

Betrachtungsweise, insbesondere hinsichtlich des Anschlusses an die Vispertäler, war die Realisierung nicht möglich. Deshalb hat der Bundesrat beantragt, die Nordumfahrung von Visp zu realisieren, und das in enger Absprache mit der Regierung des Kantons Wallis.

Ich möchte Sie deshalb bitten, das Verfahren nicht wieder aufzurollen, weil das eine grosse Zeitverzögerung zur Folge hätte. Sowohl der Kanton Wallis als auch der Bundesrat haben sich mit diesem Entscheid schwer getan, nun er ist gefallen. Die Motion – Sie haben es selbst gesagt, Herr Nationalrat Bodenmann – greift in den delegierten Rechtsetzungsbereich des Bundesrates ein.

Ich bitte Sie, das anzuerkennen und auch diese Motion abzulehnen.

88.783

Motion Bodenmann

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung der Motion	39 Stimmen
Dagegen	67 Stimmen

88.784

Motion Bodenmann

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung der Motion	42 Stimmen
Dagegen	58 Stimmen

Ordnungsantrag Bonny

Motion d'ordre Bonny

Bonny: Wir haben von unserem sehr gewiegten Vizepräsidenten gehört, dass er die Diskussion über die Behandlung dieser Vorstösse abbrechen und noch einmal in das Subventionengesetz einsteigen will.

Ich beantrage Ihnen, zumindest zuerst einmal die Behandlung der Geschäfte des EVED abzuschliessen. Ich bin überzeugt, dass wir mit der Beratung des Subventionengesetzes, wo es sehr gewichtige Minderheitsanträge gibt, heute nicht durchkommen.

Ich möchte übrigens meine «Interessenbindung» offenlegen. Ich habe seit zwei Jahren ein nicht weltbewegendes, aber für die Region, für die ich mich einsetze, und für mich doch wichtiges Geschäft vorbereitet. Dieses Geschäft ist zum dritten Mal auf der Liste und wird immer wieder verschoben. Wenn wir es heute nicht behandeln, wird es nun – nach zwei Jahren – abgeschrieben. Uebrigens sollte man die parlamentarischen Vorstösse einmal in zeitlicher Reihenfolge abwickeln, sonst erweckt man den Verdacht einer gewisse Willkür.

Ich bitte Sie, meinem Antrag, die fünf, sechs anstehenden, spruchreifen parlamentarischen Vorstösse des EVED seien noch zu behandeln, zuzustimmen. Ich habe vorhin gehört, dass Herr Bundesrat Ogi in der nächsten halben oder ganzen Stunde verfügbar ist. Es geht mir auch darum, dass meinem lieben Kollegen Günter Gelegenheit geboten wird, mein Postulat zu bekämpfen.

Abstimmung – Vote

Für den Ordnungsantrag Bonny	offensichtliche Mehrheit
Dagegen	Minderheit

88.478

Motion Ledergerber

Westumfahrung Zürich

Contournement ouest de Zurich

Wortlaut der Motion vom 15. Juni 1988

Der Bundesrat wird aufgefordert,

1. dem Parlament Antrag zu stellen betreffend einer Aenderung des Anhangs zum Bundesbeschluss über das schweizerische Nationalstrassennetz vom 21. Juni 1960, und zwar wie folgt:

Nationalstrasse N 1c (Westumfahrung Zürich) von Urdorf als Nationalstrasse 2. Klasse nach Zürich–Brunau (unterirdischer Anschluss an die N 3);

2. dafür zu sorgen, dass Planung und Projektierung des gestreckten Uetlibergtunnels auf den gleichen Stand gebracht werden, wie die Variante «Uetlibergtunnel/Westumfahrung Birmensdorf», bevor der Variantenentscheid gefällt wird.

