux fins de trouver un nouveau tracé qui tienne mieux compte des intérêts de la commune de Riehen. Ces dernières années, cependant, le canton de Bâle-Ville et le gouvernement du Bade du sud ont examiné diverses possibilités qui présentent toutes, même celle de la commune de Riehen, des inconvénients plus importants que le projet ayant fait l'objet de l'accord. Outre la protection du paysage et de l'air, il convient en effet de prendre en considération les conditions hydrologiques, car il s'agit en l'occurrence d'une région d'eaux souterraines.

Votre commission a examiné en détail cette initiative cantonale. L'évolution de ce projet reflète naturellement le changement de mentalité qui s'est opéré ces dernières années. La construction de routes se heurte à une opposition de principe tandis qu'interviennent de nouveaux facteurs de la protection de l'environnement dont il faut aussi tenir compte.

Toutefois, la route entre Lörrach et Weil n'est ni une route nationale ni une route principale. Du point de vue helvétique, il s'agit d'une route pour laquelle la Confédération ne verse pas de subvention. Cette voie a donc un caractère exclusivement régional. A l'époque d'ailleurs, les négociations en vue de l'accord de 1979 s'étaient toujours déroulées à l'échelon inférieur, à savoir régional.

C'est pourquoi votre commission estime que le canton de Bâle-Ville devrait engager lui-même de nouvelles négociations s'il estime cette démarche indispensable. Chercher à se décharger sur la Confédération de la responsabilité d'engager de nouvelles négociations ne saurait être considéré comme une attitude acceptable en l'espèce.

Enfin, la commission pense que la route de jonction répond à un besoin de l'Allemagne. Elle décharge en effet une agglomération importante. Renoncer à son ouverture reviendrait à déplacer le trafic, ce qui entraînerait des nuisances accrues pour Bâle-Ville et la région limitrophe.

Ainsi, la commission vous communique les décisions suivantes: dans sa majorité, elle estime qu'il y va du respect des termes de l'accord et de la réputation de la Confédération. Il serait donc imprudent de mettre notre image en jeu, d'autant plus que la République fédérale d'Allemagne a déjà rempli la plupart des obligations découlant de cet accord. En outre, de nouvelles négociations ne ressortiraient pas à la Confédération mais au canton de Bâle-Ville. Enfin, la commission propose, par 7 voix contre une, de ne pas donner suite à l'initiative du canton de Bâle-Ville.

Frau **Bührer**, Sprecherin der Minderheit: Ich beantrage Ihnen, der Standesinitiative Folge zu geben. Es ist mir unverständlich, dass über die guten Gründe, die den Basler Grossen Rat zu dieser Standesinitiative veranlasst haben, einfach hinweggegangen werden soll. Die Kernfrage, die sich stellt, ist die Frage nach den veränderten Verhältnissen. Haben sich diese Verhältnisse tatsächlich derart geändert, dass erneut über die Ausführung der Strasse verhandelt werden müsste oder könnte? Der Basler Grosse Rat bejaht dies. Er ist hier sicher Sprachrohr der Bevölkerung dieser Region. Es wäre sonst undenkbar, dass eine Einigkeit im Basler Grossen Rat über alle Parteien hinweg zustande gekommen wäre.

Insbesondere wird die Notwendigkeit der Strasse in Frage gestellt. Seit wenigen Jahren ist eine Verbindung vom Wiesental nach Weil fertiggestellt worden. Offensichtlich hat auch der Bundesrechnungshof in der Bundesrepublik in Bonn erkannt, dass sich damit etwas geändert hat. Er wollte nämlich die 4,1 Kilometer lange Strasse mit Baukosten von über 74 Millionen DM nicht mehr als Bundesfernstrasse klassieren, wie das ursprünglich vorgesehen war. Das Strassenprojekt ist über ein Jahrzehnt alt. Da hat sich auch diesseits und jenseits der

Grenze in der Gewichtung des Schutzes von Natur und Landschaft einiges geändert. Wenn aber die Leute, die mit dieser Strasse entlastet werden sollen, diese Strasse nicht mehr wollen, für wen soll sie dann gebaut werden?

