

DELIB

Verhandlungsheft

Begrenzung des Strassenbaus
Nationalstrassennetz

Cahier des délibérations

Stabilisation du réseau routier
Réseau des routes nationales

Quaderno delle deliberazioni

Limitazione delle costruzioni
stradali
Rete delle strade nazionali

88.060 / 89.009

Parlamentsdienste
Services du Parlement
Servizi del Parlamento

Verantwortlich für diese Ausgabe - Responsable de cette édition

Parlamentsdienste
Dokumentationszentrale
E. Frischknecht, Tel. 031/61 97 31

Services du Parlement
Centrale de documentation
E. Frischknecht, tél. 031/61 97 31

Bezug durch:

Parlamentsdienste
Dokumentationszentrale
3003 Bern
Tel. 031/61 97 44
Telefax 031/61 82 97

- S'obtient:

Services du Parlement
Centrale de documentation
3003 Berne
Tél. 031/61 97 44
Téléfax 031/61 82 97

PARLAMENTSDIENSTE
Dokumentationszentrale

Bern, 23. Januar 1990

SERVICES DU PARLEMENT
Centrale de documentation

Berne, 23 janvier 1990

Inhaltsverzeichnis

		Seite
1	Uebersicht über die Verhandlungen	III
2	Detaillierte Uebersicht über die Verhandlungen	IV
3	Rednerliste	VIII
4	<u>Verhandlungen der Räte</u>	
	88.060 Begrenzung des Strassenbaus. Volksinitiative	
	Nationalrat	
	28. 09. 1989	1493
	15. 12. 1989	IV
	Ständerat	
	29. 11. 1989	667
	15. 12. 1989	V
	89.009 Nationalstrassennetz. Volksinitiativen	
	Nationalrat	
	28. 09. 1989	1505
	15. 12. 1989	VI
	Ständerat	
	29. 11. 1989	668
	15. 12. 1989	VII

Table des matières

	Pages	
1	Résumé des délibérations	III
2	Résumé détaillé des délibérations	IV
3	Liste des orateurs	VIII

Débats dans les conseils

88.060 Stabilisation du réseau routier. Initiative populaire

Conseil national	28. 09. 1989	1493
	15. 12. 1989	IV
Conseil des Etats	29. 11. 1989	667
	15. 12. 1989	V

89.009 Réseau des routes nationales. Initiatives populaires

Conseil national	28. 09. 1989	1505
	15. 12. 1989	VI
Conseil des Etats	29. 11. 1989	668
	15. 12. 1989	VII

A. UEBERSICHT UEBER DIE VERHANDLUNGEN
RESUME DES DELIBERATIONS

177/88.060 n Begrenzung des Strassenbaus. Volksinitiative

Botschaft und Beschlussesentwurf vom 31. August 1988 (BBl III, 745) über die Volksinitiative «Stopp dem Beton – für eine Begrenzung des Strassenbaus».

N *Verkehrskommission*

S Hunziker, Danioth, Delalay, Meier Hans, Meier Josi, Piller, Rhinow, Rüesch, Seiler (9)

1989 28. September. Beschluss des Nationalrates nach Entwurf des Bundesrates.

177/88.060 n Stabilisation du réseau routier. Initiative populaire

Message et projet d'arrêté du 31 août 1988 (FF III, 708) concernant l'initiative populaire «Halte au bétonnage – pour une stabilisation du réseau routier».

N *Commission des transports et du trafic*

E Hunziker, Danioth, Delalay, Meier Hans, Meier Josi, Piller, Rhinow, Rüesch, Seiler (9)

1989 28 septembre. Décision du Conseil national conforme au projet du Conseil fédéral.

180/89.009 n Nationalstrassennetz. Volksinitiativen

Botschaft und Beschlussesentwürfe vom 25. Januar 1989 (BBl I, 641) über die Volksinitiativen «für eine autobahnfreie Landschaft zwischen Murten und Yverdon», «für ein autobahnfreies Knonauer Amt», «für eine autobahnfreie Aarelandschaft zwischen Biel und Solothurn/Zuchwil» und «für einen autobahnfreien Kanton Jura».

N *Pidoux, Ammann, Aregger, Berger, Bircher, Blatter, Brélaz, Dünki, Etique, Fischer-Seengen, Friderici, Hildbrand, Hösli, Kohler, Leuenberger-Soleure, Matthey, Meizoz, Müller-Meilen, Neuenschwander, Rüttimann, Savary-Freiburg, Scheidegger, Theubet* (23)

S *Verkehrskommission erweitert: Lauber, Affolter, Bühler, Cavadini, Cottier, Danioth, Ducret, Flückiger, Hänsenberger, Iten, Küchler, Meier Hans, Piller, Reichmuth, Uhlmann* (15)

A. *Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für eine autobahnfreie Landschaft zwischen Murten und Yverdon»*

1989 28. September. Beschluss des Nationalrates nach Entwurf des Bundesrates.

B. *Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für ein autobahnfreies Knonauer Amt»*

1989 28. September. Beschluss des Nationalrates nach Entwurf des Bundesrates.

C. *Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für eine autobahnfreie Aarelandschaft zwischen Biel und Solothurn/Zuchwil»*

1989 28. September. Beschluss des Nationalrates nach Entwurf des Bundesrates.