Texte de la motion du 15 juin 1988

Le Conseil fédéral est chargé:

1. de proposer au Parlement la modification suivante de l'annexe à l'arrêté fédéral du 21 juin 1960 sur le réseau des routes nationales:

Route nationale N 1c (contournement ouest de Zurich) à partir d'Urdorf route nationale de 2e classe jusqu'à Zurich–Brunau (raccordement souterrain à la N 3);

2. de faire en sorte que la planification et la mise au point du projet détaillé d'un tunnel de l'Uetliberg, à tracé rectiligne, soient portées au même stade d'avancement que celles concernant la variante «tunnel de l'Uetliberg/contournement ouest de Birmensdorf», avant qu'une décision ne soit prise au sujet des variantes.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bircher, Braunschweig, Diener, Dünki, Grendelmeier, Herczog, Leuenberger Moritz, Mauch Ursula, Meier-Glatfelden, Morf, Müller-Aargau, Nabholz, Oester, Seiler Rolf, Stappung, Steffen, Stocker, Thür, Wiederkehr, Zbinden Hans (20)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Das heute dem Bundesrat vorliegende Projekt «Uetlibergtunnel/Westumfahrung Birmensdorf» ist in verschiedener Hinsicht unbefriedigend und problematisch:

1. Das Projekt ist darauf ausgelegt, bei Wettswil die N 4 aufzunehmen und durch den Uetlibergtunnel in die Stadt Zürich zu führen. Diese Variante kann aber nicht gebaut werden, falls die Volksinitiative «für ein autobahnfreies Knonaueramt» angenommen wird (ca. 1990/1991), da die vorgesehene Linienführung und die beiden geplanten Anschlüsse dann durch den neuen Verfassungsartikel versperrt sind. In diesem Fall müsste man mit der Projektierung neu beginnen; man würde wertvolle Zeit verlieren. Zürich wartet aber auf eine Umfahrung.

2. Selbst wenn die Initiative abgelehnt und die N 4 gebaut werden sollte, ist das vorgesehene Projekt falsch. Es würde in der heutigen Form nicht primär als Umfahrung dienen, sondern als neuen Zubringer in die Stadt Zürich. Beim erwarteten Bauboom im Knonaueramt ist mit neuen Autopendlern (15 000 bis 20 000) zu rechnen. Dies würde die Stadt Zürich nicht nur verkehrsmässig vor unlösbare Probleme stellen, auch die Einhaltung der Luftreinhalte- und Lärmverordnung könnte mit Sicherheit nicht mehr erreicht werden. Es scheint heute verkehrsplannerisch und umweltmässig viel besser zu sein, eine allfällige N 4 nach dem Weingerkreuz im Limmattal auszurichten, denn dies ist die einzige funktionstüchtige Verknüpfung mit dem weiteren

Nationalstrassennetz, insbesondere in Richtung Norden und Osten. Die heute zum Entscheid vorliegende Variante ist aus Gründen der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes nicht zu verantworten.

3. Das heutige Projekt sieht in Zürich-Brunau einen oberirdischen Anschluss an die N 3 vor. Damit wird eines der wenigen Naherholungsgebiete der Stadtbevölkerung noch weiter zerstört und belastet. Im Raum Brunau muss unbedingt ein unterirdischer Anschluss geprüft und ausgearbeitet werden, wie er von der Stadt Zürich seit Jahren gewünscht wird. Eine Durchsicht der möglichen Varianten zeigt, dass der Grundwasserstrom, der bisher als Hindernisgrund für den unterirdischen Anschluss dargestellt wurde, durchaus unterfahren werden kann.

4. Unsere Motion verhindert die N 4 nicht. Diese wäre im Fall eines negativen Volksentscheids zu den anhängigen Initiativen immer noch möglich. Allerdings wäre eine Anpassung der Linienführung Richtung Limmattal notwendig. Diese Aenderung würde aber die sonst unvermeidlichen Einflüsse auf Besiedlung und Umwelt wesentlich reduzieren und ein weniger belastendes Projekt ermöglichen.