Mit der Unterstützung der Standesinitiative wird die Rechtmässigkeit des Staatvertrages nicht in Frage gestellt. Es wird lediglich von einer ausdrücklich vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch gemacht. Ich zitiere aus dem Vertrag: «Ergeben sich bei der Durchführung des Vertrages erhebliche Schwierigkeiten oder ändern sich die bei seinem Abschluss bestehenden Verhältnisse wesentlich, werden die Vertragsstaaten auf Verlangen eines Vertragsstaates in Verhandlungen über eine angemessene Neuregelung eintreten.» Der Beweis ist erbracht, dass sich die Verhältnisse wesentlich geändert haben. Es ist auch richtig, dass der Bundesrat die Verhandlungen aufnehmen sollte. Die schweizerische Regierung ist Vertragspartner. Der Basler Grosse Rat hat sein Anliegen richtig adressiert. Wir sollten den Basler Grossen Rat nicht brüskieren. Es gibt keine stichhaltigen Gründe, warum wir ausgerechnet im Ständerat das Anliegen eines Kantons abschmettern sollen. Ich bitte Sie, der Standesinitiative Folge zu geben.

Danioth: Ich möchte Sie bitten, dem Antrag der Kommission zuzustimmen. Vor allem möchte ich die Aussage nicht unwidersprochen im Raum stehen lassen, dass wir einfach über eine Standesinitiative hinweggehen. Selbstverständlich waren mir diese Verhältnisse in Weil auch nicht bekannt, und wir hatten in Basel eine Sitzung. Wir haben uns orientiert, und ich bin sogar in der Meinung an die Sitzung gefahren, die Standesinitiative müsste irgendwie in unsere Entscheide einfließen. Ich musste mich aber aufgrund der Beratungen belehren lassen, dass hier nicht einfach früher Beschlossenes zementiert und durchgesetzt werden soll, sondern dass man sehr wohl Alternativen geprüft hat. Vorerst ist einmal darauf hinzuweisen, dass ein Staatsvertrag von 1977 vorliegt; er geht sogar auf einen früheren Vertrag von 1852 zurück. Auch wenn dieser nicht mehr aktuell ist, gilt natürlich vor allem der Grundsatz *pacta sunt servanda* im internationalen Bereich. Trotzdem sind in den letzten Jahren nicht weniger als vier Varianten untersucht und geprüft worden, welche alle zum Ergebnis führten, dass sie nicht zuletzt bezüglich Umweltschutzgründen zu mehr Nachteilen geführt haben. Vor allem die Eingabe des Gemeinderates von Riehen schien mir sehr prüfenswert, dem es um die Flusslandschaft der Wiese geht. Die Untersuchungen haben ergeben, dass die hydrologischen Verhältnisse, vor allem was das Grundwassergebiet betrifft, derart sind, dass anderweitige Eingriffe nicht verantwortet werden können. Mit anderen Worten: Man ist schweizerischerseits und mit viel Verständnis seitens der deutschen Partner daran gegangen, diesen Anliegen Rechnung zu tragen. Auf der anderen Seite ist auch darauf hinzuweisen, dass der Lokalverkehr zwischen Lörrach und Weil sich heute unbestrittenermassen über Schleichwege durch die Gemeinde Riehen ergiesst. Eine Kanalisierung des innerdeutschen Verkehrs würde also zu einer Entlastung und zu einer Verminderung der Unfallgefahr führen. Soweit die Möglichkeiten von schweizerischer Seite. Es ist in der Kommission mit Recht darauf hingewiesen worden, über einzelne Detailfragen in der Planung und Ausführung würden die Partner auf beiden Seiten der Staatsgrenze am geschichtesten direkt miteinander reden.

Offenbar hat man es dann in Basel vorgezogen, das Problem auf die Stufe des Bundes heraufzuheben, anstatt dass man direkt mit dem Partner über einzelne Fragen gesprochen hat, was nach wie vor trotz Ablehnung dieser Initiative durchaus möglich ist und unter Nachbarn auch möglich sein sollte. In diesem Sinne brauchen wir kein schlechtes Gewissen zu haben, wenn wir diese Standesinitiative ablehnen.