D. *Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für einen autobahnfreien Kanton Jura»*

1989 28. September. Beschluss des Nationalrates nach Entwurf des Bundesrates.

180/89.009 n Réseau des routes nationales. Initiatives populaires

Message et projets d'arrêtés du 25 janvier 1989 (FF I, 617) concernant les initiatives populaires:

– «pour une région sans autoroute entre Morat et Yverdon»,

– «pour un district de Knonau sans autoroute»,

– «contre la construction d'une autoroute entre Bienne et Soleure/Zuchwil»,

– «pour un canton du Jura libre d'autoroute».

N *Pidoux, Ammann, Aregger, Berger, Bircher, Blatter, Brélaz, Dünki, Etique, Fischer-Seengen, Friderici, Hildbrand, Hösli, Kohler, Leuenberger-Soleure, Matthey, Meizoz, Müller-Meilen, Neuenschwander, Rüttimann, Savary-Fribourg, Scheidegger, Theubet* (23)

E *Commission des transports et du trafic élargie par: Hänsenberger, Iten, Piller, Reichmuth* (15)

A. *Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «pour une région sans autoroute entre Morat et Yverdon»*

1989 28 septembre. Décision du Conseil national conforme au projet du Conseil fédéral.

B. *Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «pour un district de Knonau sans autoroute»*

1989 28 septembre. Décision du Conseil national conforme au projet du Conseil fédéral.

C. *Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «contre la construction d'une autoroute entre Bienne et Soleure/Zuchwil»*

1989 28 septembre. Décision du Conseil national conforme au projet du Conseil fédéral.

D. *Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «pour un canton du Jura libre d'autoroute»*

1989 28 septembre. Décision du Conseil national conforme au projet du Conseil fédéral.

2 88.060 Begrenzung des Strassenbaus. Volksinitiative
Stabilisation du réseau routier.
Initiative populaire

Detaillierte Uebersicht über die Verhandlungen
Résumé détaillé des délibérations

2.1 Nationalrat 28. 09. 1989 Conseil national

	Seite Page
<u>2.11 Allgemeine Aussprache - Discussion générale</u>	
Meizoz (S, VD), rapporteur	1493, 1502
Hösli (V, GL), Berichterstatter	1494, 1502
Diener (G, ZH)	1494, 1502
Herczog (--, ZH)	1495
Rebeaud (G, GE)	1496
Fierz (G, BE)	1497
Müller-Wiliberg (V, AG)	1497
Frey Walter (V, ZH)	1497
Friderici (L, VD)	1498
Ammann (S, SG)	1498, 1504
Schmidhalter (C, VS)	1499
Maeder (U, AR)	1500
Dünki (U, ZH)	1500
Müller-Meilen (R, ZH)	1501, 1502
Gysin (R, BL)	1501
Scherrer (--, BE)	1501
Ogi (V), Bundesrat	1502

2.12 Detailberatung - Discussion par articles 1504

Gesamtabstimmung - Vote sur l'ensemble 1505

2.13 Schlussabstimmung - Vote final

15. 12. 1989

Für Annahme des Beschlussentwurfes	102 Stimmen
Dagegen	29 Stimmen

Leuenberger-Solothurn (S)	1508
Weder-Basel (U)	1509
Theubet (C, JU)	1510
Fischer-Seengen (R, AG)	1511
Scheidegger (R, SO)	1511
Savary-Vaud (R)	1511
Etique (R, JU)	1512
Kohler (R, BE)	1512
Ammann (S, SG)	1512
Brügger (S, FR)	1513
Matthey (S, NE)	1513
Friderici (L, VD)	1514
Wiederkehr (U, ZH):	1514
Hösli (V, GL)	1515
Meier-Glattfelden (G, ZH)	1515
Hänggi (C, SO)	1516
Zwygart (U, BE)	1516
Neuenschwander (V, ZH)	1516
Stocker (G, ZH)	1517
Savary-Fribourg (C)	1517
Jeanneret (L, NE)	1517
Hafner Rudolf (G, BE)	1518
Dünki (U, ZH)	1518
Luder (V, BE)	1518
Schmid (G, TG)	1519
Steffen (--, ZH)	1519
Ogi (V), Bundesrat	1521

2.32 Detailberatung - Discussion par articles 1523, 1524

Gesamtabstimmung - Vote sur l'ensemble 1523, 1524

2.33 Schlussabstimmung - Vote final

15. 12. 1989

Bundesbeschluss A - Arrêté fédéral A	
Für Annahme des Beschlusentwurfes	93 Stimmen
Dagegen	45 Stimmen
Bundesbeschluss B - Arrêté fédéral B	
Für Annahme des beschlussenwurfes	91 Stimmen
Dagegen	48 Stimmen
Bundesbeschluss C - Arrêté fédéral C	
Für Annahme des Beschlusentwurfes	95 Stimmen
Dagegen	49 Stimmen

	Seite Page
<u>2.41 Allgemeine Aussprache - Discussion générale</u>	
Lauber (C, VS), Berichterstatter	668, 673, 675, 677
Piller (S, FR), Sprecher der Minderheit	669
Küchler (C, OW)	670
Cottier (C, FR)	671
Uhlmann (V, TG)	672
Cavadini (L, NE)	672
Reichmuth (C, SZ)	672
Roth (C, JU)	673
Gautier (L, GE)	673
Jaggi (S, VD)	673
Ogi (V), Bundesrat	674, 676, 678
Iten (R, ZG)	675
Jagmetti (R, ZH)	675
Weber (U, ZH)	676
Affolter (R, SO)	677
Simmen (C, SO)	678
<u>2.22 Detailberatung - Discussion par articles</u>	
	674, 677, 678
Gesamtabstimmung - Vote sur l'ensemble	675, 677, 679