5. Das dem Bundesrat vorliegende Umfahrungsprojekt ist risikoreicher (Abstimmung N 4), mindestens 500 Millionen Franken teurer und umweltbelastender als beispielsweise die Variante «gestreckter Uetlibergtunnel mit unterirdischem Anschluss Brunau». Ein allfälliges Ausführungsprojekt müsste mit einem langwierigen Beschwerdeverfahren rechnen. Nach Auskunft des Bundesrates ist jedoch eine andere Projektierung nicht möglich, weil die Linienführung im Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz vom 21. Juni 1960 festgeschrieben ist. Wir streben deshalb im 1. Punkt unserer Motion eine Aenderung dieses Bundesbeschlusses an. Damit soll die Möglichkeit geschaffen werden, die Variante «gestreckter Uetlibergtunnel» auf den gleichen Projektierungsstand zu bringen wie das jetzt vorliegende Projekt, ohne dieses jedoch damit a priori zu verhindern. Die vorgeschlagene Aenderung lässt Raum für alle Varianten, ermöglicht jedoch allen Beteiligten, die beste Lösung zu finden. Zeit dazu ist vorhanden, und es wäre kurzfristig, jetzt ohne Prüfung besserer Varianten ein Projekt weiter voranzutreiben, das möglicherweise in zwei Jahren doch nicht ausgeführt werden kann. Dieses Begehren wird von breiten Bevölkerungskreisen in Stadt und Kanton Zürich, den Umweltschutzorganisationen und den meisten Parteien mitgetragen.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 26. September 1988

Rapport écrit du Conseil fédéral du 26 septembre 1988

Am 29. Juni 1988 hat der Bundesrat nach sorgfältigem Abwägen aller in der Sache geltend gemachten Interessen das generelle Projekt für die N 4/N 1c: Verkehrsdreieck Brunau-Uetlibergtunnel-Verzweigung Filderen-Bergermoos genehmigt. Damit ist der Weg zur Ausarbeitung des Ausführungsprojektes frei.

Nach dem genehmigten generellen Projekt wird der Uetlibergtunnel in Zürich-Brunau oberirdisch mit der N 3 Richtung Chur und der Sihlexpressstrasse stadteinwärts verknüpft. Es bleibt die Möglichkeit offen, die N 4 durch das Knonaueramt westlich Wettswil an die Umfahrungsautobahn anzuschliessen oder nicht, und Birmensdorf wird umweltfreundlich, fast ausschliesslich in Tunneln südwestlich, umfahren. Die Genehmigung des generellen Projektes der südwestlichen Autobahnumfahrung von Zürich präjudiziert die hängige Volksinitiative «für ein autobahnfreies Knonaueramt» nicht. Aller Voraussicht nach kann zudem über die Initiative abgestimmt werden, bevor das Ausführungsprojekt für die Autobahnumfahrung genehmigungsreif ist. Bei dieser Sachlage beabsichtigt der Bundesrat nicht, dem Parlament die vom Motionär vorgeschlagene Aenderung des Anhangs zum Bundesbeschluss vom 21. Juni 1960 über das schweizerische Nationalstrassennetz zu beantragen. Einzige Folge eines derartigen Vorgehens wäre ja die Lösung der Planung Südwestumfahrung Zürich auf unabsehbare Zeit weiter zu verzögern.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen.

Ledergerber: Wenn ein Vorstoss von Parlamentariern praktisch aller Parteien unterstützt wird, kann es sich nur um zwei Sachen handeln: Entweder ist es warme Luft, oder es handelt sich um ein echtes Problem. Bei der vorliegenden Motion, die von Parlamentariern praktisch aller Parteien unterzeichnet ist, handelt es sich um ein echtes Problem. Worum geht es?

Es geht um die Umfahrung der Stadt Zürich mit der N 20, und zwar um das heutige Projekt, das nicht befriedigt. Das heutige generelle Projekt weist eine Reihe schwerwiegender Nachteile auf:

1. Wie die Umfahrung heute angelegt ist, führt sie dazu, dass die Region Zürich wesentlich mehr Verkehr erhalten wird. Man rechnet, dass mit diesem Projekt in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren rund 15 000 bis 20 000 neue Autopendler aus dem Freiamt in die Stadt Zürich kommen werden. Das bestehende Verkehrsnetz und diese Umfahrung werden diesen zusätzlichen Pendlerstrom nicht aufnehmen können.