Miville: Ich fühle mich nicht nur verpflichtet, sondern ich bin auch verpflichtet, dem Anliegen des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt hier Rechnung zu tragen und es zu vertreten. Diese Standesinitiative ist vom Grossen Rat mit grossem Mehr gegen eine Stimme beschlossen worden. Schauen Sie, diese Strasse ist eine staatsvertragliche und politische Altlast. Im Nationalrat ist sie als Vertragsrelikt bezeichnet worden. Da hat

also die Eidgenossenschaft 1852 mit dem Grossherzog von Baden einen Vertrag über die Weiterführung der Badischen Eisenbahnen über Schweizer Gebiet – deswegen haben wir ja immer noch einen Badischen Bahnhof in Basel – und über das Recht, eine Verbindungsstrasse Lörrach–Weil über Schweizer Gebiet im Gemeindebann Riehen zu erstellen, abgeschlossen. 1852 dachte man noch an Pferdefuhrwerke und keineswegs an Autos.

Es ist zuzugeben, dass 1977 dieser Vertrag zwischen der Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland erneuert und 1979 von den eidgenössischen Räten ratifiziert worden ist. Man hat erneut dem deutschen Partner zugestanden, über – oder je nach dem unter – Schweizer Gebiet auf einer Strecke von 730 Metern diese Strasse zu bauen.

Nun muss ich Ihnen einfach sagen: In den letzten Jahren hat sich eine ganz unglaublich starke und im Kanton Basel-Stadt – soweit ich es feststellen kann – sozusagen einmütige Opposition gegen dieses Projekt ergeben. Diese Opposition hatte diverse Vorstösse und Petitionen zur Folge hatte, z. B. eine des Basler Naturschutzes vom 10. Februar 1986, die vom Nationalrat am 9. März 1989 abgelehnt worden ist. Diese Opposition, Herr Daniöth, besteht auch in Riehen. Von dieser Gemeinde haben Sie gesagt, sie sei durch die jetzigen Zustände sehr belastet. Das mag sein, aber Riehen wehrt sich geschlossen gegen die Zollfreistrasse, und zwar aus Gründen, auf die ich jetzt gleich zurückkommen werde.

Der Bericht der Verkehrskommission des Nationalrates vom 13. Juli 1989 über die Standesinitiative vom 17. November 1988 ist namens des Basler Regierungsrates von Baudirektor Eugen Keller vor der Verkehrskommission des Nationalrates vertreten worden. Vorgesehen ist die Führung einer zollfreien Strasse von Lörrach dem rechten Wiesenufer entlang – und das ist eine Auenlandschaft –, unter dem Schlipfhang – da wächst noch der letzte Wein auf Basler Gebiet, der «Schlipfer» –, auf Weiler Gebiet hinüber. Dazu kommt eine schräge, in spitzen Winkeln verlaufende Brücke über die Wiese, damit auch möglichst viel Auenwald auf beiden Seiten des Flusses kaputt geht.

Das geschieht in einer schönen Landschaft am Fusse des Tüllinger Hügels, und da geht es nun um einiges: Es geht im dichtbesiedelten Kanton Basel-Stadt um die Erholungs- und Naturzone der Langen Erlen und der Weilmatten, es geht um eine allfällige Rutschgefahr am Schlipf, um einen schönen Auenwald, um die Trinkwassergewinnung in den Langen Erlen, auf die wir sonst in jeder Hinsicht Rücksicht nehmen. Einen Tunnel wollen die Deutschen nicht, das kommt sie zu teuer, sie bezahlen ja die Strasse; wir sollen nur das Land zur Verfügung stellen.

Es geht übrigens auch um Verkehrslärm, den wir gerade in den Langen Erlen nicht wollen. Das Bedauern über diese vertragliche Lösung ist in Basel-Stadt allgemein, in Riehen, aber auch mehr und mehr in der deutschen Nachbarschaft. Die Verbindung zwischen Wiesental und Weil wird jetzt, seit Jahren schon, über die A 98 hergestellt. Die Meinung des baselstädtischen Parlamentes geht dahin, dass die Bundesbehörden einen Verzicht erwirken oder eine andere, eine umweltschonendere Lösung aushandeln sollen. Das kann aber nicht der Kanton Basel-Stadt und nicht der Regierungsrat machen, Freund Flückiger, sondern das ist, weil es sich um einen Staatsvertrag handelt, Aufgabe der Eidgenossenschaft.