2.23 Schlussabstimmung - Vote final

15. 12. 1989

Bundesbeschluss A - Arrêté fédéral A Für Annahme des Beschlussentwurfes Dagegen	38 Stimmen 5 Stimmen
Bundesbeschluss B - Arrêté fédéral B Für Annahme des beschlussentwurfes Dagegen	38 Stimmen 5 Stimmen
Bundesbeschluss C - Arrêté fédéral C Für Annahme des Beschlussentwurfes Dagegen	38 Stimmen 5 Stimmen

3.1 Nationalrat - Conseil national

Ammann (S, SG)	1498, 1504, 1512
Bircher (S, AG)	1507, 1520
Brélaz (G, VD)	1507, 1520
Brügger (S, FR)	1513
Diener (G, ZH)	1494, 1502
Dünki (U, ZH)	1500, 1518
Etique (R, JU)	1512
Fierz (G, BE)	1497
Fischer-Seengen (R, AG)	1511
Frey Walter (V, ZH)	1497
Friderici (L, VD)	1498, 1514
Gysin (R, BL)	1501
Hafner Rudolf (G, BE)	1518
Hänggi (C, SO)	1516
Herczog (--, ZH)	1495
Hösli (V, GL), Berichterstatter	1494, 1502, 1515
Jeanneret (L, NE)	1517
Kohler (R, BE)	1512
Leuenberger-Solothurn (S)	1508
Luder (V, BE)	1518
Maeder (U, AR)	1500
Matthey (S, NE)	1513
Meier-Glattfelden (G, ZH)	1515
Meizoz (S, VD), rapporteur	1493, 1502
Müller-Meilen (R, ZH)	1501, 1502
Müller-Wiliberg (V, AG)	1497
Neuenschwander (V, ZH)	1516
Ogi (V), Bundesrat	1502, 1521
Pidoux (R, VD), rapporteur	1505, 1519
Rebeaud (G, GE)	1496
Rüttimann (C, AG), Berichterstatter	1506, 1520
Savary-Fribourg (C)	1517
Savary-Vaud (R)	1511
Scheidegger (R, SO)	1511
Scherrer (--, BE)	1501

Schmidhalter (C, VS)	1499
Schmid (G, TG)	1519
Steffen (--, ZH)	1519
Stocker (G, ZH)	1517
Theubet (C, JU)	1510
Weder-Basel (U)	1509
Wiederkehr (U, ZH):	1514
Zwygart (U, BE)	1516

3.2 Ständerat - Conseil des Etats

Affolter (R, SO)	677
Cavadini (L, NE)	672
Cottier (C, FR)	671
Gautier (L, GE)	673
Hunziker (R, AG), Berichterstatter	667
Iten (R, ZG)	675
Jaggi (S, VD)	673
Jagmetti (R, ZH)	675
Küchler (C, OW)	670
Lauber (C, VS), Berichterstatter	668, 673, 675, 677
Ogi (V), Bundesrat	668, 674, 676, 678
Piller (S, FR), Sprecher der Minderheit	669
Reichmuth (C, SZ)	672
Roth (C, JU)	673
Simmen (C, SO)	678
Uhlmann (V, TG)	672
Weber (U, ZH)	676

Neunte Sitzung – Neuvième séance

Donnerstag 28. September 1989, Vormittag
Jeudi 28 septembre 1989, matin

08.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Iten

88.060

Begrenzung des Strassenbaus. Volksinitiative Stabilisation du réseau routier. Initiative populaire

Botschaft und Beschlussentwurf vom 31. August 1988 (BBI III, 745)
Message et projet d'arrêté du 31 août 1988 (FF III, 708)

Anträge siehe Detailberatung
Propositions voir discussion par articles

Präsident: Wir haben Ihnen zum Ablauf der Debatte über die Volksinitiativen «Begrenzung des Strassenbaus» und «Nationalstrassennetz» ein Papier austeilten lassen. Die Debatte ist beschränkt auf die Kommissions- und Fraktionssprecher.

M. Meizoz, rapporteur: L'initiative populaire «Halte au bétonnage – Stabilisation du réseau routier», déposée le 25 février 1986, demande que la Constitution fédérale soit complétée par un nouvel article 34quater, aux termes duquel le réseau routier, ouvert au public et généralement accessible au trafic motorisé, ne doit pas dépasser sa superficie totale, relevée au 30 avril 1986. De nouvelles routes ou extensions de route ne pourraient être réalisées que si des surfaces équivalentes du réseau routier étaient réaffectées à d'autres fins. Les dispositions édictées par les cantons et les communes concernant la participation des électeurs aux décisions en matière de constructions routières seraient réservées.

