

Ad 88.210

**Postulat der Verkehrskommission
Strasse zwischen Lörrach
und Weil am Rhein**
**Postulat de la Commission
des transports et du trafic
Route entre Lörrach et Weil am Rhein**

Wortlaut des Postulates vom 13. Juli 1989

Der Bundesrat wird eingeladen, dem Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt zu empfehlen, die Möglichkeit von neuen Verhandlungen über die Linienführung der Zollfreistrasse zwischen Lörrach und Weil am Rhein im Rahmen des Staatsvertrages vom 25. April 1977 zu prüfen.

Texte du postulat du 13 juillet 1989

Le Conseil fédéral est invité à recommander au Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville d'examiner la possibilité de nouvelles négociations tendant à un nouveau tracé de la route entre Lörrach et Weil am Rhein, dans le cadre de l'accord du 25 avril 1977.

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die Urheber verzichten auf eine Begründung und wünschen eine schriftliche Antwort.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates
vom 15. November 1989*

Rapport écrit du Conseil fédéral du 15 novembre 1989

Die Linienführung der Zollfreistrasse bildete auch nach dem Abschluss des Staatsvertrages zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland (1977) wiederholt Gegenstand gründlicher Abklärungen. Zahlreiche Varianten sind dabei auch von aussenstehenden Expertenbüros geprüft, jedoch aus wissenschaftlich-technischen Gründen verworfen worden. Heute steht fest, dass es zur ursprünglich vorgesehenen Linienführung keine überzeugende Alternative gibt.

Eine erneute Überprüfung alternativer Linienführungen durch die Regierung des Kantons Basel-Stadt hat unter diesen Umständen keinen Sinn und müsste zudem von Seiten der Bundesrepublik Deutschland, deren Vorbereitungen für den Strassenbau sich in einer Schlussphase befinden, als Verzögerungsmanöver gedeutet werden. Angesichts des lokalen Widerstands, der sich heute gegen den Bau einer Zollfreistrasse regt, besteht bei einer erneuten Abklärung zudem das Risiko einer weiteren Politisierung, welcher die Einhaltung des Staatsvertrages durch die Eidgenossenschaft gefährden könnte. Der Bundesrat lehnt aus diesen Gründen das Postulat ab.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzulehnen.

89.725

**Postulat Burckhardt
Strasse zwischen Lörrach
und Weil am Rhein**
**Route entre Lörrach
et Weil am Rhein**

Wortlaut des Postulates vom 29. November 1989

Der Bundesrat wird eingeladen (dem Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt zu empfehlen), angesichts des grundlegend veränderten Stellenwertes des Umweltschutzes im Strassenbau und der sich daraus ergebenden veränderten Haltung weiter Kreise der Gemeinde Riehen zu prüfen, ob in nützlicher Frist mit der Bundesrepublik Deutschland Möglichkeiten gefunden werden können, in einem dringlichen Planungsvorgang ohne wesentlichen Zeitverlust eine machbare Alternative der Strassenführung herbeizuführen, welche die noch unberührte Flusslandschaft der Wiese zur Gänze schont.

Texte du postulat du 29 novembre 1989

Compte tenu du fait que la protection de l'environnement joue un rôle de plus en plus important dans la construction des routes et que l'attitude d'une grande partie des habitants de la commune de Riehen s'en trouve modifiée, le Conseil fédéral est invité à recommander au Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville de vérifier si, dans un délai raisonnable, on pourrait parvenir à un accord avec l'Allemagne fédérale, qui viserait à mettre en oeuvre, dans le cadre d'un processus urgent de planification, une solution de rechange à l'actuel tracé de la route de manière à ne pas défigurer le paysage encore intact des alentours de la rivière Wiese.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aregger, Basler, Büttiker, Coutau, Dietrich, Eggly, Eisenring, Engler, Fäh, Feigenwinter, Fischer-Seengen, Frey Walter, Friderici, Graf, Gros, Gysin, Hänggi, Hari, Peter, Humbel, Iten, Jeanneret, Leuba, Loeb, Nabholz, Nebiker, Portmann, Reichling, Scheidegger, Seiler Hanspeter, Spoerry, Steinegger, Stucky, Tschuppert, Wanner, Widmer, Wyss Paul, Zölch, Zwingli (39)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates
vom 14. Februar 1990*

Rapport écrit du Conseil fédéral du 14 février 1990

Die Linienführung der Zollfreistrasse bildete auch nach dem Abschluss des Staatsvertrages zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland (1977) wiederholt Gegenstand gründlicher Abklärungen. Zahlreiche Varianten sind dabei auch von aussenstehenden Expertenbüros geprüft, jedoch aus wissenschaftlich-technischen Gründen verworfen worden. Heute steht fest, dass es zur ursprünglich vorgesehenen Linienführung keine überzeugende Alternative gibt. Dem Schutz der Umwelt hat man bei der Planung der Strasse unter anderem dadurch Rechnung getragen, dass annähernd die Hälfte des auf Schweizer Boden gelegenen, rund 750 Meter langen Teilstücks untertunnelt wird. Eine vollständige Untertunnelung wäre nicht nur aus geologischen Gründen (Grundwasserschutz) bedenklich, sondern würde auch unverhältnismässige Mehrkosten in der Grössenordnung von 30 bis 35 Millionen DM (Schätzung 1987) verursachen.

Eine erneute Überprüfung alternativer Linienführungen durch die Regierung des Kantons Basel-Stadt hat unter diesen Umständen keinen Sinn und müsste zudem von Seiten der Bundesrepublik Deutschland, deren Vorbereitungen für den Strassenbau sich in einer Schlussphase befinden, als Verzögerungsmanöver gedeutet werden. Der Bundesrat lehnt aus diesen Gründen das Postulat ab.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates**Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzulehnen.

Le président: En ce qui concerne la discussion, je vous propose de suivre la procédure suivante: nous donnerons d'abord la parole à la minorité Dünki, puis aux deux rapporteurs de la commission, ensuite à M. Burckhardt, auteur d'un postulat; s'exprimeront enfin les porte-parole des groupes et les orateurs inscrits à titre individuel.

Dünki, Sprecher der Minderheit: Ueber den Sachverhalt sind Sie mit dem Bericht der Verkehrskommission orientiert worden. Zur Diskussion steht heute eine Standesinitiative des Kantons Basel-Stadt. Diese ist im Grossen Rat mit nur einer Gegenstimme verabschiedet worden. 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 Projektes zu verhandeln.

Unser Rat hat heute nicht die Aufgabe, das Strassenprojekt oder die finanziellen Folgen zu beurteilen, sondern einzig und allein zu entscheiden, ob er der Bitte eines Kantons auf Aufnahme neuer Verhandlungen entsprechen will. Nur um diese Frage geht es heute.

Auch vom staatspolitischen Standpunkt aus betrachtet ist das Begehren um Aufnahme neuer Verhandlungen mit dem Nachbarland durchaus legitim. Das Gesuch, man möge noch einmal gemeinsam an den Tisch sitzen und die Probleme erörtern, ist kein Vertragsbruch. Der Staatsvertrag enthält bekanntlich eine Bestimmung, wonach jederzeit Verhandlungen aufgenommen werden können, wenn sich die Verhältnisse ändern. Es liegt auch ein Gutachten eines bekannten Professors vor, der dies bestätigt.

Wenn wir die Standesinitiative unterstützen, verletzen wir keinesfalls den Grundsatz von Treu und Glauben. Ob neue Verhandlungen zu einem anderen Resultat führen, muss dahingestellt bleiben. Wichtig ist, dass die schweizerischen Behörden von sich aus tätig werden und die Bitte des Kantons Basel-Stadt in Bonn vortragen.

Die Verhältnisse haben sich in den letzten Jahren beim Strassenbau wesentlich verändert. Das ist eine Tatsache, die wir endlich zur Kenntnis nehmen sollten. Gegen den harten Widerstand der Bevölkerung dürfen und können wir heute keine solchen Bauvorhaben mehr realisieren. Auf jeden Fall ist es Pflicht aller politischen Instanzen, nichts unversucht zu lassen, um ein Projekt zu verbessern, wenn es nach den heutigen Erkenntnissen Mängel aufweist. Landschaftsschonende Linienführungen sind ein Gebot der Stunde.

Hinter dem berechtigten Anliegen steht eine ganze Region; der Grosse Rat hat die Standesinitiative mit nur einer Gegenstimme beschlossen! Auch der Einwohnerrat von Riehen hat mit 30 Stimmen zu 1 Stimme eine Resolution in ähnlichem Sinne gefasst. Die Bevölkerung von Basel und Umgebung ist der Ansicht, dass heute veränderte Verhältnisse vorliegen. Diese Meinung sollte unbedingt ernst genommen werden. In einer Demokratie kann man auf lange Sicht nur mit dem Volk – und nicht gegen das Volk – regieren. Das sollten wir heute bei unserem Entscheid bedenken.

Im übrigen war es skandalös, wie Herr Regierungsrat Keller aus Basel-Stadt die Standesinitiative vor der Kommission vertreten hat. Statt dem Willen des Parlamentes Nachdruck zu verschaffen, hat er sich zum Anwalt des geplanten Strassenbaues gemacht. Eine solche Haltung wird sich früher oder später rächen. Die Basler werden diesen unrühmlichen Auftritt kaum vergessen.

Wenn ein Kantonsparlament fast einstimmig eine Bitte wie die vorliegende an die eidgenössischen Räte richtet, wäre es nach meinem Demokratieverständnis unangebracht, und würde es nicht freundeidgenössischer Gesinnung entsprechen, sie abzulehnen. Verlangt – ich sage es noch einmal – werden nur neue Verhandlungen. Vernünftigen Bitten sollte man doch entsprechen.

In der Kommission wurde unter anderem gesagt, die Standes-

initiative könnte eine reine Alibiübung sein. Es bestünde die Vermutung, dass ein solcher Beschluss nur gefasst worden sei, um die Sache vom eigenen Tisch zu haben.

Ob dem so sei, darüber können sich heute die Basler Nationalräte äussern.

Ich aber nehme einen einmütigen Beschluss eines Grossen Rates ernst. So naiv und oberflächlich sind die Basler nicht, dass sie sich aus taktischen Gründen mit einem Scheinmanöver begnügen. Wir haben zur Kenntnis zu nehmen, dass sie diese Zollfreistrasse in dieser Form nicht wollen; und sie hoffen auf unsere Solidarität. Wenn wir ihrer Bitte nicht stattgeben, sind sie arg enttäuscht. Allein sind sie machtlos, weil die Grundlage dieses Strassenbaus auf einem Staatsvertrag beruht. Sie brauchen deshalb die Hilfe des Bundes, und diese Hilfe müssen wir Ihnen gewähren, wenn wir den Willen der Basler ernst nehmen. Andernfalls sind wir schlechte Eidgenossen.

