

CH_VB 85.991 vom 19. März 1986

Bundesverwaltung, 1986-03-19, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_85.991

FR: CH_VB 85.991 du 19 mars 1986

IT: CH_VB 85.991 del 19 marzo 1986

Erwägungen

E. 19

mars 1986 einmal umgekehrt als üblich. Stimmen Sie einmal einem Anliegen des Kantons Basel-Stadt zu! Präsident: Herr Wick beantragt, an der Motion festzuhalten. Bundesrätin Kopp: Nationalrat Wick, ich wäre natürlich bereit, das sorgfältig anzusehen, auch wenn es auf Ihrem Mist gewachsen wäre und nicht auf demjenigen der Fremdenpolizei. Aufgrund Ihrer Ausführungen bin ich bereit, Ihre Motion als Postulat entgegenzunehmen. Präsident: Herr Wick ist damit einverstanden. Ueberwiesen als Postulat - Transmis comme postulat #ST# 84.094 Ueberprüfung von Nationalstrassenstrecken Réexamen de tronçons de routes nationales Botschaft und Beschlussentwurf vom 17. Dezember 1984 (BBI 1985 I, 534) Message et projet d'arrêté du 17 décembre 1984 (FF 1985 I, 541) Antrag der Kommission Eintreten und Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates Ordnungsantrag Günter Es sei eine ordentliche Eintretensdebatte zu führen und auf die Beschränkung der Eintretensdebatte auf die Kommissionssprecher zu verzichten. Ordnungsantrag Herzog Es wird eine Eintretensdebatte bzw. eine allgemeine Aussprache durchgeführt. Proposition de la commission Entrer en matière et adhérer au projet du Conseil fédéral Motion d'ordre Günter Prévoir un véritable débat d'entrée en matière et ne pas limiter la discussion générale aux interventions des rapporteurs. Motion d'ordre Herzog Prévoir un débat d'entrée en matière (discussion générale). Steinegger, Berichterstatter: Zur Ausgangslage darf ich Sie vorerst an den Verfassungsauftrag erinnern. In Artikel 36bis Absatz 1 heisst es: «Der Bund wird auf dem Wege der Gesetzgebung die Errichtung und Benützung eines Netzes von Nationalstrassen sicherstellen.» Allerdings wird bereits im Absatz 3 der Auftrag gegeben, den wirtschaftlich nutzbaren Boden nach Möglichkeit zu schonen. Dieser Verfassungsartikel ist in der Volksabstimmung vom 6. Juli 1958 angenommen worden. Er war Teil des Gegenentwurfes gegen ein Volksbegehren für eine Verbesserung des Strassennetzes, das noch wesentlich weiter gegangen wäre. Sie haben also immer noch den Verfassungsauftrag, ein Nationalstrassennetz zu bauen, und nicht die Aufgabe, die Fertigstellung des Netzes grundsätzlich zu verhindern. Auf der Grundlage dieses Verfassungsartikels hat der Bundesrat am 3. Juli 1959 den Entwurf für das Nationalstrassengesetz und am 5. Februar 1960 die Botschaft für die Festlegung des Nationalstrassennetzes unterbreitet. Das vorgeschlagene Nationalstrassennetz stützte sich auf die Arbeiten der Planungskommission für die Planung des Hauptstrassennetzes, welche ihre Arbeiten bereits 1954 begann. Dieser Bericht der Kommission wurde im April 1958 erstattet. Nun war dieser Bericht beileibe nicht euphorisch. Man hat damals für 1980 mit 800 000 Automobilen gerechnet. Diese 800000 Automobile waren bereits 1963 erreicht, und wir hatten 1980 statt dessen 2,2 Millionen. Die damalige Volksabstimmung 1958 fand also in Kenntnis dieser Vorstellungen über das Nationalstrassennetz statt. Die eidgenössischen Räte sind auch bei der Erweiterung dieses Netzes sehr zurückhaltend gewesen. Es ist bis heute dreimal erweitert worden: 1965 durch den Gotthardtunnel, 1972