2. Das generelle Projekt sieht in der Allmend Brunau einen oberirdischen Anschluss an die N 3 – Autobahn Richtung Chur – vor. Dieser Anschluss kommt in eines der letzten Erholungsgebiete auf dem Boden der Stadt Zürich zu liegen. Seit vielen Jahren hat sich die Stadt Zürich – und zwar unbesehen der Parteigrenzen – dafür eingesetzt, dass dort ein unterirdischer Anschluss realisiert werden kann. Der unterirdische Anschluss ist technisch möglich, ist ökologisch besser. Das Argument mit der Grundwasserzone, die beeinträchtigt würde, ist nicht stichhaltig. Es gibt Varianten, bei denen der Grundwasserstrom unterfahren werden kann.

Das heutige Projekt – Anschluss Brunau – lässt nicht nur Wünsche offen, es lässt auch nicht zu, dass die gesetzlichen Vorgaben aus der Luftreinhalte- und der Lärmschutzverordnung, eingehalten werden können.

3. Das generelle Projekt, wie es jetzt vorliegt, sieht den Anschluss Wettswil vor. Wir haben dort genau die gleichen Probleme. Erste Umweltverträglichkeitsstudien zeigen, dass auch dort die Bestimmungen der Luftreinhalteverordnung nicht eingehalten werden können. Zudem ist dieser Anschluss Wettswil in einem gewissen Sinne auch eine Präjudizierung der N 4, die ja – wie Sie wissen – sehr umstritten ist.

Es kommt dazu, dass – falls die Kleeblatt-Initiative angenommen würde – die Projektierung geändert werden müsste, weil die Strasse durch ein Gebiet führt, das gemäss dieser Initiative nicht mehr mit einem Autobahnwerk belastet werden dürfte.

4. Ich habe es schon beim Anschluss Brunau gesagt: Die Variante, wie sie vorliegt, widerspricht den Vorgaben, die hier im Parlament bezüglich Luftreinhaltung und Lärmschutz beschlossen wurden. Wenn wir diese Variante realisieren, dann machen wir uns lächerlich, dann machen wir die umweltpolitischen Anstrengungen dieses Rates obsolet, wir unterlaufen sie.

Mit dieser Motion, die ich Ihnen im Namen vieler Kollegen vorgelegt habe, wollen wir, dass heute eine andere Variante geprüft wird. Wir wollen gar nichts anderes. Wir wollen nur, dass eine zweite Variante, der sogenannte gestreckte Uetlibergtunnel, auf den gleichen Projektierungsstand gebracht wird, damit wir wählen können.

Das ist ein altes Postulat. Der Bundesrat hatte sich früher auf den Standpunkt gestellt, diese Projektierungsvariante sei ausgeschlossen, weil heute im Nationalstrassengesetz die alte Variante festgeschrieben sei. Darum haben wir im ersten Punkt der Motion vorgeschlagen, die Linienführung so zu definieren, dass beide Varianten möglich sind. Jetzt hat der Bundesrat die Argumentation geändert und will grundsätzlich nicht mehr darauf eintreten.

Im zweiten Punkt – ich bitte Sie, das zur Kenntnis zu nehmen – verlangen wir nicht mehr als folgendes:

Wir möchten, dass die Planung und Projektierung des gestreckten Uetlibergtunnels auf den gleichen Stand

gebracht werden wie die Variante Uetlibergtunnel–Westumfahrung–Birmensdorf, bevor ein definitiver Variantenentscheid gefällt wird. Das ist nicht allzu viel. Wenn wir solche Umfahrungen und solche neuen Autobahnteilstücke bauen, sind wir doch verpflichtet, die Varianten so weit zu evaluieren, dass wir die beste Lösung finden. Es ist heute Konsens vorhanden, dass Zürich diese Umfahrung dringend braucht, aber es braucht jene Variante, die am wenigsten Schaden anrichtet.

Die Motion verhindert die N 4 nicht. Hinter diesem Vorstoss steht nicht nur der ganze Stadtrat von Zürich; auch die Mehrheit der Zürcher Deputation tritt dafür ein.

Es ist deshalb erstaunlich, dass der Bundesrat zwei Wochen nach Einreichung dieses Vorstosses über das erste Projekt Beschluss gefasst hat.

