

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ich möchte beantragen, ihr Folge zu geben.

Abstimmung – Vote

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

90.327

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

Wortlaut der Interpellation vom 7. Februar 1989

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

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

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

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

Texte de l'interpellation du 7 février 1989

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

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

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

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

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

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

nement de certains travaux, d'où ma démarche pour influencer les décisions avant qu'elles n'interviennent, plutôt que d'essayer de les modifier une fois arrêtées.

En dépit de cette bonne logique, force est de constater aujourd'hui que le Conseil fédéral a opté pour la solution des restrictions de crédits annuels. Les conséquences de ce choix de politique financière sont évidentes. Il s'ensuit et il s'ensuivra des retards qui iront s'allongeant, repoussant la mise en service de la N 16 de plusieurs mois au moins.

Et bien cela, carrément dit Monsieur le Conseiller fédéral, les Jurassiens ne peuvent pas l'accepter! Ils n'ont que trop attendu une voie de communication routière qui se révèle indispensable pour sortir leur région d'un isolement préjudiciable à son économie, pour qu'on les oblige encore à patienter plus que les contraintes techniques ne l'exigent.

Mais j'énonce là des notions qui vous sont bien connues. Vous n'ignorez rien des chemins montants et malaisés – ils ne sont pas encore sablonneux – qui relient le Jura à la Suisse, puisque l'an dernier, avec la Commission des transports et du trafic, vous avez pu découvrir les difficultés de notre tracé.

Si la conséquence directe des ajournements d'allocation de tranches de crédits suffisants constitue une forme de sanction pour les Jurassiens, malgré leur rejet massif, en avril dernier, des initiatives antiroutières – une prise de position qui d'ailleurs en dit long sur leurs aspirations à disposer enfin de leur route nationale – il convient également d'évoquer les conséquences indirectes des retards mis à la réalisation de la N 16. Tout d'abord, pour l'Etat du Jura, l'an dernier déjà, une vingtaine de millions de crédit fédéral ont manqué dans la caisse. Exprimé autrement, en 1989, on a réalisé pour 70 millions de francs de travaux sur les chantiers de la Transjurane, dont 44 millions octroyés par la Confédération. La différence, négative pour le canton, n'a été payée aux entreprises que cette année, avec incidence naturellement sur les disponibilités financières pour le programme 1990. Ainsi sont créées les conditions d'un enchaînement en cascade générant un ralentissement dans la réalisation de l'ouvrage.

Les entreprises de génie civil sont, elles aussi, confrontées à ce coup de frein financier. On leur a demandé de s'équiper en matériel, machines, camions, et en personnel naturellement. Elles l'ont fait et elles sont prêtes à entrer en action, mais certains mandats tardent. On s'occupe alors comme on peut, à la limite du seuil de rentabilité.

Je connais, Monsieur le Conseiller fédéral, de petits patrons qui ont recouru à de gros emprunts pour constituer un parc d'engins performants afin de répondre à la demande au jour J et qui, aujourd'hui, font de petits boulots pour survivre, les yeux fixés sur les taux d'intérêts. Il y a là une situation que le Conseil fédéral se doit de prendre au sérieux et qu'il doit prendre en considération le Ministre des finances, dût-il assouplir ses positions.

On pourrait encore comprendre la politique restrictive du Conseil fédéral en matière financière si l'argent n'était pas disponible. Or, que ne le répète-t-on assez: le fonds routier, dont le principe est constitutionnel, est tellement là qu'il est constitué de 2,35 milliards de francs. La surtaxe sur les carburants alimente ce fonds à raison de quelque 1,5 milliard par an en moyenne. On dispose donc des moyens nécessaires à l'achèvement dans les délais du réseau autoroutier suisse.

De notre point de vue, il ne peut y avoir de motifs, même pas le financement de RAIL 2000, pour détourner l'affectation de ce fonds constitué par les contributions des automobilistes. Et là-dessus je ne pense pas m'engager trop en affirmant que les Chambres se montreront intraitables.

Aussi, Monsieur le Conseiller fédéral, permettez-moi de vous adjurer de convaincre le collège gouvernemental, et en particulier notre estimable ministre des finances, d'avoir à fournir l'effort de rattrapage pour que les délais de réalisation des autoroutes en construction soient respectés. En particulier, il y a lieu de passer de moins de 120 millions attribués au canton du Jura en 1990 à la tranche de crédits annuels de 157 millions primitivement escomptée par le canton constructeur.