Ich gebe zu, dass es besser gewesen wäre, die Opposition gegen den Strassenbau in den Jahren 1977 bis 1980 anzumelden, nämlich vor Erneuerung des Staatsvertrages. Das wurde verpasst und ist ein Schönheitsfehler, aber lieber spät als nie! Das unschöne Werk ist ja noch nicht gebaut.

Zur Strassenbauvariante möchte ich mich materiell nicht äussern. Das können heute Berufenere tun, die in der Gegend wohnen. Ich habe mich aber an Ort und Stelle überzeugen lassen, dass der Bau der Zollfreistrasse eine schützenswerte Landschaft zerstören würde. Das muss mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln auf legale Art und Weise verhindert werden. Diese Strassenverbindung ist aus heutiger Sicht nicht mehr notwendig. Auch das werden Ihnen die Basler bestätigen.

Der Nationalrat hat doch die schweizerischen und nicht die deutschen Interessen zu wahren, wenn dabei der Grundsatz von Treu und Glauben eingehalten wird. Das ist der Fall.

Noch ein Wort zum Postulat der Kommissionsmehrheit: Dieses Postulat ist eine reine Alibiübung. Ich begreife, dass der Bundesrat es ablehnt. Nach dem Wortlaut soll der Bundesrat eingeladen werden, dem Regierungsrat von Basel-Stadt zu empfehlen, die Möglichkeit neuer Verhandlungen über die Linienführung der Zollfreistrasse zwischen Lörrach und Weil im Rahmen des Staatsvertrages zu prüfen. Erstens ist der Regierungsrat von Basel-Stadt dazu nicht legitimiert. Zweitens sind Staatsverträge immer Sache des Bundes. Der Regierungsrat kann das von sich aus nicht tun. Er hat dazu gar keine Kompetenz. Wenn er das könnte, dann würde er es machen, und wenn nicht, so würde der Grosse Rat dafür sorgen. Der Bund beziehungsweise der Bundesrat muss tätig werden, und zu diesem Zweck wurde ja die Standesinitiative eingereicht.

Wir können und dürfen es uns nicht leisten, wieder einen Kanton zu verärgern. Ich betone nochmals, es ist unsere Pflicht und Schuldigkeit, einem Kanton, also einem Glied unseres Bundes, Hilfe zu gewähren, wenn er darum ersucht und nichts Unvernünftiges oder Unmögliches verlangt. Wir müssen heute nicht nur über Vertragstreue, sondern auch über Verfassungstreue reden.

Ich bitte Sie deshalb, auch im Namen unserer Fraktion, der Standesinitiative Folge zu geben. Damit wird einzig und allein der Bundesrat verpflichtet, nochmals in Bonn zu verhandeln. Es ist ein ganz bescheidenes Anliegen, worüber wir heute zu beschliessen haben. Lassen Sie bitte die Basler nicht im Stich! Wer weiss, vielleicht brauchen wir auch einmal ihre Hilfe.

Ich danke Ihnen für die Unterstützung meines Antrages.

Burckhardt: Gestatten Sie mir, ein Postulat in einer Sache zu begründen, welche wohl für viele von Ihnen eher lokalen Charakter hat, Angelegenheit des betroffenen Kantons und seiner Gemeinden ist und eigentlich erledigt sein könnte.

Der ausdrückliche Wunsch meiner Wählerschaft erlaubt mir, hier eine Sicht des Geschäftes aufzuzeigen, aus welcher dieses weder kleinmassstäblich noch erledigt ist.

Drei Bemerkungen voraus:

1. Die sogenannte Zollfreistrasse muss gebaut werden. *Pacta sunt servanda!*
2. Der Bundesrat führt an, aus der Sicht von technischen Experten sei das heute angelegte Trasse das einzig mögliche.

Technokratische Statements dieser Art sind nie unanfechtbar und müssen unter Umständen politischen und sozialen Wahrheiten nachgestellt werden.

3. Es liegt eine machbare, technisch allerdings schwierigere und teurere Tunnelvariante vor. Strassen im Tunnel stören die Umwelt weniger als in einer Fluss-Aue.

Nun aber zum Bedeutsamen: Die Zollfreistrasse liegt im Zentrum der Euroregion Oberrhein. In dieser zukünftigen Euroregion kommt der freien, souveränen Schweizer Gemeinde Riehen mit 20 000 Einwohnern eine für die Eidgenossenschaft besondere soziopolitische Bedeutung zu, grenzt sie doch an drei deutsche Gemeinwesen an, mit welchen sie gesellschaftlich und ökonomisch aufs engste verbunden ist, was sich optisch vor allem im gemeinsamen, etwas amorphen Häusermeer überdeutlich ausdrückt. Drei Stadtgemeinden – Riehen, Lörrach, Weil –: Sie bilden ein von der Landesgrenze irgendwo durchquertes amorphes Agglomerat von annähernd 100 000 Einwohnern.

Für die Zukunft der Schweiz im kommenden Europa ist es doch auch wichtig, dass sich die Einwohner solcher gemeinsamer, grenzüberschreitender Grosssiedlungsräume gesellschaftlich immer näherkommen; dass allfällige Zankäpfel ausgemerzt werden und dass die gemeinsame Stadtlandschaft wohnlich bleibt.

Dieses letzte Ziel kann vor allem dank Durchgrünung erreicht werden. Es liegt auf der Hand, dass die totale Freihaltung des gesamten Wiesen-Flusslaufes, in seiner ganzen Länge, der gemeinsamen Wohnlichkeit der Region dienen wird, und zwar gut dienen wird.

Innerhalb der gesamten Euroregion Oberrhein, einem zukünftigen Wirtschaftsgrossraum von erstrangiger europäischer Bedeutung, dessen Einwohnerschaft bei etwa 750 000 und dessen Schweizer Anteil bei rund 450 000 Einwohnern liegt, ist die Freihaltung der Wiese auch aus übergeordneter Siedlungstechnisch wichtig und nötig.

Es ist zuzugeben, dass die verantwortlichen Planer beim heute vorliegenden Projekt im vorgegebenen Rahmen allen guten Willen bekundet haben; da die zuständigen Behörden aber die geotechnischen Schwierigkeiten und die zusätzlichen Kosten der Tunnelösung gescheut haben, ist der beste Wille noch nicht mobilisiert.

Damit aber der gesamte Wiesen-Raum – das ist wichtig – ungeschmälert erhalten bleibt, muss diese Mobilisation fünf vor zwölf noch erfolgen. Man kann sich dieser Erkenntnis nicht verschliessen. Zu vieles hat sich in den letzten drei Jahren verändert.

Ich habe Ihnen ein Postulat mit zahlreichen gewichtigen Unterschriften unterbreitet, welches in die gleiche Richtung wie jenes der Kommission stösst und doch weiter geht. Es zeigt an, dass weite Kreise Basels die neue Strasse nicht verhindern wollen, bereit sind, sich für die Uebernahme eines angemessenen Anteiles an den Mehrkosten durch Gemeinden und Kanton einzusetzen und eine rasche, mutige, unbürokratische Umplanung und Durchführung des Strassenbaus im Tunnel fordern.

Wenn ich Sie nun darauf aufmerksam mache, dass der Bund hier vor allem diplomatisch, aber auch materiell mitwirken muss, zum Beispiel über die Mittel des Benzinzolles, um dem für ihn kleinen Geschäft – für uns ist es gross – doch noch zu jenem Ende zu verhelfen, welches die betroffene, so vielen grundsätzlichen und raschen Veränderungen ausgesetzte Bevölkerung der Region Basel will, so werden Sie ermassen, dass es diesen Baslern sehr ernst ist. Einer Bevölkerung, die sich immer wieder mit ihren Miteidgenossen in den Bergtälern und auf den Bauernhöfen materiell solidarisiert, weil sie weiss, dass dies nötig ist, und weil sie ihre Miteidgenossen in der Landwirtschaft ernst nimmt. Hier ist für einmal Solidarität in der anderen Richtung am Platz.

Ich bitte Sie um Verständnis für den Wunsch einer dicht wohnenden Industriebevölkerung und um Ueberweisung meines Postulates. Sie können dies deshalb ruhig tun, weil im Staatsvertrag der Paragraph 22 vorhanden ist, der vorsieht, dass bei wesentlichen Veränderungen auf diesen Staatsvertrag im Prinzip zurückgekommen werden kann. Dass die wesentlichen Veränderungen schon rein durch die Europabewegun-

gen, aber auch durch andere Vorfälle und Ereignisse vorliegen, ist nicht mehr nötig, dargelegt zu werden.

Müller-Meilen: Die freisinnig-demokratische Fraktion ist entschieden der Meinung, dass der mit der Bundesrepublik Deutschland bestehende Staatsvertrag eingehalten werden muss, dass aber im Rahmen dieses Staatsvertrages nach besseren Lösungen gesucht werden kann. Sie unterstützt die Anträge der Verkehrskommission, die der Standesinitiative Basel-Stadt keine Folge geben will, aber in einem Postulat dem Bundesrat nahelegt, dem Regierungsrat von Basel-Stadt zu empfehlen, neue Verhandlungen über die Zollfreistrasse einzuleiten.

Dem Staatsvertrag hat auch der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt 1977 zugestimmt, und der Regierungsrat hat damals die Linienführung genehmigt. Nach unbenützter Referendumsfrist ist der Staatsvertrag 1980 ratifiziert worden. Die Voraussetzungen für die Anrufung der Ausnahmeklausel, eine wesentliche Aenderung der Verhältnisse, sind nicht gegeben – nicht einmal die Petitionskommission des Basler Grossen Rates hielt sie für gegeben, Herr Dünki.

Verträge müssen eingehalten werden. Dies gilt in diesem Fall in besonderem Masse, weil die deutsche Seite ihre Vorleistungen bereits erbracht hat. Sie hat deutschen Boden für den Bau der Schweizer Zollstation auf dem Gebiet der Stadt Weil zur Verfügung gestellt. Die Schweiz ist schon einmal vor einigen Jahren in Bonn vorstellig geworden, ob eine Aenderung des Vertrages möglich sei. Bonn hat abgewinkt. Heute gilt es, die schweizerischen Versprechungen einzuhalten. Dies muss gegenüber all jenen mit aller Deutlichkeit gesagt werden, die zwar das deutsche Geschenk, den Boden für die Zollstation, gerne entgegennahmen, aber nicht gewillt sind, die Gegenverpflichtungen einzuhalten.