La Commission des transports et du trafic de votre conseil a examiné cette initiative populaire le 23 février 1989. Elle a entendu à cette occasion des représentants du Comité d'initiative, de l'Association suisse des transports, de la Fédération routière suisse et du Touring Club suisse. Cette initiative s'inscrit dans le droit fil de deux interventions parlementaires qui, portant sur le même objet, lui ont, en quelque sorte, frayé la voie, à savoir: une motion émanant du Parti du travail/PSA et des organisations progressistes, datée du 25 février 1985, qui, en suspens depuis plus de deux ans, a été classée le 20 mars 1987; une initiative Herczog du 20 juin 1985, à laquelle notre conseil a refusé de donner suite dans sa séance du 19 juin 1986. Enfin, l'initiative recouvre pratiquement la même matière et procède du même esprit que celle ayant pour but d'empêcher la construction de quatre tronçons d'autoroute et dont nous débattons tout à l'heure.

Cela étant, nous sommes tentés de dire que l'initiative, si originale soit-elle dans son articulation et dans son contenu, aborde un thème connu qui a déjà inspiré les variations les plus diverses et les plus inattendues. On retiendra du faisceau d'arguments avancés à l'appui d'un nouvel article 34quater de la Constitution fédérale que l'initiative constitue, aux yeux de ses auteurs, une mesure à long terme pour lutter contre la mort des forêts, pour protéger les terres cultivables et les zones de détente, pour épargner au pays un bétonnage excessif. Plutôt que de décréter de nouvelles interdictions, il vaut mieux, disent les auteurs de l'initiative, diminuer l'attrait de la route,

donc décourager l'emploi de la voiture, en réduisant les espaces destinés à la circulation d'automobiles privées. La mobilité ne pouvant augmenter indéfiniment, nous serons amenés, qu'on le veuille ou non, à prendre de telles mesures. Il serait sage d'agir dès maintenant, disent-ils, avant d'y être contraint, pour que les adaptations dictées par les circonstances puissent s'opérer dans les meilleures conditions possibles. Enfin, l'initiative favoriserait une réorientation de la politique des transports, axée sur la planification de l'offre plutôt que sur la planification de la demande, comme c'est généralement le cas aujourd'hui.

La Commission des transports et du trafic reconnaît que l'initiative traduit des préoccupations bien réelles, largement ressenties au sein de la population face à la dégradation de notre environnement. La commission ne sous-estime pas la gravité et la complexité des problèmes engendrés par l'expansion du parc automobile, par l'accélération de la motorisation. La commission n'en est pas pour autant encline à faire siennes les options contenues dans l'initiative. Sa religion est ainsi faite que le chemin tracé n'est guère praticable, qu'il est semé d'embûches, qu'il est en tout cas mal dessiné. Nul doute que la solution proposée, si elle était adoptée, nous conduirait dans l'impasse la plus totale.

La commission a la conviction profonde que les buts visés par l'initiative seront plus vite et plus sûrement atteints en agissant sur d'autres fronts. C'est ainsi que, en ce qui concerne l'amélioration de la qualité de l'air, on obtiendra certainement des résultats plus probants en mettant en oeuvre les moyens plus directs, décrits dans le cadre de la stratégie de lutte contre la pollution atmosphérique. La conservation des terres agricoles ainsi qu'une occupation plus rationnelle du sol, en matière d'habitat notamment, seront mieux assurées par le biais de dispositions relevant de l'aménagement du territoire. De même, l'on freinera plus efficacement la progression du trafic motorisé privé, ainsi que la consommation d'énergie en mettant l'accent sur la promotion des transports publics.

La commission vous propose de ne pas donner suite à cette initiative pour d'autres raisons aussi, qui découlent plus directement des exigences particulières qu'elle contient. La date limite, par exemple, est arbitraire. Elle pose des problèmes d'application que les auteurs de l'initiative ne nient pas. Etablir après coup, c'est-à-dire 4 ou 5 ans plus tard, ce qu'était l'état du réseau routier à la date du 30 avril 1986, est une entreprise ardue, de longue haleine, qui entraînerait de fastidieux et coûteux travaux administratifs. Le résultat en serait un surplus approximatif, source de contestations, générateur de cas de rigueur. Il ne sera pas toujours possible de trouver des surfaces à compenser dans la région même où il pourrait s'avérer indispensable d'étendre le réseau routier, fût-ce au prix d'une définition souple, extensible, de la notion de région.

La région pourrait être intercantonale, nous dit-on. On voit d'emblée ce que cela suppose de difficultés à l'heure où il faudrait en tracer les contours, ou encore lorsqu'il s'agirait de déterminer les surfaces devant être affectées à d'autres fins pour compenser celles «mangées» par l'extension du réseau routier. Les autorités compétentes ou le corps électoral des cantons et des communes concernées n'auraient pas nécessairement des vues concordantes en la matière. Gageons que les partenaires d'une telle opération ne mesureraient pas tous à la même aune leur intérêt à sa réalisation.

Enfin, il faut en convenir, le réservoir de compensations n'est pas inépuisable. Rien ne permet d'affirmer, comme le font les auteurs de l'initiative, que ce réservoir de compensation présente des surfaces considérables. Parfois, faute d'un besoin dûment établi en matière de transports publics, par exemple, il faudrait se résoudre à défaire ce qui avait été patiemment édifié au fil des années. La destruction ou la désaffectation de routes construites depuis le 30 avril 1986 serait très probablement perçue par la population comme un gaspillage des fonds publics. On peut penser que celle-ci ne serait pas prête à y souscrire. Les pistes cyclables séparées, ouvertes au trafic motorisé, seraient sacrifiées dans la mesure où l'initiative ne prévoit aucune dérogation en leur faveur.