Ich muss Ihnen sagen, Herr Bundesrat Ogi, dass Ihr Beschluss unmittelbar nach der Einreichung unserer Motion in Zürich auf Unverständnis, ja auf Verbitterung, gestossen ist. Wir können nicht verstehen, weshalb dieser Vorentscheid kurz nach unserer klaren politischen Willens- äusserung gefallen ist. Sie haben vorhin erklärt, dass ein Moratorium im Autobahnbau nicht gehe. Unter anderem haben Sie den Jura als Beispiel angeführt, wo die Bevölkerung ganz klar die Transjurane befürwortete. Einverstanden, die Jurassier sollen ihre Transjurane haben. Aber Sie können nicht im einen Fall mit dem Volkswillen, mit dem regionalen Volkswillen, argumentieren und im anderen Fall diesen Volkswillen so missachten.

Ich weiss, dass Sie hier im Saale oft Mühe haben mit Zürich. Zürich ist zu gross, zu reich, zu mächtig geworden. In diesem Fall möchte Ihnen Zürich eine Selbstbeschränkung nahelegen, eine einfachere Variante.

Ich bitte Sie, diese Möglichkeit zuzulassen und diese Planungsvariante auf den gleichen Stand zu bringen. Ich bin bereit, die Motion in ein Postulat umzuwandeln, um Ihnen eine Annahme zu erleichtern. Ich möchte Sie aber ernsthaft bitten, diesem Vorstoss als Postulat zuzustimmen. Sie leisten damit der ganzen Region Zürich einen Dienst, und Sie helfen mit, eine schwere Planungssünde zu vermeiden.

Neuenschwander: Ich möchte klar auseinanderhalten: Die Motion von Herrn Ledergerber betrifft nicht das Reststück der N 4 im Knonauseramt, sondern die Westumfahrung von Zürich, Variante Uetlibergtunnel, und zwar die gestreckte Variante. Man könnte sagen, die Motion, die soeben in ein Postulat umgewandelt wurde, sei ein Vorläufer zur Kleeblatt-Initiative. Ich möchte nur festhalten, dass am 29. Juni 1988 das generelle Projekt Brunau–Uetlibergtunnel–Filderen–Bergermoss–Urdorf vom Bundesrat genehmigt wurde. Eine nachträgliche Aenderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz, wie sie der Motionär verlangt, würde die jetzige Lösung auf unabsehbare Zeit weiter verzögern. Ich glaube, alle Zürcher Vertreter kennen die sehr prekäre Situation im Gebiet Birmensdorf. Hier dürfen wir nicht weiter zögern, sondern müssen dafür besorgt sein, dass die Westumfahrung endlich gebaut wird, um so mehr, als auch der Regierungsrat des Kantons Zürich dieser Variante klar zugestimmt hat.

Noch eine Bemerkung an die Adresse von Herrn Ledergerber: Es lag seinerzeit bei der Beratung der Reststücke von Nationalstrassen auch die Variante Zimmerberg vor. Interessant ist, dass jetzt in der Argumentation begründet wird, es seien Mehrkosten von rund 500 Millionen Franken zu erwarten. Seinerzeit, als von 380 Millionen Franken die Rede war, hat die Sozialdemokratische Partei dieser Variante zugestimmt.

Ich empfehle Ihnen also, die Motion auch als Postulat abzulehnen, damit wir dieses Teilstück endlich bauen können.

Cincera: Ich gehöre nach Aussage von Herrn Ledergerber zur Minderheit der zürcherischen Deputation. Ich empfehle Ihnen ebenfalls, dieses Anliegen – sowohl als Motion als auch allenfalls als Postulat – abzulehnen.

Nach den Diskussionen in der Stadt Zürich wird die jetzige Situation nicht einhellig abgelehnt. Wir haben in Zürich