Man spricht heute oft von Ethik in der Politik. Die Respektierung von Treu und Glauben ist ein eminent ethisches Prinzip. Die Standesinitiative Basel-Stadt stellt den Staatsvertrag in Frage. Sie verlangt den Verzicht auf die Strasse und verletzt deshalb Treu und Glauben. Man kann die ethischen Verpflichtungen nicht einfach dort beiseite werfen, wo sie den eigenen Wünschen und Interessen widersprechen, sonst verwechselt man politische Ethik mit nackter Interessenpolitik.

Im Rahmen dieses Staatsvertrages – das ist die ebenso entschiedene Meinung der FDP-Fraktion – kann aber durchaus ein neuer Versuch für eine bessere Lösung gemacht werden. Vorschläge bestehen, wie Herr Burckhardt hier dargelegt hat. Dieser Versuch darf allerdings keine trölerische Absicht haben. Es wird nicht ganz einfach sein, eine bessere Lösung zu finden, ist doch einerseits die Beeinträchtigung der Landschaft zu minimieren, andererseits ist den Rutschgefahren im Schlipfgebiet und den Wasserströmen Rechnung zu tragen. Ob bei einer Tieflage der Strasse Lörrach-Weil am Rhein die Bündelung der Abgase die Umweltlage wesentlich oder überhaupt verbessern kann, ist ebenfalls umstritten. Aber diese Fragen verdienen zumindest eine nochmalige Abklärung in direkten Gesprächen der unmittelbar Betroffenen auf beiden Seiten der Landesgrenze.

Die Zustimmung der FDP-Fraktion zum Postulat der Verkehrskommission bringt den Willen zu dieser Abklärung zum Ausdruck. Das Postulat Burckhardt geht in die gleiche Richtung. Der Standesinitiative, die den Vertrag mit der Bundesrepublik in Frage stellt und einen Verzicht auf die vertraglich zugesicherte Zollfreistrasse ins Auge fasst, ist jedoch keine Folge zu geben.

Ott: Gestatten Sie mir als Bürger und nunmehr auch wieder Einwohner der auf der Schweizer Seite meistbetroffenen Gemeinde Riehen ein paar Worte zu diesem Geschäft:

Ich sehe die Sache so: Wie Sie auch entscheiden werden, ob Sie das Postulat der einstimmigen Verkehrskommission überweisen oder den meines Erachtens sachlich noch richtiger formulierten, aber in genau der gleichen Richtung gehenden Vorschlag unseres Kollegen Burckhardt annehmen, oder ob Sie mit dem Initianten, das heisst dem Grossen Rat von Basel-Stadt und mit dem Minderheitsantrag von Herrn Dünki die Initiative als solche überweisen – das alles macht keinen allzu

grossen Unterschied. Wir können in dieser Sache ja nicht legitimieren. Das einzige, was wir tun können, ist, dass wir als eidgenössisches Parlament dem Wunsch Ausdruck geben, dass über diese Frage noch einmal Verhandlungen stattfinden und dass wir unsere Meinung ausdrücken als Parlament, dass die Situation, wie sie heute ist, die Aufnahme solcher Verhandlungen rechtfertigt.

Das alles hat mit Treu und Glauben und Vertragstreue überhaupt nichts zu tun. Dieser Staatsvertrag ist abgeschlossen, dieser Staatsvertrag steht in Geltung; man verhält sich aber nicht gegen die Vertragstreue, wenn man sich auf etwas bezieht und beruft, was der Vertrag ausdrücklich vorsieht. Und der Vertrag bestimmt ausdrücklich und unzweideutig in Artikel 22 Absatz 2 – er ist schon erwähnt worden, aber ich will ihn jetzt zitieren – folgendes: «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 angemessenere Neuregelung eintreten.» Genau diese Vertragsbestimmung soll jetzt angerufen werden.

Und nun die Frage, ob die Voraussetzungen dafür gegeben sind: Haben sich die Verhältnisse wesentlich geändert? Ich muss auf das hinweisen, was hier im Saal vielleicht nicht alle wissen: Der Widerstand gegen die geplante Linienführung dieser Zollfreistrasse kommt nicht nur aus der Schweiz, er kommt in erster Linie und in allerstärkster Masse aus der benachbarten deutschen Gemeinde Weil am Rhein. Gewiss, die Riehener wollen diese Strasse nicht, wenigstens nicht so, wie sie jetzt vorgesehen ist, denn so zerstört sie unwiderruflich ein kostbares Stück Landschaft. Das ist der Aspekt, der dieser Frage einen überregionalen Charakter verleiht. Die Riehener wollen diese Strasse in dieser Form nicht, aber die Weiler auf der anderen Seite der Grenze wollen sie womöglich noch weniger. Und nun darf man doch fragen: Wenn dasjenige Gemeinwesen, zu dessen Gunsten der Staatsvertrag über die Strasse abgeschlossen wurde – nämlich zu Gunsten der Gemeinde Weil am Rhein –, diese Strasse heute gar nicht mehr will, haben sich dann die Verhältnisse nicht «wesentlich geändert»? Was wäre denn eine «wesentliche Veränderung» der Verhältnisse sonst, wenn das keine ist?

Es existiert übrigens bezüglich der Anwendung des Artikels 22 Absatz 2 ein Rechtsgutachten eines Basler Staatsrechtslehrers, Professor Gerhard Schmid, und dieses formuliert nach einleuchtenden Erwägungen sehr klar: «Es ist festzuhalten, dass im vorliegenden Fall die Voraussetzungen gegeben sind, unter welchen die Schweizerische Eidgenossenschaft in Anwendung von Artikel 22 Absatz 2 des Staatsvertrages berechtigt ist, die Aufnahme von Verhandlungen anzubegehren, damit den aufgetretenen erheblichen Schwierigkeiten bzw. den wesentlich geänderten Verhältnissen gegebenenfalls durch eine Aenderung des Staatsvertrages Rechnung getragen werden kann.»

Wichtig ist, dass unser Parlament jetzt einen Wink gibt, dass dieser Artikel angerufen werden soll. Ich stehe voll hinter dem praktisch einstimmigen Postulat der Verkehrskommission oder noch lieber hinter der Formulierung von Herrn Burckhardt. Ich werde persönlich allerdings zuerst einmal für den Minderheitsantrag Dünki stimmen, da ich der Auffassung bin, dass wir eine praktisch einstimmig beschlossene Standesinitiative ernst nehmen sollten.

Und nun noch eine Schlussbemerkung: Eigentlich sollte ja die schweizerische Regierung verhandeln, denn sie ist Vertragspartner: Sollte Herr Bundesrat Felber, Chef des EDA, diesbezüglich einen neuen konstruktiven Vorschlag machen, dann wäre ich selbstverständlich bereit, auch diesen zu unterstützen.

Frau Diener: Ich glaube, ich habe noch nie zu einem Geschäft so viele Zuschriften erhalten wie zu diesem; ich bin geradezu überflutet worden. Wie mein Vorredner schon gesagt hat, sind es nicht nur Schweizerinnen und Schweizer, die sich hier einsetzen; eine ganz grosse Opposition gegen die geplante Zollfreistrasse kommt aus der Bundesrepublik Deutschland selber.

Die Gemeinde Riehen, der praktisch einstimmige Basler Grosse Rat, eine grosse Opposition in Lörrach und in Weil am Rhein. Und was wollen sie? Sie wollen neue Verhandlungen, ein absolut demokratisches Recht. Und diese Verhandlungen, die sollten zwischen Bern und Bonn geführt werden.

Ich denke, das hat unterdessen auch der Bundesrat gemerkt, denn heute sitzt nicht mehr Herr Bundesrat Ogi hier, obwohl das Geschäft unter Herrn Bundesrat Ogi behandelt worden war, jetzt ist plötzlich Herr Bundesrat Felber hier. Ich glaube, das ist ganz bezeichnend. Ich persönlich bin sehr dankbar, dass Herr Bundesrat Felber hier sitzt.

Ich habe den Minderheitsantrag von Herrn Dünki mitunterzeichnet, und ich möchte Ihnen vier Gründe darlegen, warum es mir wichtig scheint, dass wir diese Standesinitiative unterstützen.

Wir müssen endlich den Mut haben, alte Projekte nochmals zu überdenken: Die vorliegende Strasse, die geplante Strasse, ist ein altes Prestige-Objekt der Bau-Euphoriker. Und ich behaupte, eigentlich ist es unterdessen zu einer Altlast geworden: Wir müssen den Mut haben, den Wertewandel, der in den letzten 30 Jahren stattgefunden hat – gerade auch im Strassenbau –, und die neuen Erkenntnisse miteinzubeziehen, wenn es darum geht, ein solches Projekt zu verwirklichen.

Es gibt sehr viele ungelöste Probleme im Zusammenhang mit dieser Strasse: Ein erstes ist z. B. der Landschaftsschutz; vor zwei Stunden hat Herr Bundesrat Cotti hier gesagt, als er über die Moorlandschaften sprach, es sei heute erste Priorität, die Landschaften – was jetzt noch verblieben ist – zu schützen. Diese Zollfreistrasse führt durch ein wunderschönes Gebiet; einmal mehr soll dem Verkehr letztlich ein Reststückchen Landschaft geopfert werden. Wir haben das Problem der Bodenknaptheit, wir sprechen ständig vom Schutz des Kulturlandes, und jedesmal wenn es wieder um Projekte geht, um Strassenprojekte, wird diesen wieder zugestimmt. Ich frage Sie: Wann sind wir endlich konsequent? Wir haben Bauprobleme, dieser ganze Hang, an dem die Strasse geplant ist, ist ein Rutschgebiet, nicht umsonst heisst er nämlich «Schlipf». Ein weiteres Problem, das wahrscheinlich einige von Ihnen nicht sehr interessiert, ist, dass dieses Gebiet ein Brutplatz für Eisvögel ist: Auch die Eisvögel gehören in unsere Natur und haben das Anrecht auf Brutplätze; Brutplätze haben wir in der Schweiz praktisch keine mehr.

Dann kommt die ganze Problematik der Luftreinhaltung: Der Kanton Basel-Stadt hat grosse Probleme mit der Luftreinhaltung und trotz dem Wissen darum soll diese Strasse in der jetzt geplanten Art zur Ausführung kommen. Ich verstehe nicht, warum wir nicht endlich mehr Konsequenzen ziehen.

3. Die Strasse ist nicht mehr notwendig: Durch den Fernstrassenring A-5–A-98–B-316 ist sie nämlich überflüssig geworden. Der Bundesrechnungshof in Bonn will die 4,1 km lange Strasse mit Baukosten von über 74 Millionen DM nicht mehr als Bundesfernstrasse klassieren. Das ist nicht von der Schweiz beantragt worden, sondern von der Bundesrepublik Deutschland selber, und zwar vom Bundesrechnungshof. Er ist nämlich zum Schluss gekommen, dass diese Strasse nur noch Nahverkehrscharakter hat und somit aus dem geplanten Netz herausgestrichen werden soll.