Zuzugeben ist, dass der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt dem Staatsvertrag von 1977 zugestimmt hat, auch der Linienführung, aber das war Ende der siebziger Jahre. *Pacta sunt non solum servanda sed etiam mutanda.*

Nun hat der Nationalrat am 19. März 1990 die Standesinitiative behandelt und ihr mit 92 zu 59 Stimmen keine Folge gegeben. Hingegen wurden zwei Postulate, eines der Verkehrskommission und eines von Nationalrat Martin Heinrich Burckhardt, genehmigt, die vom Bund und von der Kantonsregierung Verhandlungen mit der BRD über neue Varianten fordern. Nationalrat Burckhardt verlangt sogar die gänzliche Schonung der Auenlandschaft, und das wurde vom Nationalrat mit 75 zu 1 Stimme überwiesen. Das ist im Grunde nichts anderes, als was die Standesinitiative auch will; daher verteidige ich sie hier weiterhin.

Bundesrat Felber hat übrigens in diesen Verhandlungen im Nationalrat Gespräche mit einer gemischten Kommission über eine umweltschonende Linienführung in Aussicht gestellt, also ebenfalls das, was die Standesinitiative Basel-Stadt ihrerseits verlangt.

Ich möchte beantragen, ihr Folge zu geben.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	19 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	7 Stimmen

90.327

Interpellation Flückiger Verzögerung beim Bau der N 16 vermeiden Eviter tout retard pour la N 16

Wortlaut der Interpellation vom 7. Februar 1989

Der gesamte Budgetrahmen für Kredite des Bundes an den Strassenbau wurde für das laufende Jahr auf 1,1 Milliarden Franken festgesetzt, während die Bedürfnisse der Kantone diese Summe um 330 Millionen Franken übersteigen.

So waren im Voranschlag des Kantons Jura für 1990 für den Bau der N 16, die Transjurane, 157 Millionen Franken an Bundesbeiträgen enthalten. Nun ist aber die Rede davon, dass das Bundesamt für Strassenverkehr diesen Kreditrahmen auf 120 Millionen Franken reduzieren will.

Eine solche Kürzung würde den Baubeginn im Abschnitt IV Pruntrut–Courgenay verzögern und hätte Verspätungen im Bauprogramm zur Folge. Ein Aufschub der Inbetriebnahme eines Autobahnstücks, auf das die Jurassier bereits zu lange haben warten müssen, würde nicht hingenommen.

Kann der Bundesrat uns sagen, welche Massnahmen er ergreifen will, damit die N 16 wie geplant fertiggestellt werden kann?

Texte de l'interpellation du 7 février 1989

L'enveloppe budgétaire des crédits routiers fédéraux pour l'année en cours est fixée à 1,1 milliard alors que les besoins des cantons excèdent cette somme de quelque 330 millions. Ainsi, pour la construction de la N 16 dite Transjurane, le budget cantonal jurassien pour 1990 incluait 157 millions de participation fédérale.

Or, il serait question que l'Office fédéral des routes ramène cette enveloppe à 120 millions.

Il en résulterait des ajournements dans l'ouverture des chantiers (section IV, Porrentruy–Courgenay) avec pour conséquence un retard du programme de construction.

L'allongement des délais pour la mise en service d'une route nationale à laquelle les Jurassiens aspirent depuis trop longtemps ne saurait être accepté.

Par conséquent, nous prions le Conseil fédéral de nous dire quelles mesures il entend prendre pour que soit garanti le déroulement normal du programme de construction de la N 16.

M. Flückiger: Au moment du dépôt, le 7 février 1990, de la présente interpellation relative au versement de la part fédérale au coût de construction de la N 16, en d'autres termes de la Transjurane, le programme des routes nationales pour 1990 n'était pas encore connu. En revanche, la rumeur courait déjà que le Conseil fédéral prévoyait d'affecter une somme inférieure à celle nécessaire pour la réalisation des ouvrages prévus cette année par les cantons, perspective peu réjouissante pour ces derniers, qui ne manqua pas, très vite, de susciter l'inquiétude des responsables de la construction de la Transjurane. Il convenait donc de prévenir un versement de crédits insuffisants, partant une situation susceptible d'entraîner l'ajour-

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	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	88.210
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.09.1990 - 08:00
Date	
Data	
Seite	639-642
Page	
Pagina	
Ref. No	20 019 196

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.