aussergewöhnlich schwierige Verhältnisse, wenn es um Verkehrsprobleme geht. Es bestehen Spannungen zwischen den Auffassungen im Kanton und dem, was der Stadtrat will. Wir haben in den letzten Monaten und Wochen nun doch eine Annäherung gefunden, einen gewissen Konsens erzielt und auch im Stadtrat gewisse Zustimmungen zur jetzigen Situation erreichen können. Wir wollten diesen Konsens, damit es vorwärtsgeht und die ganze Angelegenheit nicht weitere Verzögerungen erfährt, denn der Stadt Zürich nützt es nur, wenn diese Umfahrung der Stadt endlich einmal ganz gebaut ist, aber es hilft ihr nichts, wenn nur ein solch kleines Stückchen im Norden realisiert ist. Wir haben nun einmal ein Verkehrssystem, in dem die wichtigsten Strassen Städte verbinden. Wir dürfen doch nicht alle, die nicht diese Stadt als Ziel haben, zwingen, durch diese Stadt zu fahren, sondern wir müssen sie herausnehmen, um die Stadt herumzuführen, je schneller, desto besser. Dann nützen wir dem Umweltschutz, und jetzt sind wir so weit, dass wir beginnen könnten. Die Zustimmung zur Motion oder zum Postulat Ledergerber bringt neue Verzögerungen, und das lehnen wir eindeutig ab.

Ich bitte Sie also, im Interesse einer baldigen Umfahrung von Zürich, diese Anliegen abzulehnen.

Frey Walter: Auch ich komme aus Zürich und möchte Sie bitten, Motion und Postulat, so wie es der Bundesrat vorschlägt, abzulehnen.

Wir planen nun in Zürich seit Jahrzehnten eine Umfahrung. Es herrscht heute noch die Situation, dass in der grössten Stadt der Schweiz die Nationalstrasse in der Stadt endet. Was das für eine Belastung der Bevölkerung ist, muss ich niemandem in diesem Saal erklären. Wir haben die Situation, dass heute ein Teilstück der N 4 bei Birmensdorf endet und die dortige Region chronisch mit Staus bedacht wird. Dass das angewandte Umweltschutzpolitik ist, wage ich zu bezweifeln. Wir dürfen keinesfalls jetzt die vom Bundesrat vorgeschlagene Lösung verzögern. Zürich erträgt keine Verzögerung mehr. Ich bin dem Bundesrat äusserst dankbar, dass er endlich einen Entscheid gefällt hat. Wir müssen das Verkehrsproblem lösen, und ich fordere Sie auf, nun endlich dazu Hand zu bieten, auch die Kreise, die Herr Ledergerber vertritt. Ich verstehe, Herr Ledergerber, wenn Sie gerne planen. Das ist ungefähr so verständlich, wie wenn Sie verstehen, dass ich gerne Autos verkaufe. Aber vom Planen hat der Bürger nichts. Wir müssen nun endlich Taten sehen. In Zürich dieser Situation, wie wir sie heute haben, täglich gegenüberzustehen, ist nicht mehr akzeptabel. Ich bitte diesen Rat, uns zu helfen, den Bundesrat zu unterstützen.

Wiederkehr: Herr Neuenschwander, Herr Cincera, Herr Frey: Sie spielen das politische Spiel mit den Sachzwängen, das ich heute morgen schon einmal erwähnt habe, auf dem Buckel der ökologisch Sensiblen in diesem Land.

Man kann jetzt nicht einfach kommen und sagen: Die wollen verzögern. Denn wir fordern seit über zehn Jahren, diesen gestreckten Uetlibergtunnel auf den gleichen Planungsstand zu bringen wie die N 4: zuerst bei der Zürcher Regierung und jetzt halt, da es nicht mehr anders geht, mit dieser Motion, die Herr Ledergerber vorgestellt hat. Man hat unsere früheren Forderungen schlicht und einfach nicht zur Kenntnis nehmen wollen. Ich frage den Bundesrat – der ja schon bekanntgegeben hat, es werde nicht möglich sein, auf allen Gebieten die Luftreinhalteverordnung einzuhalten –: Wie wollen Sie denn die Luftreinhalteverordnung in der Region Zürich, wo man genau weiss, dass sie mit dem Anschluss Wettswil, mit der geplanten N 4, nie wird eingehalten werden können, bis Mitte der neunziger Jahre verwirklichen? Es ist unmöglich. Auch hier wird also wieder ein Sachzwang geschaffen, um später diese Luftreinhalteverordnung nicht einhalten zu müssen, nicht einhalten zu können, wiederum auf dem Buckel der Schwächeren in unserer Gesellschaft! Es ist jetzt endlich an der Zeit, dass der gestreckte Uetlibergtunnel, diese Westumfahrung Zürichs, auf den gleichen Planungsstand gebracht wird.