Da kann ich nicht verstehen, Herr Müller, wenn Sie sagen, es seien keine neuen Tatsachen vorhanden, die es rechtfertigen würden, Verzichtsverhandlungen aufzunehmen. Diese Möglichkeit steht ja in diesem Vertrag. Hier hat der Bundesrechnungshof in Bonn selber die Argumentation geliefert.

Der vierte Punkt ist das qualitative Wachstum, das ich hier vorne im Verlauf der ganzen vier Jahre immer wieder zitiere: Ich frage mich, wie lange wir noch Strassen bauen wollen unter dem Titel «Qualitatives Wachstum».

Aus all diesen Überlegungen reichte der Basler Grosse Rat die vorliegende Standesinitiative ein, und sie wurde einstimmig von allen Parteien unterstützt. Wir Parlamentarierinnen und Parlamentarier müssen doch dieses Instrument ernst nehmen. Ich habe in der Kommissionsarbeit die Erfahrung gemacht, dass die Behandlung von Standesinitiativen äusserst – ich betone: äusserst – schnöde vollzogen wird, oberflächlich und mit vorgefassten Meinungen. Ich behaupte – ich

habe sehr viele Zuschriften aus der Region erhalten –, die Region wünscht und braucht unsere Unterstützung.

Herr Bundesrat Felber, ich hoffe, dass Sie diese Verhandlungen zwischen Bonn und der Schweiz aufnehmen werden. Ich denke, es ist keine Schande, klüger geworden zu sein; ich finde, es ist nur eine Schande, wenn man nicht lernfähig ist.

Herr Weder hat eine einfache Anfrage gestellt und Herr Bundesrat Ogi – ich muss etwas zu Herrn Bundesrat Ogi sagen, auch wenn er nicht hier ist – hat sie dann beantwortet. Interessant an dieser Antwort ist, dass er nur Rücksicht und Bezug nimmt auf die Baufreudigen; er nimmt überhaupt keine Stellung zur Opposition und zu den neuen Einschätzungen des Bundesrechnungshofes. Herr Bundesrat Ogi bewegt sich auch ganz klar nur auf der formaljuristischen Ebene ohne Berücksichtigung von Artikel 22 Absatz 2 bezüglich Neuaufnahmen von Verhandlungen. Neben den formaljuristischen Argumentationen gibt es aber auch die Argumentation des Lebens, der politischen Entwicklung und der Lernprozesse. Das scheint noch nicht bis ins EVED gekommen zu sein.

Interessant ist zudem, dass der Bundesrat festhält, dass es keine UVP brauche, wenn diese Strasse gebaut wird. Das Bupal hingegen stellt sich auf den Standpunkt, dass das Umweltrecht einbezogen werden muss, wenn diese Strasse gebaut wird, weil ein Neubau der Strasse eine Änderung der Umweltbelastung herbeiführt.

Aufgrund all dieser Überlegungen stimmt die grüne Fraktion geschlossen dem Minderheitsantrag von Max Dünki zu.

Zu den Postulaten: Das Postulat von Herrn Burckhardt hat noch Substanz. Das Postulat der Verkehrskommission tönt zwar sehr nett, geht aber inhaltlich klar am Ziel vorbei; die Verhandlungsebene kann nur Bern-Bonn sein.

Weder-Basel: Sie haben am 2. März 1990 ein Schreiben der Gemeinde Riehen erhalten mit dem Hinweis, dass die Gemeinde Riehen ein Exposé habe erstellen lassen von Professor Gerhard Schmid von der Universität Basel. Dieser kommt zum Schluss: «... dass sich die Bundesrepublik Deutschland dem Verlangen der Schweizerischen Eidgenossenschaft auf Einleitung von Verhandlungen über eine allfällige Revision des abgeschlossenen Staatsvertrages nicht entziehen kann.» Ich habe das speziell für Herrn Müller vorgelesen. Aber ich sehe, er hat nicht zugehört. Ich möchte es ihm noch einmal in Erinnerung rufen: Deutschland kann sich dem Gespräch über diesen Staatsvertrag nicht entziehen. So ist die Situation und nicht so, wie Sie sie dargestellt haben.

Im übrigen möchte ich auch zu Herrn Müller sagen, dass weder der Grosse Rat von Basel noch der Gemeinderat von Riehen – beide haben einstimmige Resolutionen verabschiedet – sich dem Staatsvertrag entziehen wollen. Aber, Herr Müller, die Situation hat sich grundlegend geändert, und zwar auf politischer, auf umweltpolitischer und auf verkehrstechnischer Ebene.

Politisch: Heute sind drei von vier involvierten Legislativgremien gegen diese Strasse, die Legislativen Weil, Riehen und Basel.

Zwei von vier involvierten Exekutiven sind ebenfalls gegen die geplante Strasse: Weil und Riehen; die Exekutive von Basel steht mit einer Stimme Mehrheit noch auf der anderen Seite. Wie es mit der Exekutive von Lörrach ist, weiss ich nicht.

Vor zweieinhalb Jahren hat der Bundesrechnungshof in Bonn – das ist eine besser ausgebauten Finanzkommission als die des Nationalrates – den Kredit für diese Strasse abgelehnt mit der Begründung, sie sei falsch und unnötig. Leider hat sich die Kommission in Bonn nicht durchgesetzt. Aber es braucht doch ein grosses Mass an Erkenntnissen, bis eine Finanzkommission dazu kommt, eine solche Stellungnahme abzugeben.

Den Bürgerlichen hier im Saal möchte ich folgendes sagen: Die Standesinitiative in Basel wurde auf Veranlassung eines liberalen Grossrates eingereicht; bei der Abstimmung war es die freisinnige Fraktion, die in erster Linie für Remedur eintrat. Die CVP hat sich ebenso deutlich für diese Standesinitiative ausgesprochen. Nun werfen Sie Ihren Freunden in Basel vor, sie wollten sich nicht an den Staatsvertrag halten!

Noch etwas zu den verkehrspolitischen Voraussetzungen.

Heute haben wir drei Strassen von Lörrach nach Weil, drei Strassen. Die eine führt ein kurzes Stück über Riehen. Wir haben aber seit zwei Jahren sogenannte Grenzgängervignetten. Mit andern Worten: Sie fahren über die Grenze, wie Sie mit dem Tram über die Tramhaltestellen hinwegfahren. Das geht schnurstracks. Sie haben keinen Aufenthalt an der Grenze. Das gibt es heute nicht mehr. Mit der Grenzgängervignette kommen Sie anstandslos über die Grenze.

Dann haben wir seit sechs Jahren – das hat die Kommission zwar festgestellt, aber nicht gebührend gewürdigt – eine Hochleistungsstrasse vom Wiesental in das Rheintal. Ursprünglich war die Zollfreistrasse nicht ausschliesslich als Verbindung Lörrach-Weil, sondern als Verbindung Wiesental-Rheintal gedacht. Diese Strasse ist erstellt worden, und sie steht vierspurig da. Mit andern Worten: Die Zollfreistrasse ist, wie der Bundesrechnungshof gesagt hat, nicht mehr nötig.

Zu den umweltpolitischen Voraussetzungen haben meine Vorredner schon viel gesagt. Es ist grundsätzlich ökologisch nicht zu verantworten, dass man ein solch schönes Gebiet zerstört. Es geht letztendlich um die letzte intakte Flusslandschaft in Basel.

Es ist mir ein Anliegen, auch zu sagen, dass das bestehende Projekt, das immer noch hochgehalten wird, verschiedene Mängel aufweist. Es gibt ein ETH-Gutachten, das darauf hinweist, dass diese Strasse nur mit sehr aufwendigen Baumassnahmen zu realisieren wäre und technisch sehr anspruchsvoller Absicherungen bedürfte. Dieses Gutachten müsste wieder hervorgeholt werden, wenn Auseinandersetzungen stattfinden, vor allem, wenn Gespräche mit Bonn stattfinden.

Letztlich geht es auch darum, dass diese Strasse mitten durch ein Schwimmbad führen würde. Man stelle sich das vor! Riehen muss also auf sein Schwimmbad verzichten und hat noch kein Ersatzschwimmbad. Nebst dem würden Familiengärten, Naherholungsgebiete und die Trinkwasserschutzzone tangiert. Auch das sind Argumente, die berücksichtigt werden sollten.

Ich bitte Sie im Namen der LdU/EVP-Fraktion, dem Antrag der Minderheit Dünki zuzustimmen und die Standesinitiative zu überweisen. Die Standesinitiative hätte den Vorteil, dass sie auf der einen Seite den Tunnel ins Gespräch brächte, aber auch einen gänzlichen Verzicht, so wie ihn der Bundesrechnungshof in Bonn wollte. Mit andern Worten, es böten sich beide Möglichkeiten an.

Lassen Sie mich noch etwas im Auftrage meiner Freunde aus Weil und aus Lörrach sagen. Nicht nur in der Schweiz gingen viel Land und schützenswerte Gebiete verloren, es ginge ebensoviel Land auf der andern Seite verloren, dort in erster Linie Kulturland, Kleingärten, ein Vogelreservat und Sportanlagen. All das müsste auf deutscher Seite geopfert werden.

Noch zu einem ganz speziellen Fall. Sie erinnern sich kaum, aber es fand ein eigentlicher Erpressungsversuch statt. Regierungspräsident Nothelfer hat, am Tag vor der Behandlung dieses Geschäfts im Nationalrat im Dezember, veranlasst, dass mit dem Bau begonnen wurde. Diese Tatsache finden Sie bestätigt, weil am Sonntag danach eine Demonstration gegen diese Machtdemonstration stattfand und an dieser Demonstration viele teilnahmen. Es waren etwa 500 Weiler und Weilerinnen, die sich über diesen Affront des südbadischen Regierungspräsidenten ärgerten, der einem plumpen Erpressungsversuch gleichkam.

Nachher wurde das Geschäft vom Nationalrat ja verschoben. Dann wurde zeitweise auch die Arbeit wieder eingestellt, pikanterweise vor 14 Tagen aber wiederaufgenommen.

Ich bin sehr gespannt, ob Herr Bundesrat Felber bereit ist, die Standesinitiative entgegenzunehmen. Sie würde alles umfassen, Herr Bundesrat Felber. Sie hätten alle drei Möglichkeiten zur Wahl, und ich meine mit meinen Vorrednern, hier sollte man Rücksicht nehmen auf eine politische Demonstration, wie das letztendlich der Grosse Rat von Basel und der Gemeinderat von Riehen gemacht haben.