L'initiative frapperait moins la construction des routes nationales et cantonales que celle des routes communales. En effet,

près des 70 pour cent du réseau routier sont constitués par des routes communales, secteur dans lequel on a observé la plus forte croissance depuis 1960, sous la pression de l'essaimage de nouveaux quartiers d'habitations et de la dispersion de l'habitat. Tout porte à croire qu'il en irait de même demain. Enfin, il faut le souligner, l'initiative aggraverait les déséquilibres entre régions développées et celles qui le sont moins. Elle aurait pour effet d'accroître les disparités entre celles qui sont correctement pourvues en voies de communications et celles qui sont moins généreusement dotées. Les régions périphériques seraient en quelque sorte pénalisées. En rejetant l'initiative, on ne donne pas pour autant voie libre pour plus de béton et pour un développement démesuré de notre réseau routier. Le Conseil fédéral a par ailleurs déjà annoncé la couleur et, dans le cadre de la stratégie de lutte contre la pollution de l'air, a expressément renoncé à demander l'extension du réseau des routes nationales tel que fixé en 1960.

Le non à l'initiative signifie, aux yeux de la commission, que d'autres voies s'offrent à nous, permettant plus sûrement et plus rapidement de réaliser les objectifs visés. Je les ai évoquées dans le corps de ce rapport. Je rappelle que ces voies passent notamment par l'aménagement du territoire, la promotion des transports publics et la mise en oeuvre d'une nouvelle stratégie de lutte contre la pollution de l'air. La commission vous demande, par 13 voix contre une, et 4 abstentions, de rejeter l'initiative. Elle vous invite, par 15 voix contre une et 2 abstentions, à en faire de même en ce qui concerne le contre-projet présenté par Mme Diener.

Hösl, Berichterstatter: Knapp zusammengefasst verlangt die Initiative, dass die gesamte Fläche von National-, Kantons- und Gemeindestrassen nicht vergrössert wird und sogar auf den Stand von vor drei Jahren reduziert werden muss. Die Verkehrskommission des Nationalrats hat die Initiative am 23. Februar eingehend geprüft und dabei Vertreter der Initianten des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes (FRS) und des Verkehrs-Clubs der Schweiz angehört. Die Verkehrskommission des Nationalrats hatte schon 1985 eine parlamentarische Initiative von Herrn Herzog ähnlichen Inhalts vorzubereiten.

Vor der Kommission führten die Vertreter des Initiativkomitees u. a. folgendes aus: «Wir werden also in jedem Fall nicht darum herumkommen, den privaten Autoverkehr einzuschränken. Nur ist es dannzumal vielleicht zu spät. Wir empfehlen eine Umkehr im heutigen Moment, quasi eine Minute vor zwölf, im Interesse eines geordneten Rückzugs. Die vorgeschlagene Initiative könnte der Beginn einer solchen Wende in der Verkehrspolitik sein. Denn zweifellos und unbestritten führt eine Reduzierung des öffentlich zugänglichen Strassennetzes zu einer Reduzierung des privaten Autoverkehrs.»

Noch deutlicher formulierte Nationalrat Herzog – Mitglied des Initiativkomitees – vor der Verkehrskommission des Nationalrats die Ziele: «Verkehrspolitisch müssen wir heute Grundsätze entwickeln, nach denen ein Uebergang von der Nachfrage- zur Angebotsplanung stattfindet. Der Grossteil der baulichen Infrastruktur des Verkehrssystems für das Jahr 2000 besteht heute. Die Verkehrsvolumenreduktion geschieht dadurch immer, indem Verkehrsträger reduziert werden.»

Was meint unsere Kommission dazu? Eine Reduktion des Gesamtverkehrsvolumens bedeutet gleichzeitig Einschränkung der Mobilität. Es ist Mode geworden, die Mobilität generell zu kritisieren. Aber: ohne Mobilität wären unsere Bergdörfer ausgestorben. Gesamthaft ist die Mobilität eine Konsequenz von Grundrechten, die wir nicht aufgeben wollen. Die Grundrechte, die zum Teil Ursache der Mobilität sind, wurden in der Uno-Menschenrechtserklärung vom 10. Dezember 1948 festgehalten. Einige Beispiele: Artikel 23 fordert das Recht auf Arbeit und auf freie Berufswahl. Die freie Berufswahl bedeutet aber auch, dass der Arbeitnehmer an seinen Arbeitsplatz gelangen muss. Unsere moderne Wirtschaft beruht auf Arbeitsteilung, und Arbeitsteilung bedeutet Verkehr. Eine künstliche Einschränkung würde geradezu die sozial Schwächsten treffen, z. B. die Arbeitslosen.

Artikel 24 der Menschenrechtserklärung statuiert einen An-

spruch auf Erholung und Freizeit; auch dieses Recht führt zu Verkehr. Grundsätzlich haben die Initianten recht, wenn sie die Mobilität nicht bis ins Unendliche wachsen lassen wollen. Ein Mittel dazu ist eine vernünftige Raumplanung. Hier ist in den letzten vierzig Jahren nicht alles perfekt gemacht worden. Wohnsiedlungen und Arbeitsplätze wurden weit weg voneinander – auf der grünen Wiese – gebaut. Auf die bestehenden öffentlichen Verkehrsmittel wurde dabei oft zuwenig Rücksicht genommen. Auch Schulen und Spitäler wurden oft weit entfernt von den Wohnsiedlungen und Bahnhöfen erstellt. Die unsinnigen Baulandpreise haben dazu geführt, dass sich die Leute Wohnungen weit ausserhalb der Zentren suchen müssen, weil sie die Mietzinse sonst nicht bezahlen können.