Stappung: Wir haben bereits seinerzeit bei der Eröffnung der N 20 bis Birmensdorf davor gewarnt, dass dieses Vorhaben in eine Sackgasse führen muss, solange die Planung für den Uetlibergtunnel nicht fertig ist. Wenn Herr Walter Frey nun Birmensdorf zum Aufhänger nimmt, um das Problem dringend zu lösen, dann liegt er wirklich falsch. Die Situation um Birmensdorf ist das Resultat einer verfehlten Politik. Jahrelang hat der Regierungsrat in Zürich dieses Projekt in der Schublade behalten und auf Verzögerung gemacht. Kommen Sie nun nicht mit solchen Argumenten! Ich empfehle Ihnen, solange nicht alles einwandfrei geklärt ist und auch keine UVP vorliegt, nicht weiterzugehen, Herr Bundesrat, sondern jetzt der Motion Ledergerber zuzustimmen.

Bundesrat Ogi: Es wurde von verfehlter Politik und von Planungsünden gesprochen, aber Sie haben auch die Uneinigkeit in der Zürcher Deputation feststellen können. Was ist zu tun in dieser schwierigen Situation? Aus Ihrer Sicht, Herr Nationalrat Ledergerber, können Sie Recht haben, aber ich muss Ihnen sagen, dass die ganze Angelegenheit mit der Regierung abgesprachen worden ist und auch mit dem Stadtrat. Wir haben dann eine Lösung gefunden, die, glaube ich, etwas beruhigt hat. Sie hat auch deshalb beruhigt, weil man endlich einmal entschieden hat, weil man in Zürich jetzt weiss, wie es weitergehen soll.

Wenn wir Ihre Motion annehmen würden, müssten wir den Bundesbeschluss über die Linienführung der Nationalstrassen ändern. Deshalb kann hier auch nicht erklärt werden, nachdem der Bundesrat am 29. Juni 1988 entschieden hat, dass wir Ihre Motion als Postulat annehmen. Der Bundesrat muss Ihren Antrag auch als Postulat ablehnen.

Beim Anschluss der Brunau ist einmal festzustellen, dass hier eine grosse Differenz zwischen der Stadt und dem Kanton bestand. Der Kanton hat sich für einen oberirdischen Anschluss ausgesprochen – Sie wissen das, Herr Nationalrat Ledergerber – und die Stadt für einen unterirdischen. Zur Machbarkeit der unterirdischen Anschlussmöglichkeiten, muss ich Ihnen einfach sagen – ich stütze mich auf die Ingenieure ab –, dass einige Schwierigkeiten zu überwinden wären. Der Anschluss wäre nicht so einfach realisierbar, wie Sie das hier zum Ausdruck gebracht haben. Zu Luftreinhalteverordnung, Lärmschutzverordnung, UVP usw. kann ich festhalten, dass diese Fragen noch geklärt werden. Auch für dieses Projekt ist eine UVP verlangt und im Rahmen dieser UVP werden auch die anderen Fragen eingehend geprüft. Sie haben dann die Möglichkeit, noch Stellung zu beziehen. Es ist nicht angebracht, von einer lächerlichen Planung zu sprechen.

Im weiteren würde das Eintreten für den gestreckten Uetlibergtunnel, nebst der Zeitverzögerung, auch dazu führen, dass die Anschlüsse in Lieli und Filderen-Wettswil dann nicht mehr möglich wären. Mit anderen Worten geht es hier auch um die N 4 und das Knonauseramt, und man will die Südumfahrung Birmensdorf verhindern. Diese Absicht widerspricht dem geltenden Bundesbeschluss über die Linienführung der Nationalstrassen und deshalb möchte ich Sie bitten, diese Motion abzulehnen. Ausserdem kann auch das Postulat in der heutigen Situation nicht angenommen werden.

Ledergerber: Ich möchte drei, vier Punkte, die sachlich nicht richtig sind und die genannt wurden, zurückweisen. Herr Cincera hat gesagt: «Wir haben gewisse Uebereinstimmungen erreicht mit dem Stadtrat.»

1. Richtig ist, dass nach wie vor der Zürcher Stadtrat für einen unterirdischen Anschluss eintritt und eine gestreckte Tunnellösung bevorzugt.