Pour conclure, j'ajoute que l'on ne saurait invoquer une prétendue surchauffe qu'il n'appartiendrait pas à la Confédération d'aggraver pour restreindre les tranches de crédits à desti-

nation d'un ouvrage national dans un canton périphérique. Le Jura n'est ni Zurich ni Genève. D'ailleurs, l'envol des taux hypothécaires remettra probablement en ordre cette surchauffe. Je vous remercie, Monsieur le Conseiller fédéral, de nous informer dans quels termes le gouvernement entend faire droit à notre demande, sachant que, en tout état de cause, nous redoublerons d'attention lorsque le budget de la Confédération pour 1991 sera soumis à l'examen de notre conseil.

Bundesrat **Ogi**: Herr Ständerat Flückiger, ich muss Ihnen vorab sagen: Die Mittel, die zur Verfügung stehen, diktieren unsere Möglichkeiten. Heute und morgen treffen die kantonalen Baudirektoren mit unserem Finanzminister zusammen; ich darf sagen: unser Finanzminister wagt sich sozusagen in die Höhle des Löwen. Ich nehme an, dass die Baudirektoren diese von Ihnen jetzt vorgetragene Sorgen auch anmelden werden.

Zu Ihrer Interpellation im einzelnen folgendes: 1988 hatte der Kanton Jura 28,9 Millionen Franken für die Nationalstrassen zur Verfügung. 1989 stieg diese Summe auf 44,1 Millionen Franken. Der Kanton überzog den Kredit um 3,3 Millionen Franken. 1990, also im laufenden Jahr, konnte der Bundesrat von den ursprünglich bereitstehenden 985 Millionen Franken deren 114,1 Millionen dem Kanton Jura zuteilen. Dank des vom Parlament bewilligten Nachtragskredites von 150 Millionen Franken erhielt der Kanton Jura zusätzlich noch 24,7 Millionen Franken. Total stehen dem Kanton Jura für 1990 138,8 Millionen Franken zur Verfügung. Jeder achte Autobahnfranken geht also nach Delsberg. Der Kanton Jura hat leider auch 1989 sein Konto überzogen, was Verschiebungen – wie Sie gesagt haben, Herr Ständerat Flückiger – ins Jahr 1990 nötig machte.

Gesamtschweizerisch liegen die Bundesgelder für den Nationalstrassenbau weit unter den Wünschen der Kantone. Der Grundsatz der Opfersymmetrie verlangt, dass unvermeidliche Kürzungen einigermaßen gleichmässig auf alle verteilt werden. Ich sage noch einmal: Die Mittel diktieren unsere Möglichkeiten.

Wenn das Parlament einen Plafond beim Ausgabenwachstum beschliesst, sind auch im Nationalstrassenbau Grenzen gesetzt. Leider ist es finanzrechtlich unumgänglich, Entnahmen aus den Rückstellungen der Treibstoffzölle über die Rechnung zu nehmen. Damit beeinflussen sie die Staatsquote und unterliegen deren Limiten. Der Bundesrat kann keine Garantie geben, dass die N 16 nach den Zeitvorstellungen des Kantons Jura vollendet werden kann. Ich muss Ihnen sagen: Die kommenden Budgetberatungen, auch in diesem Rat, werden hier eine wichtige Weichenstellung bringen.

Im neuen langfristigen Bauprogramm sollen aktuelle Leitplanken für die Zukunft gesetzt werden, damit auch die Kantone wissen, wie es weitergeht. Aber wir müssen zuerst die Budgetberatungen abwarten. Das Programm werden wir – so hoffe ich – noch in diesem Jahr, also 1990, verabschieden können. Ich werde bei den folgenden Vorstössen noch weitere Informationen abgeben, damit ich jetzt nicht zu lang werde.

M. Flückiger: Je n'ai rien à redire quant à l'approche présentée par M. le chef du Département des transports, des communications et de l'énergie. En revanche, sur le fond de sa réponse, je dois malheureusement me déclarer très partiellement satisfait.

Interpellation Flückiger Verzögerung beim Bau der N 16 vermeiden

Interpellation Flückiger Eviter tout retard pour la N 16

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1990
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.327
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.09.1990 - 08:00
Date	
Data	
Seite	642-643
Page	
Pagina	
Ref. No	20 019 197

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.