Die dadurch entstandenen Probleme wären durch die Initiative nicht gelöst. Um sie zu lösen, wurden 1969 bzw. 1986 die Raumplanungs- und der Wohnbauförderungsartikel in die Bundesverfassung aufgenommen. Der Grundsatz, dass die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel noch stärker gefördert werden soll, ist richtig. In dieser Beziehung ist schon einiges erreicht worden, z. B. mit Tarifmassnahmen von Bund, Kantonen und Gemeinden. Aber auch ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs braucht Land. Die Diskussionen über die Neubaustrecken für die «Bahn 2000» in den betroffenen Kantonen zeigen das deutlich. Ein grosser Teil der neu gebauten Strassen sind Quartiererschliessungsstrassen. Der grösste Zuwachs an Strassenlänge ist deshalb auch bei den Gemeindestrassen zu verzeichnen: 23 Prozent Zunahme von 1960 bis 1984. Mit den Bestimmungen, wie die Initiative sie verlangt, wäre es praktisch nicht mehr möglich, neue Wohnsiedlungen zu bauen. Die Möglichkeiten, bestehende Strassen wieder schmaler zu machen und die Fläche wieder anzupflanzen, sind gering. Wenn der Trax vorfährt und Lärm und Gestank verbreitet, um eine Strasse zu verschmälern und neu zu asphaltieren, ist das dann Umweltschutz? frage ich Sie. Einzelne wenige überdimensionierte Strassen dürfen nicht zu falschen Annahmen verleiten. Wenn keine neuen Wohnsiedlungen oder Industrie- und Gewerbeüberbauungen mehr möglich sind, wird jede Raumplanung unmöglich. Wohn-, Gewerbe- und Industriebauten würden zerstreut dort realisiert, wo schon eine Erschliessungsstrasse besteht. Solche Wohnungen sind meistens sehr teuer. Die Initiative hätte gerade in der heutigen Zeit, da günstige Wohnungen Mangelware sind, verheerende soziale Auswirkungen.

Die Initiative greift stark in die Kompetenzen der Kantone und Gemeinden ein. Die Kantone und Gemeinden werden gezwungen, den bisher in ihrer alleinigen Zuständigkeit liegenden Strassenbau nach Bundesvorschriften einzuschränken und die Strassen auf den Stand vom 30. April 1986 zu reduzieren. Heute ist das Strassenwesen weitgehend Sache der Kantone und Gemeinden. Lediglich im Nationalstrassenbau stehen dem Bund weitgehende Kompetenzen zu. An dieser Kompetenzaufteilung im Strassenwesen sollte aus föderalistischen Gründen nichts geändert werden. Sonst kommt es zur Bevormundung der Kantone und Gemeinden durch den Bund, und zwar in einem Bereich, in dem der Bürger traditionsgemäss ein grosses Mitbestimmungsrecht hat. Die Kompetenz zum Bau von Gemeindestrassen liegt z. B. bei den Gemeinden, weil diese die Verhältnisse besser beurteilen können und selbst auch ein Interesse an der Schonung der Natur haben.

Die Initiative trifft viel weniger den Bau von National- und Kantonsstrassen, sondern ganz besonders die Gemeindestrassen.

Die technischen und administrativen Probleme, die bei einer Annahme der Initiative entstehen würden, sind in der Botschaft des Bundesrats eingehend dargelegt. Wir müssen sie nicht wiederholen.

Die Verkehrskommission beantragt Ihnen, mit 13 Stimmen zu einer, bei 4 Enthaltungen, dem Antrag des Bundesrats zuzustimmen und die Initiative abzulehnen.

Frau Diener, Sprecherin der Minderheit: Es ist an sich schade, dass diese Initiative so wenig Interesse hervorruft. (*Heiterkeit*) Ja, das finde ich schade – vor allem auch darum, weil jetzt, heute vor dem Bundeshaus junge Menschen stehen, die auf

unseren Nationalrat noch eine Hoffnung setzen. (*Zwischenruf Fischer-Hägglings: Wir auch!*) Ja, Herr Fischer, Sie haben den jungen Menschen gesagt, diese Strassen werden alle gebaut. Ich bin vorhin gleich hinter Ihnen her gegangen, und ich habe auch die Gesichter dieser jungen Menschen gesehen und dabei gedacht, wir sollten es uns heute morgen nicht allzu einfach machen.

Die vorliegende Initiative «Stopp dem Beton» ist eine der besten Initiativen, die es überhaupt gibt, auch wenn Sie das nicht wahrhaben wollen. Sie ist formell kurz, klar und unmissverständlich formuliert, und inhaltlich würde sie uns zwingen – ich sage absichtlich «würde», weil ich erlebt habe, dass das nicht eintrifft –, uns mit unseren Grenzen, mit den Grenzen der menschlichen Existenz, auseinanderzusetzen.