durch die Umfahrung Zürichs und 1984 durch die Transjurastrasse. 1974 wurde die Volksinitiative «Demokratie im Nationalstrassenbau» eingereicht. Diese Initiative hätte viele Kompetenzen an die eidgenössischen Räte verlagert und ein fakultatives Referendum eingeführt. 1978 ist diese Initiative mit 1,2 Millionen Nein zu 700 000 Ja und allen Ständesstimmen abgelehnt worden. Immerhin haben die Räte bei der Behandlung dieser Volksinitiative eine Motion überwiesen, die eigentlich den Auslöser für die heutige Debatte bildet. Der Bundesrat wurde nämlich beauftragt, in einem Bericht darzulegen und zu beantragen, ob und wieweit das Nationalstrassennetz zu revidieren sei. Es wurden einige Strecken namentlich aufgeführt. Schliesslich wurde gewünscht, dass in der Zwischenzeit bei diesen Strecken keine Baubeschlüsse usw. gefasst würden. Um den Vollzug dieser Motion vorzubereiten, hat der Bundesrat eine Kommission zur Überprüfung von Nationalstrassenstrecken unter dem Präsidium unseres Kollegen Biel eingesetzt, die Kommission NUP. Der Schlussbericht dieser Kommission trägt das Datum Dezember 1981. 1982 wurde ein grosses Vernehmlassungsverfahren zu diesem Bericht veranstaltet. 1983 hat sich auch die beratende Kommission für den Nationalstrassenbau damit befasst, und die vorliegende Botschaft ist vom Bundesrat im Dezember 1985 verabschiedet worden. In verschiedenen Kantonen haben zu verschiedenen Nationalstrassenteilstücken auch Volksabstimmungen stattgefunden. Diese regional-demokratischen Veranstaltungen sind natürlich problematisch und können das im übergeordneten Interesse zu erstellende Nationalstrassennetz nicht in Frage stellen. Da diese Abstimmungen nicht gegen die Beschlüsse und Kompetenzen des Bundes aufkommen, sind sie teilweise zu eigentlichen Frustrationsauslösern geworden. Es handelt sich um Übungen mit konsultativem Wert. Wir müssen die Ergebnisse dieser Abstimmungen angemessen in die Beurteilung einbeziehen und insbesondere dort berücksichtigen, wo es nicht um die Verhinderung von Teilstücken geht, sondern lediglich um Varianten der Linienführung. Zu den massgebenden Kriterien: 1. Verkehrsfreiheit: Diese bedeutet nicht Anspruch auf Strassenbau. Verkehrsfreiheit bedeutet aber grundsätzlich freie Wahl der Verkehrsmittel. Wie die Verkehrsfreiheit keinen Anspruch auf Strassenbau beinhaltet, so verbietet sie andererseits auch die systematische Diskriminierung und Behinderung irgendeines Verkehrsmittels. 2. Gesamtsystem: Mindestens seit der Erarbeitung der Gesamtverkehrskonzeption sollten wir in der Lage sein, den Verkehr als Gesamtsystem zu begreifen. Die kritischere Einstellung zum Strassenbau, die sicher richtig ist, darf uns andererseits nicht dazu verleiten, nur noch sektoral und nach Abschnitten zu denken. «Bahn 2000» und Leistungsauftrag SBB gehen davon aus, dass kein über die Vollendung des Nationalstrassennetzes hinausgehender Bau von Hochleistungsstrassen durchgeführt wird. Wir sind also von dieser Seite her nicht behindert. Ich darf auch sagen, dass die im Verkehrsmodell der GVK prognostizierte Verkehrsentwicklung sich in etwa bestätigt hat. Und wir haben hier eine besondere Verantwortung, weil mit der zunehmenden Fertigstellung die Realisierung der letzten Teilstücke politisch immer schwieriger wird und weil wir bezüglich Entlastung vom Strassenverkehr immer weni-

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Motion Wick Abgewiesene Asylbewerber. Aufenthalt in der Schweiz Motion Wick Demandeurs d'asile. Statut provisoire In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1986 Année Anno Band I Volume Volume Session Frühjahrssession Session Session de

printemps Sessione Sessione primaveraile Rat Nationalrat Conseil Conseil national
Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 14 Séance Seduta Geschäftsnummer 85.991 Numéro
d'objet Numero dell'oggetto Datum 19.03.1986 - 15:00 Date Data Seite 354-356 Page
Pagina Ref. No

E. 20

014 182 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.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.