2. Herr Bundesrat, Sie haben gesagt: «Wir wollen damit die Südumfahrung verhindern.» Ich habe einleitend zu meinem Referat ganz klar festgehalten: Wir wollen eine Umfahrung, wir brauchen eine Umfahrung, die Umfahrung ist dringend notwendig. Wir wollen sie nicht verhindern, aber wir wollen sie anders, umweltfreundlicher gestalten.

3. Sie sagen: «Wir wollten damit die N 4 verhindern.» Ich habe es gesagt, und es auch in der schriftlichen Begrün-

dung ausgeführt: Die N 4 wird nicht verhindert, sie benötigt allerdings eine Modifizierung in der Linienführung und sie wird nach dem Limmattal ausgerichtet und dort mit einem Vollanschluss ans Nationalstrassennetz angeschlossen.

4. Die Frage der UVP: Es liegt bereits eine Vorstudie UVP für die Anschlüsse Wettswil und Brunau vor. Die Ergebnisse zeigen bereits heute klar, dass die Bedingungen der Luftreinhalteverordnung nicht eingehalten werden können. Das sind die Tatsachen.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung als Postulat	49 Stimmen
Dagegen	64 Stimmen

87.375

Postulat Bonny

Verkehrskoordination im Berner Oberland

Oberland bernois.

Amélioration de la desserte

Siehe Jahrgang 1987, Seite 1473 – Voir année 1987, page 1473

Diskussion – Discussion

Günter: Herr Bonny schlägt Ihnen in seinem Postulat zwei ganz verschiedene Dinge vor.

1. Etwas, mit dem wir alle sicher einverstanden sind, nämlich die Förderung der «dritten Schiene» zwischen Zweisimmen–Spiez–Interlaken. Das ist ein gutes Projekt und findet überall im Oberland Zustimmung, sicher auch im übrigen Kanton Bern, obwohl wir darüber nie abgestimmt haben.

2. Dann hat er aber in sein Multipack noch etwas anderes mit hineingenommen, nämlich die Sanierung der Strassenverhältnisse zwischen Zweisimmen und Wimmis. Das gehört nun wirklich nicht in ein Postulat, das an den Kanton Bern gerichtet ist. Wo kämen wir hin, wenn Sie jetzt überall beginnen würden, Postulate einzureichen, wo der Bundesrat kantonale Regierungen anstossen soll, vermehrt Strassen zu bauen? Sintermalen dann, wenn die Bevölkerung dieses Kantons ganz offensichtlich eben nicht dieser Meinung ist. Herr Bonny versucht da quasi über das Hintertürchen des Bundes, etwas Druck auszuüben. Wir haben im Kanton Bern über den Anschluss Oey-Diemtigen, der zu diesem Teilstück gehört, eine Abstimmung gehabt. Der Anschluss war sehr grosszügig geplant, im Hinblick eben auf diesen Strassenausbau. Die Abstimmung hat klar gezeigt, dass das Bernervolk das nicht will. Wenn Sie das alles berücksichtigen, müssen Sie aus politischen, aber auch aus juristischen Gründen dieses Postulat in diesem Teil ablehnen. Ich möchte Herrn Bonny ersuchen – damit der erste, gute Teil nicht auch bekämpft werden muss –, dass er sein Postulat aufteilt. Wenn man zwei verschiedene Dinge in einem Postulat subsumiert, drückt man das üblicherweise mit A und B oder 1 und 2 aus. Ich möchte Ihnen also ganz klar sagen: Wir bekämpfen den Teil, der den Bundesrat beauftragen will, dem Kanton Bern etwas Dampf zu machen, damit die Strasse ausgebaut wird. Es zeigte sich, dass die Bevölkerung dies nicht will, wie die kantonale Abstimmung schon ergab.

Seller Hanspeter: Ich habe mit der Argumentation von Kollege Paul Günter doch ein wenig Mühe. Wer die Verhältnisse in dieser Region kennt, der weiss, dass dort unbedingt

Motion Ledergerber Westumfahrung Zürich

Motion Ledergerber Contournement ouest de Zurich

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
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	88.478
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	373-376
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 215