Hösl: Die Schweiz hat durch die Verträge von 1852 und 1977 dem Grossherzogtum Baden beziehungsweise der Bundesrepublik Deutschland das Recht eingeräumt, diese zum Teil über schweizerisches Gebiet führende Strasse zu bauen. Ab

1960 begann Deutschland zu projektieren. Die Linienführung wurde im Prinzip im November 1974 durch den zuständigen Regierungsrat von Basel-Stadt genehmigt und im Oktober 1975 mit etwelchen Aenderungen und Auflagen verabschiedet. 1976 wurden noch technische Einzelheiten und Fragen des Natur- und Heimatschutzes zwischen Baden-Württemberg und Basel-Stadt geregelt. Die Bundesversammlung stimmte am 14. Dezember 1979 dem Staatsvertrag diskussionslos zu. Das Referendum wurde nicht ergriffen. Am 9. März 1987 lehnte unser Rat eine Petition des Basler Naturschutzes und der Arbeitsgruppe Zollfreistrasse auf Verzicht des Baues knapp ab, nämlich mit 54 zu 49 Stimmen. Wir stehen also vor einer klaren Rechtslage.

Die Bundesrepublik Deutschland zeigt zurzeit keine Bereitschaft zu verzichten. Sie hat seinerzeit bereits Vorleistungen erbracht, vor allem dadurch, dass sie sämtliche schweizerischen Zollarbeiten auf dem Gebiete der Stadt Weil, also in der Bundesrepublik Deutschland, errichten liess. Die Basler Regierung ist in der schwierigen Lage, dass einestheils ein Staatsvertrag einzuhalten ist, dass sie anderenteils eine Standesinitiative des Grossen Rates zu vertreten hat. Diese ist mit grossem Mehr bei nur einer Gegenstimme überwiesen worden.

Unsere Kommission, d. h. die ständige Verkehrskommission, hat mit 11 zu 5 Stimmen beschlossen, der Standesinitiative keine Folge zu leisten, dies vor allem aus Gründen des Einhaltens von Treu und Glauben, also der Vertragstreue, aber auch aus verkehrstechnischen Gründen.

Angesichts der überwiegenden Meinung des Grossen Rates von Basel-Stadt wollten wir es nicht einfach bei einer Ablehnung belassen, sondern wir wollten den Bundesrat einladen, dem Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt zu empfehlen, die Möglichkeiten von neuen Verhandlungen zu prüfen, dies in bezug auf die Linienführung. Dies wäre kein Vertragsbruch, weil es nur darum ginge, das Gespräch nochmals zu führen. Der Bundesrat lehnt nun aber auch diese äusserst milde Form des Postulates ab. Er weist darauf hin, dass wiederholt gründliche Abklärungen vorgenommen wurden. Auch seien verschiedene Linienführungen überprüft worden. Es bestehe aber keine überzeugende Alternative zum bestehenden Projekt. Das Ganze müsste seitens Deutschland als Verzögerungsmanöver betrachtet werden. Als ich in der Kommission das zur Diskussion stehende Postulat einreichte, ging es mir als Föderalisten darum, eine Standesinitiative eines sozusagen geschlossenen Grossen Rates nicht auf die leichte Schulter zu nehmen. Dieses Postulat ist mit 13 zu 0 Stimmen von der Kommission gutgeheissen worden. Nachdem Basel-Stadt die Initiative ergriffen hat, will das Postulat nicht den Bundesrat selber zu neuen Verhandlungen anhalten; er soll lediglich dem Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt empfehlen, selber den Verhandlungsweg im Rahmen seiner Kompetenzen zu beschreiten.

Die SVP-Fraktion lehnt die Standesinitiative einhellig ab, befürwortet andererseits – wenn auch nicht mit grosser Begeisterung – das Postulat der Kommission. Dies dürfte auch für das Postulat Burckhardt gelten, welches die gleiche Stossrichtung hat.

M. Theubet: Au cours de ces dernières semaines nous avons reçu un certain nombre d'appels et d'avis, contradictoires parfois, sur le problème dont nous débattons actuellement et sur lequel la Commission des transports et du trafic s'est penchée attentivement il y a quelque temps déjà.

Le groupe démocrate-chrétien souscrit en tous points au terme du rapport de la commission. Il est donc d'avis que le traité doit être respecté. Nous estimons qu'il serait néanmoins opportun d'examiner la possibilité de nouvelles négociations tendant à un nouveau tracé de la route entre Lörrach et Weil am Rhin, dans le cadre de l'accord bien entendu. Une solution plus satisfaisante n'est, semble-t-il, pas impossible.

Nous avons notamment pris connaissance de l'avis de droit du professeur Schmid, lequel parvient à la conclusion que la République fédérale d'Allemagne ne peut refuser d'engager des discussions sur une éventuelle révision du Traité international, signé par les deux pays, si la Confédération Suisse le lui demande. Il incombe au Conseil fédéral d'apprécier l'opportunité sur le plan politique et les chances de succès de telles

négociations, plus particulièrement s'il existe une alternative valable à ce projet.

Face à cette situation, le groupe démocrate-chrétien ne donnera pas suite à l'initiative. Mais par solidarité avec la région bâloise, il soutiendra le postulat de la commission et le postulat Burckhardt qui va dans le même sens.

Baerlocher: Ich möchte Sie bitten, der Standesinitiative des Kantons Basel-Stadt Folge zu geben und den Minderheitsantrag von Herrn Dünki zu unterstützen. Ich möchte nochmals appellieren und bin der Meinung, dass das Postulat der Kommission zuwenig weit geht, dass es gar nicht die Möglichkeit gibt, effektive Verhandlungen zu führen. Wenn man schon ein Wohlwollen gegenüber dem Kanton Basel-Stadt äussern möchte, dann soll man doch bitte die Standesinitiative unterstützen. Als Mitglied des Grossen Rates von Basel-Stadt habe ich die politische Auseinandersetzung um die Zollfreistrasse und die daraus folgende Standesinitiative sehr direkt mitbekommen. Ich kann Ihnen sagen, dass diese Standesinitiative aus der Erkenntnis des Grossen Rates entstanden ist, dass die Zeichen der Zeit die Ueberprüfung des Baus der Zollfreistrasse nötig machen; für mich heisst das sehr deutlich, dass ich sie für unnötig erachte.

Ich bin keineswegs der Auffassung von Ratskollege Burckhardt, dass wir mit einer eventuellen Tunnel-Lösung eine Möglichkeit finden werden. Die Zeichen der Zeit sind meines Erachtens die Umweltaspekte – und auch verkehrstechnisch sind sie auf einer anderen Schiene –; diese stehen für mich im Vordergrund.

Die geplante Linienführung der Zollfreistrasse bringt einen massiven Eingriff in die Landschaft unterhalb des «Schlipf» und entlang des letzten natürlichen Ufers der Wiese. Ebenso ist im Massnahmenplan Luftreinhaltung der Regierung beider Basel, der kürzlich verabschiedet wurde, der notwendige Sanierungsbedarf bezüglich der Stickoxide aufgezeigt. Die LRV-Grenzwerte werden gemäss diesem Massnahmenplan nicht bis 1995 erreicht werden können. Und es ist hier nach den Worten der Regierung beider Basel eine Interessenabwägung zu machen.

Ich möchte kurz aus diesem Massnahmenplan zitieren: «Da jede neue Strasse, besonders jede neue Hochleistungsstrasse, die Leistungsfähigkeit des Netzes und die Attraktivität des Individualverkehrs erhöht, ist aus lufthygienischer Sicht äusserste Zurückhaltung gegenüber Strassenbauten geboten.» Es ist heutzutage also unbestritten, dass ein weiterer Ausbau von Strassen den Zielen der Luftreinhalte-Verordnung entgegenläuft.

Vom verkehrstechnischen Standpunkt aus betrachtet ist diese Strasse absolut unnötig. Wie Ratskollege Hansjürg Weder schon erwähnt hat, existiert die A 98, welche die beiden Städte Lörrach und Weil grosszügig verbindet. Mit der Strassenbauphilosophie der Region, dass wir auf kleinem Raum möglichst viele direkte Verbindungen benötigen – Autobahnverbindungen, Ortsverbindungen, Autobahnzubringer –, sollte endlich ein Ende gemacht werden.

Der gute Ruf der Nordwestschweiz mit ihrem Tarifverbund kann nur aufrechterhalten bleiben, wenn wir ein möglichst dichtes Netz für den öffentlichen Verkehr in der Region aufbauen, grenzüberschreitend aufbauen. Dafür braucht es eine S-Bahn; direkte Verbindungen zwischen Weil und Lörrach sind hier Stichworte.

Noch einige Worte zum regionalen Widerstand: Ich bin der Ueberzeugung, dass die Mehrheit der Direktbetroffenen den Bau der Zollfreistrasse ablehnt; dies wurde auch in entsprechenden Verabschiedungen in der Stadt Weil und in Reihen ebenso klar zum Ausdruck gebracht. Es ist daher für mich nicht zu akzeptieren, dass einerseits die drei Staatschefs von Frankreich, der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz bei ihrem Gipfeltreffen im vergangenen Dezember den Regionalgedanken hochleben liessen und dass man andererseits über den Widerstand der betroffenen Bevölkerung hinweggeht und mit dem Argument der Vertragstreue am Staatsvertrag festhält, obwohl dieser Staatsvertrag in Artikel 22 eine Neuüberprüfung zulässt.

Vor zweieinhalb Jahren war es noch nicht klar, ob sich Bonn

an der Finanzierung dieser Strasse überhaupt beteiligen wird, und dies aufgrund finanzieller Ueberlegungen und nicht etwa wegen Umweltaspekten. Meiner Meinung nach war politischer Druck vorhanden, um den Bundesrechnungshof vom Gegenteil überzeugen zu können.

Nehmen wir den Regionalgedanken also ernst und unternehmen wir alles, damit diese Zollfreistrasse nicht gebaut wird und der Bundesrat die Möglichkeit haben wird, in intensiven Verhandlungen unsere Anliegen zu vertreten.

Hubacher: Ich möchte nicht wiederholen, was schon mehrfach gesagt worden ist.