Sie kennen den Inhalt; die Initiative verlangt, dass der Höchstumfang des öffentlichen Strassennetzes für den motorisierten Verkehr auf dem Niveau vom April 1986 plafoniert wird. Es sind auch Ausnahmen vorgesehen: einerseits für dünn besiedelte Gebiete, wenn Strassen notwendig sind, und andererseits für Anpassungen ans Strassennetz nach Aufgabe von Strassen- und Autobahnprojekten. Neue Strassen oder Strassenweiterungen dürfen nur noch gebaut werden, wenn wir kompensieren, wenn wir dem motorisierten Verkehr entsprechende Flächen entziehen.

Die Möglichkeiten sind sehr vielfältig. Ich möchte Ihnen nur einige aufzählen: Fussgängerzonen, Velowege, Busstrecken und Wohnstrassen. Es ist also ganz klar nicht ein Bauverbot für Strassen, sondern es geht darum, innerhalb des Plafonds kreativ mit dem Strassenbau umzugehen.

Diese Bedingungen, die in der Initiative formuliert sind, zwingen uns zur Diskussion über die Grenzen unserer Mobilität: Wo sind zum Beispiel die Grenzen unseres Kulturlandverlustes? Welchen Stellenwert darf der Strassenverkehr zum Beispiel in der Gesellschaft einnehmen? Wo setzen uns Pflanzen, Tiere, Luft, Lärm, Lebens- oder Wohnqualität Grenzen in unserem Mobilitätswahn? Traurig war, dass diese Fragen weder in die Botschaft noch in die Kommissionsarbeit Eingang gefunden haben. Ganz am Rande wurden sie vielleicht gestreift. Aber dem Thema Begrenzung wird geflissentlich aus dem Wege gegangen. Wir politisieren, wie wenn sich unser Leben in Grenzenlosigkeit abspielen könnte. Doch der Freiheitswahn ist schon längst ausgeträumt und zum Alptraum geworden, auch wenn Sie das noch nicht wahrhaben wollen.

Dies zeigte übrigens auch letzte Woche die Boden- und die Energiediskussion. Wenn wir die Grenzen einmal akzeptieren würden, die uns die Umwelt, die Ökologie, setzt, dann würden gleichzeitig bei uns Menschen nämlich kreative Kräfte frei. Kreativität ist etwas, was in Zukunft ganz sicher von uns gefordert wird. Erst begrenzte Güter werden kreativ genutzt und nicht verschleudert!

Kreativität im Zusammenhang mit dieser Initiative würde zum Beispiel heissen, dass, wenn wirklich ein Strassenneubau notwendig ist, aufgezeigt werden muss, wo entsprechende Strassenflächen reduziert werden könnten. Es geht also hier, analog zum Waldgesetz, darum, dass das Strassennetz – ich komme nachher bei meinem Gegenvorschlag darauf zurück – von der Plafonierung her festgelegt ist.

Ich möchte noch ein paar grundsätzliche Gedanken zum Strassenbau und zum Thema Strassen mit Ihnen durchgehen, sofern Sie dazu Lust haben. Die Strassen dienten früher der menschlichen Kommunikation. Sie dienten der Verbindung von Menschen, von Gütertransporten, sie dienten zur Erreichbarkeit eines gewünschten Ortes, einer Gegend. Ich bezweifle, ob heute die Strassen wirklich noch der Kommunikation dienen. Allenfalls, wenn Sie vielleicht in einem Stau stehen und Ihr Picknick austauschen! Sicher ist jedoch, dass die Strassen Fussgänger «unter den Boden» zwingen, Kulturland verschlingen, Dorf- und Quartiergemeinschaften trennen, Wohnraum und Lebensqualität verdrängen und Isolationseffekte in der Fauna bewirken.

Ich möchte Ihnen noch ein paar Zahlen zu den sozialen Aspekten beim Strassenbau geben. In der Schweiz zählen wir pro Jahr 1 000 Tote, 3 000 Invalide und 30 000 Verletzte. Oder wenn Sie lieber etwas mehr Schlagzeilen haben, dann kann ich Ihnen auch noch die Zahlen von Westeuropa geben. In Westeu-

ropa zählen wir pro Jahr 50 000 Tote, 150 000 Behinderte und mehr als 1,5 Millionen verletzte Menschen auf den Strassen. Da möchte ich Sie fragen: Wo beziehen wir diese körperlichen, seelischen, sozialen Folgen unserer Strassenbaubeschlüsse mit ein? Wo gewichten wir menschlichen Schmerz in unserer Politik?

Es drängen sich auch die Fragen der volkswirtschaftlichen Tragbarkeit auf. Soziale und Umweltkosten der Mobilität werden nach wie vor von der öffentlichen Hand bezahlt, weit entfernt vom Verursacherprinzip. Aber auch der Strassenbau selber kostet. Herr Direktor Suter hat im Mai dieses Jahres vor der schweizerischen Bauwirtschaft ausgeführt, dass er bis zum Jahre 2010 noch für fast 20 Milliarden Franken Strassen bauen will, und zwar Nationalstrassen. Ich frage mich, wo und in welcher Form diese 20 Milliarden Franken noch verbaut werden sollen, welche Unsummen an Material, an Energie, an Land, an Landschaft hier noch verbaut werden sollen. Die Schweiz hat ja heute schon das dichteste Strassennetz von Europa. Das Schienennetz ist 15mal kleiner bei uns in der Schweiz. Ich möchte Ihnen auch zu bedenken geben, dass der Benzinverbrauch im ersten halben Jahr 1989 wieder um rund 5 Prozent angestiegen ist. Die Mobilität steigt und steigt. Und je mehr Strassen wir haben, um so mehr Verkehr werden wir haben.