Eine Bemerkung, warum der Grosse Rat von Basel-Stadt praktisch einstimmig der Auffassung ist, es seien «neue Momente» durchaus gegeben: Wir haben in den letzten Jahren auf dem europäischen Parkett miterlebt, wie auch die EG ihre Verkehrsdoktrin laufend geändert und jetzt ein Stück weit unserer Auffassung angepasst hat. Lange ist die Schweiz unter Druck gesetzt worden, à tout prix den 40-t-Korridor zu öffnen. Heute stellen wir fest, dass die EG umzudenken begonnen hat und immer mehr den öffentlichen Verkehr in den Vordergrund schiebt, den Ausbau des Huckepack-Verkehrs, des Container-Verkehrs usw. als richtig erachtet. Eine ähnliche Entwicklung hat sich auch in unserer Region gezeigt. Wenn vor 13 oder 15 Jahren, als dieser Vertrag abgeschlossen wurde, diese Zollfreistrasse vielleicht noch unbestritten war, so ist sie jetzt durch eine ganz rege Tätigkeit in der Region – elsässische, süddeutsche und schweizerische Teilnehmer – zugunsten anderer Ideen, beispielsweise einer S-Bahn oder einer regionalen öffentlichen Verkehrslinie, nicht mehr aktuell. Man ist – ähnlich wie im EG-Bereich – zur Ueberzeugung gelangt, dass die Probleme mit Strassenbau nicht mehr zu lösen sein werden, dass wir mehr auf den öffentlichen Verkehr setzen müssen.

Eine Zahl: Es hat vor etwa 15 Jahren in Basel-Stadt rund 12 000 Grenzgänger und Grenzgängerinnen gegeben, die bei uns arbeiteten; heute sind es 28 000. Es ist absehbar, dass in der Region, wenn der EG-Binnenmarkt 92 und allenfalls der EWR kommen werden, eine wirtschaftliche Einheit entsteht. Daher ist die Zollfreistrasse ein Relikt geworden, ein altes Vertragsrelikt. Es müsste weiss Gott möglich sein, einer Standesinitiative zuzustimmen, die, Herr Müller-Meilen, nicht nur den Verzicht verlangt, sondern als zweite Variante begehrt, allenfalls über die Ausführung eines besseren, umweltschonenderen Projektes zu verhandeln. Also auch diese Variante ist in der Standesinitiative enthalten. Nach Auffassung vieler – ich zähle mich dazu – wäre der Verzicht die radikale Lösung, die der heutigen Situation angemessen wäre; wenn das nicht möglich sein sollte, müsste mindestens eine andere Ausführung erreichbar sein.

Ich wäre froh, wenn der Bundesrat dieser Auffassung zustimmen könnte. Es müsste – ich wiederhole – doch möglich sein, nach 15 Jahren eine Meinung zu ändern. Man sollte nicht einfach mit der Vertragstreue auf alten Auffassungen sitzenbleiben.

M. Meizoz, rapporteur: La commission expose, dans son rapport écrit, les raisons pour lesquelles elle vous invite, d'une part, à repousser l'initiative du canton de Bâle-Ville, d'autre part, à accepter le postulat issu de ses travaux.

Le Conseil fédéral ayant pris position sur ce postulat après le dépôt du rapport écrit de la commission, je crois utile de revenir sur quelques-uns des aspects de ce problème qui nous occupe pour la quatrième fois depuis le moment où, en 1979, l'Assemblée fédérale a approuvé à l'unanimité l'accord avec la République fédérale d'Allemagne sur la route de jonction Lörach-Weil sur le Rhin.

Ce problème a été posé pour la première fois le 10 février 1986, par le biais d'une pétition demandant que la route en question ne soit pas réalisée. Notre conseil l'a écartée de justesse, plus précisément par 54 voix contre 49. Le 27 décembre 1988, le Grand Conseil du canton de Bâle-Ville entrait à son tour dans la danse en adoptant l'initiative que nous traitons aujourd'hui. Le 5 juin 1989, une question ordinaire portant la signature de M. Weder a amené le Conseil fédéral à préciser que

la route ayant fait l'objet de l'accord avec la République fédérale d'Allemagne devait être construite selon le tracé prévu à l'origine. Et enfin, le 29 novembre 1989, le postulat Burckhardt voyait le jour qui, dans une version légèrement différente quant à la forme, mais semblable quant au fond, vise un objectif identique à celui que la commission a défini dans son propre texte.

Les quatre interventions dont je viens de rappeler la chronologie sont l'expression du malaise qu'éprouvent plusieurs habitants des régions concernées face à un projet auquel ils n'adhèrent plus tout à fait. Il faut en convenir, ces habitants ne portent plus, quinze ans plus tard, le même regard sur un projet routier qu'à l'époque où il a été conçu et où il avait reçu un accueil très largement favorable. C'est pourquoi ils sont aujourd'hui nombreux à donner la préférence à un tracé ménageant mieux l'environnement que celui officiellement retenu.

La Commission des transports et du trafic dit «non» à l'initiative du canton de Bâle-Ville par 11 voix contre 4, avec une abstention, parce que cette initiative paraît à la fois trop contraignante, impropre au but poursuivi, l'engagement des négociations pour une solution de rechange incombant à son sens au canton de Bâle-Ville. En adoptant par 13 voix sans opposition le postulat sur lequel nous nous prononcerons tout à l'heure, la commission place la balle dans le camp du canton de Bâle-Ville et, surtout, elle plaide en faveur du compromis et ouvre une porte pour que des discussions puissent être entamées avec nos partenaires de la République fédérale d'Allemagne. Comme vous l'avez lu, le Conseil fédéral ne partage pas cet avis qui s'oppose à la prise en considération de ce postulat, en avançant des raisons techniques et scientifiques. Selon lui, il n'y a pas d'alternative valable par rapport au projet initial. Cette argumentation ne nous paraît pas convaincante. Aucune étude sérieuse ou suffisamment approfondie n'a été faite qui permette d'affirmer de façon péremptoire, comme le fait pourtant le Conseil fédéral, que tel est bien le cas. En l'état actuel du dossier, nul ne peut prétendre que les problèmes liés à la géologie, à l'évacuation de l'air vicié provenant d'une route en tunnel, à la protection de la nappe phréatique, ne peuvent être maîtrisés ou surmontés.

En République fédérale d'Allemagne, les objections à un nouveau tracé sont d'un autre type. Elles sont fondées, non pas sur des raisons techniques et scientifiques, mais essentiellement sur des motifs d'ordre financier. Le représentant du Département fédéral des affaires étrangères entendu par la commission l'a expressément déclaré.

Cela étant, il est permis de penser que nos partenaires allemands pourraient donner leur aval à un autre projet tenant mieux compte des données écologiques du problème, dans la mesure où la partie suisse, plus spécialement ceux qui, dans notre pays, ont un intérêt direct, prépondérant à sa mise en oeuvre, seraient d'accord d'en assumer le coût supplémentaire.

L'application de l'accord avec la République fédérale d'Allemagne se heurte à des difficultés importantes. Cela paraît un fait acquis. Dans cette situation, il s'avère souhaitable de favoriser la recherche d'une solution pouvant donner satisfaction aux deux parties. Le postulat que la commission a adopté, je le répète par 13 voix sans opposition, va précisément dans ce sens. Au nom de la commission, je vous demande de bien vouloir l'accepter.

Weber-Schwyz, Berichterstatter: Nachdem Ihnen die Kommission einen schriftlichen Bericht unterbreitet hat, kann ich mich darauf beschränken, auf einzelne Aspekte der Debatte einzugehen und gewisse Probleme, die in diesem Geschäft enthalten sind, zu erläutern.

Wenn man die Presse und die Zuschriften der letzten Monate werten würde, so könnte man diese etwa unter das Motto stellen: «Bewusste Verdrängung der Vorgeschichte». Ich komme deshalb nicht um die Feststellung herum, dass man noch etwas zur Vorgeschichte sagen muss.

Diese Zollfreistrasse hat ihren Ursprung in einem Staatsvertrag von 1852, wo sich die beiden Kontrahenten versprochen hatten, alles in ihrer Macht Stehende zu unternehmen, um den Abschluss der erforderlichen Bestimmungen zwischen dem

Grossherzogtum Baden und der Eidgenossenschaft zu fördern. Unterdessen hat die Entwicklung ihren Lauf genommen, und zu Beginn der sechziger Jahre unseres Jahrhunderts wurden neue Verhandlungen aufgenommen. Diese Verhandlungen, die immer auf Kantons- und Länderebene stattfanden, wurden 1977 einem Vertrag zugeführt. Dieser Staatsvertrag bedarf natürlich – wie es unsere Verfassung vorsieht – auch der Genehmigung der beiden Räte. Mit anderen Worten: Die Verhandlungen liefen immer auf der unteren Stufe, auf der Regionalebene. 1979, in der Dezembersession, wurde dieser Staatsvertrag unseren Räten unterbreitet und ohne Gegenstimme und Diskussion genehmigt.

Einige Ausführungen zum Bauwerk und zu Fragen der Verkehrsplanung: Diese Zollfreistrasse zwischen Lörrach und Weil durchkreuzt schweizerisches Gebiet in der Gemeinde Riehen. Sie ist weder eine National- noch eine Hauptstrasse, ist aus schweizerischer Sicht eine Strasse, die nicht subventionsberechtig ist. Sie hat also ausschliesslich regionalen Charakter. Gemäss Staatsvertrag werden die Kosten des schweizerischen Teilstückes von der Bundesrepublik Deutschland getragen; das Projekt kostet 29 Millionen Franken.

Der Entscheid des Bundesrechnungshofes ist nach unseren Informationen vor allem aus einem Grunde so ausgefallen: weil man aus subventionstechnischen Gründen eine Höherklassierung dieser Strasse wollte. Auch der Bundesrechnungshof hat festgestellt, dass diese Strasse lediglich regionalen Charakter habe und aus diesen Gründen weniger oder keine Mittel der Bundesrepublik Deutschland beanspruchen könne.

Die Vorgeschichte zeigt auch, dass man sich Mühe gegeben hat, verschiedenste Varianten zu suchen, die den topographischen und geographischen Problemen Rechnung tragen würden; selbstverständlich hat man die Folgen des Grundwassers und der Geologie erkannt.

So zeigen auch neueste Varianten und Projekte Nachteile auf. Längere Tunneln würden Verschiebung der Tunnelportale bedeuten; das hiess nichts anderes als Verlegung der Lärm- und Abgasquellen in die bewohnten Regionen. Eine Verlängerung von Tunnelstrecken hätte weitere Nachteile.

Die Strasse Weil-Lörrach hat – wie bereits ausgeführt – wohl regionalen Charakter, aber sie entlastet eine bedeutende Agglomeration. Ein Verzicht auf diese Strasse würde Umlagerungsverkehr bewirken, eine Umlagerung, die vor allem die Region Basel-Stadt und Umgebung wieder vermehrt belasten würde.

Einige Ausführungen zu den Beratungen in unserer Kommission: Wir haben uns am 13. Juli 1989 den Beratungen gewidmet und die zuständigen Personen angehört, vor allem den Vertreter des Basler Regierungsrates, Herrn Regierungsrat Keller.

Hier muss ich an die Adresse meines Kollegen Dünki doch eine Richtigstellung vornehmen: Es grenzt an Verleumdung, wenn gesagt wird, die Ausführungen des Baudirektors Keller in der Kommission seien skandalös gewesen. Ich verwahre mich zur Ehrenrettung von Herrn Keller gegen diese Qualifizierung. Herr Keller hat nichts anderes getan, als die ursprüngliche Meinung des Regierungsrates und des Basler Grossen Rates vorzutragen, die damals beide den Staatsvertrag einstimmig genehmigt haben. Er hat sich Mühe gegeben und meiner Meinung nach objektiv den neuen Gesichtspunkt des Basler Grossen Rates dargetan. Das Protokoll dazu kann eingesehen werden. Diese Qualifizierung ist ehrenrührig, Herr Dünki!

Wir haben andere Experten angehört: den Direktor des Bundesamtes für Strassenbau, je einen Vertreter des Buwal und des Departementes für auswärtige Angelegenheiten.

Die Entwicklung dieses Projekts zeigt natürlich, dass in den letzten Jahren ein Umdenken stattgefunden hat. Aber dieses Projekt hat eine dreissigjährige Geschichte. Während 25 Jahren hat sich niemand gegen dieses Projekt gewehrt. Es scheint also, dass das Licht bei unsern Basler Freunden erst in den letzten fünf Jahren aufgegangen ist. Meine lieben Basler Freunde, Ihr kommt spät! Ihr kommt so spät wie die Alte Fasnacht!

Das Problem ist gestellt. Die Standesinitiative Basel-Stadt will

entweder den Verzicht oder ein neues verändertes Projekt, das selbstverständlich Mehrkosten auslösen würde. Aus dieser Sicht habe ich aber noch keine Angebote gehört. Wer hätte wieviel dieser Mehrkosten zu tragen? Es ist weder eine National- noch eine Hauptstrasse. Bis heute trägt die Bundesrepublik Deutschland die Kosten. Ich nehme an, allfällige Mehrkosten würden nicht übernommen.

Interessant sind auch die Feststellungen der Petitionskommission des Basler Grossen Rates. Sie hat nämlich festgestellt, dass der Ausnahmeantrag 22 des Staatsvertrages nicht anrufbar ist. Es seien keine erheblichen Schwierigkeiten feststellbar, und die Verhältnisse hätten sich nicht wesentlich geändert. Vielleicht waren in der Petitionskommission zu viele Juristen, oder man hat nicht alle Gutachter angehört. Sei dem, wie es wolle, im Grossen Rat ist der Beschluss fast einstimmig gefasst worden, und es scheint, dass es selbst die Petitionskommission nicht mehr wagte, ihre Ueberlegungen einzubringen. Einige abschliessende Bemerkungen zu Stimmungen und Tatsachen.

Es ist so: Es entsteht ein allgemeiner Widerstand gegen Strassenbauten, neue Aspekte des Umweltschutzes fliesen ein, und diese müssen berücksichtigt werden. Vor allem findet aber – das muss hier festgestellt werden – das Sankt-Florians-Prinzip immer mehr Anwendung.

Im weiteren ist das Echo in der Oeffentlichkeit und bei den deutschen Länderbehörden nicht einheitlich. Es wird von Verzögerungsmanövern gesprochen. Man wirft uns Verschleppungstaktik vor. Es ist von einer beschämenden Haltung der Schweiz die Rede, und von eklatantem Vertragsbruch, sollten wir diesen Staatsvertrag in Zweifel ziehen.

Ich meine, dass ein weiterer wesentlicher Aspekt hier nicht beleuchtet wurde: dass die Bundesrepublik Deutschland den Grossteil ihrer Verpflichtungen aus dem Staatsvertrag erfüllt hat. So hat die Stadt Weil am Rhein uns Schweizern 60 000 m² Gelände zur Verfügung gestellt für den Bau des Zollamtes, um Basler Boden und Erholungsgebiete zu schonen. Das ist meiner Meinung nach eine grosse Vorleistung. Man kann nicht immer nur nehmen – es wäre auch einmal zu geben, vor allem im regionalen Bereich. Ein grosser Teil der Bauarbeiten ist ausgeführt, es fehlt noch das Teilstück auf Schweizer Territorium. Zu den Meinungen und Beschlüssen der Kommission:

1. Die Kommissionsmehrheit ist der Auffassung, dass es um Vertragstreue und eigentlich um den sprichwörtlichen Ruf unserer Eidgenossenschaft bezüglich Vertragstreue geht. Wir dürfen diese nicht fahrlässig aufs Spiel setzen. Es wäre unanständig, den einen Partner die Verpflichtungen erfüllen zu lassen und sich nachher davonzuschleichen.
2. Der Ausnahmeantrag 22 kann nicht angerufen werden, da keine erheblichen Schwierigkeiten bestehen und sich die Verhältnisse nicht wesentlich geändert haben.
3. Es sollen im Rahmen dieses Staatsvertrages alle technischen Verbesserungsmöglichkeiten geprüft werden. Das ist der Inhalt des Postulates der Kommission. Da sind Möglichkeiten der technischen Ausgestaltung bezüglich Abluft, Lärm und Linienführung gegeben. Aber es wäre auch darüber zu sprechen, wer die Mehrkosten trägt. Da erwarten wir selbstverständlich Angebote aus der betroffenen Region.
4. Die Kommission beantragt Ihnen mit 11 zu 4 Stimmen, der Standesinitiative sei keine Folge zu geben, und sie empfiehlt Ihnen mit 13 zu 0 Stimmen, dem Postulat der Kommission Folge zu geben.

Weder-Basel: Ich möchte Herrn Weber-Schwyz korrigieren. Er hat gesagt, wir seien gegenüber Deutschland quasi in der Pflicht, weil das Zollamt Otterbach auf deutschem Gebiet erstellt wurde.

Tatsächlich war die Schweiz in der Pflicht, aber die Schweiz hat dieses Areal in Kreuzlingen abgegolten, Herr Weber. Wir sind mit Deutschland wieder quitt. Ihr Argument kann ich nicht gelten lassen.

M. Felber, conseiller fédéral: L'accord en question a été signé par la Confédération le 25 avril 1977 et ratifié ensuite par les Chambres fédérales. Il a un caractère particulier puisqu'il ne faisait, du côté suisse, qu'autoriser la République fédérale

d'Allemagne à construire une route reliant deux localités de son territoire et qui passait à travers la Suisse. Nous n'avons pas à objecter de non-construction de notre part. C'est la République fédérale d'Allemagne qui construit en définitive. Par cet accord, la Suisse honorait un ancien engagement contractuel, contenu dans un traité du siècle passé entre la Confédération suisse et le Grand Duché de Baden. Les autorités cantonales de Bâle-Ville, celles de la commune de Riehen avaient à l'époque, en 1977, été associées aux négociations qui ont abouti à l'accord. L'arrêté fédéral concernant cet accord a été soumis au référendum facultatif qui n'a pas été utilisé. De cette manière, l'accord entre la République fédérale d'Allemagne et la Suisse est entré en vigueur le 1er août 1980. La longueur du tronçon sur le territoire suisse est d'environ 1600 mètres.

Peu après l'entrée en vigueur de l'accord, des groupements écologistes ont commencé, dans les deux pays, à s'opposer à la construction de la route. Dès lors, le tracé de cette route a fait, à plusieurs reprises, l'objet d'examen approfondis par les autorités cantonales. Mais, il apparaît que toutes les alternatives qui ont été proposées ont dû être rejetées pour différentes raisons techniques, géologiques. En 1987, le Département des constructions de Bâle-Ville suggérait au Département fédéral des affaires étrangères de demander à la République fédérale d'Allemagne de renoncer purement et simplement à construire cette route. Nous avons effectué des sondages auprès du «Auswärtiges Amt» de la République fédérale d'Allemagne et nous avons simplement constaté que notre voisin maintenait son intention de construire la route. C'est plus tard que le Grand Conseil de Bâle-Ville adoptait une initiative du canton visant à l'abandon du projet ou à l'élaboration d'un tracé alternatif. Lors de sa séance du 13 juillet, votre Commission des transports et du trafic a rejeté l'initiative du canton. Par contre, elle a adopté un postulat visant à de nouvelles négociations sur des tracés de routes alternatives.

Le Conseil fédéral vous propose de rejeter le postulat de la commission pour les raisons évoquées ici par M. Dünki. En effet, renvoyer au Conseil d'Etat de Bâle-Ville le soin d'ouvrir des négociations avec la République fédérale d'Allemagne, c'est amener le Conseil d'Etat de Bâle-Ville à constater dans un premier temps son incompétence et à renvoyer au Conseil fédéral l'obligation de réouvrir des négociations. Un canton n'est pas autorisé à négocier un traité international, signé et ratifié entre deux Etats souverains. C'est de la compétence de la Confédération, nous en donnons totalement acte à ceux qui ont défendu ce point de vue.

Cependant, nous rappelons que ce que l'on appelle en allemand la «Linienführung», sur laquelle le Gouvernement bâlois devrait négocier avec le côté allemand, c'est-à-dire pour lui avec le Land du Bade-Wurtemberg, selon le postulat de la commission, fait déjà partie de l'accord lui-même. Cette possibilité y est décrite. S'il s'agit de modifications mineures du tracé, des pourparlers entre Bâle et Bade-Wurtemberg pourraient être envisagés. S'il s'agit de modifications substantielles, par exemple la construction d'un tunnel – je vous rappelle que c'est la République fédérale d'Allemagne qui paie – il faudrait une révision de l'accord et, par conséquent, des négociations entre nos deux Etats.

La question qui se pose pour la Confédération est tout simplement de savoir si elle entend respecter un traité qu'elle a conclu en bonne et due forme avec un autre Etat. Le respect d'un traité international, c'est-à-dire du droit international public, constitue pour la Suisse, par tradition, un élément central dans la gestion de ses relations internationales. Dans la hiérarchie des lois, un traité international a la même valeur juridique qu'une loi fédérale. En effet, ce serait bien une première si notre pays ne respectait pas, dans ce cas présent, une obligation contractuelle découlant d'un traité international conclu avec un autre Etat.

La République fédérale d'Allemagne, interrogée, nous a rappelé à plusieurs reprises l'intérêt qu'elle attache à la réalisation de cette route. Du côté allemand, des investissements déjà importants ont été faits en vue d'un raccordement d'autres routes avec celle de Lörrach-Weil. Lors de sa visite officielle en Suisse, le 14 avril de l'année dernière, le Chancelier fédéral al-

lemann a manifesté son désir de voir débiter les travaux de construction sous peu. Il l'a fait en remettant au Conseil fédéral un mémorandum nous demandant de voir appliquer le traité. Il l'a fait après la décision du «Bundesrechnungshof» dont il a été fait allusion tout à l'heure dans cette salle.

Néanmoins, vu les difficultés politiques que rencontre la construction de cette route dans les communes concernées, la Suisse va demander prochainement la convocation de la commission mixte germano-suisse qui est prévue à l'article 18 de l'accord. La réunion de cette commission devra permettre de faire le point de la situation des deux côtés de la frontière et de délibérer sur la marche à suivre. A cette occasion, la commission mixte peut également examiner si les difficultés sont telles que de nouvelles négociations entre la Suisse et la République fédérale d'Allemagne sont nécessaires et doivent être ouvertes. Le cas échéant, les deux délégations peuvent formuler des recommandations à l'attention des deux gouvernements. Je conclus enfin en reprenant certains des arguments qui ont été évoqués. Le nouveau tracé de la route, nous vous l'avons déclaré, a fait, à plusieurs reprises, l'objet d'examen. Des alternatives ont été étudiées par des experts qui ne faisaient pas partie de l'administration fédérale. Toutes ont été rejetées pour des raisons techniques. Aujourd'hui on nous dit qu'il faut construire cette route, mais d'un autre côté on nous dit que cette route n'est pas nécessaire. Les Allemands demandent le respect de l'accord et veulent cette route.

En ce qui concerne la mise sous tunnel du tronçon suisse, il a également été étudié. C'est une solution qui ne s'est pas révélée excellente sur le plan géologique et il faut bien savoir que ce serait une solution extrêmement coûteuse dont, naturellement, il faudrait rediscuter avec les maîtres de l'ouvrage qui sont les services de la République fédérale d'Allemagne.

On nous a demandé dans cette salle de faire usage, suivant en cela la proposition du professeur Schmid de l'Université de Bâle, de l'article 22 de l'accord qui prévoit qu'en cas de modification sensible des circonstances existant au moment de sa conclusion, les Etats contractants, à la demande de l'un d'entre eux, négocieront une nouvelle réglementation. Il ne s'agit pas de remettre en cause l'accord, mais son application. Il est généralement admis que ce genre de clause, qui figure dans beaucoup de traités internationaux, c'est la clause que les juristes nomment dans leur latin *clausula rebus sistantibus*. Elle ne peut être évoquée qu'en cas de changements fondamentaux dans les circonstances existantes lors de la conclusion d'un traité. En droit privé ou en droit public, il est extrêmement rare qu'une référence à cette clause soit acceptée par les tribunaux.

A notre avis, l'évolution dans les conceptions de protection de l'environnement et du paysage sur une période de quelques années, de 1980 jusqu'à aujourd'hui, ne constitue certainement pas, juridiquement, une modification au sens de l'article 22 de l'accord. Par contre, comme nous vous l'avons dit, la construction de cette route dans les communes concernées soulève des difficultés que nous comprenons. Notre pays demandera donc la réunion de cette commission mixte germano-suisse. Cette réunion ne peut pas être refusée par l'autre partie. Il suffit que nous la demandions et elle se réunit. Cette clause est prévue à l'article 18 de l'accord.

En définitive, cette réunion de la commission permettra, à la commission elle-même, de vérifier s'il est nécessaire de reprendre des négociations au sens de l'article 22. Elle se prononcera s'il est nécessaire soit de modifier le tracé, soit de trouver d'autres solutions techniques, soit, le cas échéant, de réouvrir des négociations et c'est elle qui demanderait alors l'application de l'article 22 du traité.

Voilà les raisons qui incitent le Conseil fédéral à vous proposer de rejeter l'initiative cantonale du canton de Bâle-ville et de refuser les postulats qui ont été proposés, ils risqueraient de nous revenir sous la forme d'un boomerang au niveau du Conseil fédéral qui s'est déjà exprimé à ce sujet.

88.210

Standesinitiative Basel-Stadt
Initiative du canton de Bâle-Ville

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	92 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	59 Stimmen

Ad 88.210

Postulat der Verkehrskommission
Postulat de la commission des transports et du trafic

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung des Postulates	77 Stimmen
Dagegen	28 Stimmen

89.725

Postulat Burckhardt

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung des Postulates	75 Stimmen
Dagegen	1 Stimme

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

89.523

Motion Stucky

Aussagen eines Nationalrates im deutschen Fernsehen

Propos d'un conseiller national à la Télévision allemande

Wortlaut der Motion vom 21. Juni 1989

In einer Sendung des Süddeutschen Fernsehens hat am 10. Mai 1989 Nationalrat Jean Ziegler gesagt: « ... Wir haben das nicht wie im Deutschen Bundestag, und jeder Parlamentarier kann gleichzeitig in Verwaltungsräten von Grossbanken sitzen. Und 70 Prozent tun das auch. Es ist also ein weitgehend korruptes, kolonisiertes Parlament.»

1. Ich verlange eine Abklärung des Büros, ob die Behauptung, dass 70 Prozent der Ratsmitglieder gleichzeitig ein Verwaltungsmandat einer Grossbank ausüben, richtig ist.

2. Ich verlange vom Büro, sich von Nationalrat Jean Ziegler die Beweise, über die er offenbar verfügt, vorlegen zu lassen, nämlich dass

– das Parlament korrupt sei;

– das Parlament kolonisiert sei und von wem.

3. Sollten die Behauptungen Zieglers falsch sein, wird das Büro aufgefordert, die angemessenen Vorkehrungen zu treffen sowie eine Entschuldigung von Nationalrat Ziegler einzuholen, der Öffentlichkeit und dem Rat mitzuteilen, dass Nationalrat Ziegler gelogen hat, und diesen Tatbestand auch dem Süddeutschen Fernsehen in geeigneter Form zuhanden von Zuschauern mitzuteilen.

Texte de la motion du 21 juin 1989

Dans une émission de télévision allemande (Süddeutsches Fernsehen) du 10 mai 1989, le conseiller national Jean Ziegler a affirmé que, contrairement aux membres du Bundestag allemand, nos députés peuvent siéger dans les conseils d'administration de grandes banques, ce qui serait d'ailleurs le cas de 70 pour cent d'entre eux et que donc notre Parlement est largement «corrompu» et «colonisé».

1. Je prie le Bureau de dire si l'affirmation selon laquelle

70 pour cent des députés sont simultanément membres du conseil d'administration d'une grande banque est exacte.

2. Je demande au Bureau de prier le député Jean Ziegler de fournir les preuves qu'il doit manifestement posséder et qui établissent que

– le Parlement est «corrompu»

– le Parlement est «colonisé», et par qui.

3. Si les allégations du député Ziegler devaient se révéler fausses, le Bureau est prié de faire en sorte que le député Ziegler présente des excuses, de déclarer au conseil et au public que le député Ziegler a menti, et d'en informer la chaîne «Süddeutsches Fernsehen» sous une forme appropriée afin qu'elle puisse en faire part à ses téléspectateurs.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Auer, Darbellay, Fischer-Häggingen, Jeanneret, Steinegger (5)

Schriftliche Stellungnahme des Büros

vom 15. September 1989

Rapport écrit du Bureau du 15 septembre 1989

Im Jahre 1979 behandelte der Nationalrat eine Motion (78.484 Auer. Pressionen auf Parlamentarier), in welcher der Motionär eine Untersuchung der Erklärungen eines Ratskollegen verlangte. In seiner schriftlichen Stellungnahme stellte das Büro damals unter anderem fest, «dass für eine derartige Untersuchung die rechtlichen Grundlagen fehlen und dass das Büro weder die Kompetenz noch die Aufgabe (habe), die Richtigkeit oder Unrichtigkeit von Aussagen (von Ratsmitgliedern) zu prüfen zumal die Meinungsäusserungsfreiheit gewährleistet ist». Das Büro bestätigt diese Auffassung. Es gehört nicht in seinen Kompetenzbereich, den Wahrheitsgehalt der Aussagen von Ratsmitgliedern zu überprüfen. Das Büro beantragt daher, die Motion abzulehnen.

Im vorliegenden Fall hat das Büro immerhin folgendes festgestellt: Die schweizerische Bankgesetzgebung definiert den Begriff «Grossbank» nicht, aber die Statistiken der Schweizerischen Nationalbank nennen deren fünf. Gemäss dem öffentlichen Register der Interessenbindungen, das von den Parlamentsdiensten aufgrund der Angaben der Parlamentsmitglieder erstellt wird, sind elf Mitglieder der beiden eidgenössischen Räte Mitglied eines Verwaltungsrats einer Grossbank, d. h. 4,5 Prozent der Mitglieder des Parlaments. Man ist also weit von den 70 Prozent entfernt, die Herr Nationalrat Ziegler genannt haben soll.

Falls Herr Nationalrat Ziegler wahrheitswidrige Aeusserungen gemacht hat über eine parlamentarische Versammlung, deren Mitglieder ohne Ausnahme frei und demokratisch gewählt wurden, wird dies vom Büro bedauert.

Ausgehend von der Idee, dass alles, was übertrieben, auch unbedeutend ist, überlässt es das Büro Herrn Ziegler, seine Erklärungen, für welche er allein verantwortlich ist, richtigzustellen.

Schriftliche Erklärung des Büros

Déclaration écrite du Bureau

Ablehnung der Motion

Stucky: Herr Ziegler hat vor deutschem Fernsehpublikum über unser Parlament im Mai 1989 zwei Aussagen gemacht, die Gegenstand einer Motion sind: Erstens seien 70 Prozent der Ratsmitglieder gleichzeitig Verwaltungsratsmitglieder einer Grossbank, zweitens sei das Parlament korrupt und kolonisiert. Auch wenn unser Rat und die schweizerische Öffentlichkeit längst gewöhnt sind, Aeusserungen von Jean Ziegler als von geringem Wahrheitswert oder als Clownerien entgegenzunehmen, übersteigt die zitierte Aussage das landesübliche Mass an zumutbarer Schelte. Es ist mehr, weil der Vorwurf eines kriminellen Verhaltens des Grossteils der Ratsmitglieder erhoben wird, also eines Straftatbestandes, der eigentlich sofort zur Aufhebung der Immunität und Eröffnung eines Strafverfahrens führen müsste. Denn Korruption ist ein Grundübel, das, wie Lepra den Menschen, eine staatliche Gemeinschaft bis zum Verfall zerfressen kann.

Unser Büro stellt nun fest, dass lediglich 4,5 Prozent der Mitglieder des eidgenössischen Parlaments im Verwaltungsrat ei-

Postulat Burckhardt Strasse zwischen Lörrach und Weil am Rhein

Postulat Burckhardt 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	89.725
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.03.1990 - 14:30
Date	
Data	
Seite	499-508
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 386

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.