Die Botschaft – Herr Bundesrat – hält auf Seite 11 ganz lakonisch fest, dass wir auch in Zukunft weiterhin Strassen bauen müssen, weil die Mobilität ständig steigt. Ich möchte hier einmal mehr festhalten, dass es kein Naturgesetz ist, dass unsere Mobilität ständig wächst. Wir haben eine Verkehrspolitik, und mit unserer Verkehrspolitik können wir Einfluss nehmen, in welche Richtung sich unsere Mobilität entwickelt.

Warum haben eigentlich solche Fragen keinen Platz in der Botschaft gefunden, frage ich mich. Ich war auch sehr empört darüber, dass das Zahlenmaterial der Botschaft sich auf das Jahr 1984 stützt. Zum Beispiel stammten die Flächenbemessungen oder die Länge der Strassen von 1984. Letzte Woche hatte ich dann auf meine Forderung in der Kommission einen Zettel mit dem sogenannten neuen Zahlenmaterial auf meinem Pult. Das möchte ich hier festhalten, weil ich über die Art dieseszettels entrüstet war. Darauf war nun der neueste Stand 1989 angegeben, das Strassennetz war nun um 10 000 km kürzer als 1984 – mit der lakonischen Begründung, man habe jetzt eine neue Klassierung bei der Strassenbemessung –, und das war auch das Ende der Botschaft. Ich erwarte eigentlich eine seriösere Unterstützung meiner parlamentarischen Tätigkeit.

Noch kurz etwas zu meinem Gegenvorschlag: In der Kommission wurde inhaltlich nicht diskutiert, weil man sich einerseits hinter dem Datum versteckte und andererseits hinter Punkt 4 der Initiative. Man warf der Initiative vor, sie sei unrealistisch, weil sie sich auf April 1986 stützt. Ich habe in meinem Gegenvorschlag dieses Datum gestrichen, um Sie zu bitten oder zu zwingen, sich nun inhaltlich mit dieser Initiative auseinanderzusetzen. Ueber Punkt 4, der auch in der Botschaft kritisiert wurde, weil er zu Unklarheiten führen würde, habe ich mit Professor Saladin und Professor Rausch von Zürich gesprochen. Beide haben unabhängig voneinander gesagt, dieser Punkt sei nicht notwendig, da das Recht der Kantone, betreffend Strassen mitentsprechen zu können, erhalten bleibe; er könne daher durchaus gestrichen werden. Da diese zwei Kritikpunkte in meinem Gegenvorschlag nun gestrichen sind, möchte ich Sie bitten, sich jetzt inhaltlich mit den sehr notwendigen Punkten auseinanderzusetzen.

Eines zum Schluss noch: Glauben Sie doch bitte nicht, in unserem begrenzten Raum sei eine unbegrenzte Mobilität möglich!

Herczog: Im Strassenbau heisst Fortschritt heute «Rückbau». Hierzu ist die vorliegende Initiative ein richtiger Vorschlag. Demgegenüber verharren Bundesrat, Kommissionsmehrheit und einige Beamte in der umgekehrten Reihenfolge, in einer verkehrspolitischen Ideologie von vorgestern. Das Strassenbaukonzept – insbesondere beim Nationalstrassennetz – basiert auf Vorstellungen, die im allerbesten Fall ein Vierteljahrhundert alt sind. Ihre Argumente für den weiteren Strassenbau

laufen immer wieder auf dieselben drei Formeln, eigentlich auf drei Leerformeln, hinaus:

1. Es sollen Lücken geschlossen werden.
2. Es sollen Gebiete vom Mehrverkehr entlastet werden.
3. Es sollen irgendwelche Regionen wirtschaftlich gefördert werden.

Eine zeitgemässe Verkehrspolitik, die aus gemachten Fehlern lernen will und nicht alte Fehler seit 25 bis 30 Jahren permanent wiederholen möchte, kann diesen drei Formeln heute problemlos entgegentreten.

1. Die Ideologie der durchgehenden Verbindung bzw. der Lückenschliessung ist ein typischer Oldie aus den fünfziger Jahren. Die heutige Verkehrsplanung, Herr Hösli hat mich richtig zitiert, muss angebots- und nicht bedarfsorientiert sein. Mit anderen Worten: Der Strassenraum und die Strassenplanung sollen sich nicht irgendeinem allfälligen Mehrverkehr und einem Zuwachs, den man irgendwie aus einem allfälligen Motorfahrzeugverkehr prognostiziert, anpassen, sondern umgekehrt. Das Ziel ist klar: wir wollen keinen unnötigen Mehrverkehr erzeugen.

2. Die Entlastungsideologie wurde durch die Praxis klar überholt. Das Strassenangebot bzw. das Angebot an Verkehrsinfrastruktur erzeugt neuen Verkehr, neue Strassen, neue Infrastruktur. Es ist eine Banalität; sie wurde hier zum xten Mal erwähnt, aber wir müssen das einfach immer wiederholen.

Herr Steinegger, ich möchte nicht mehr das Beispiel der Axenstrasse erwähnen, es ist ja jetzt einigermassen veraltet, statt dessen ein neues Beispiel aus der Stadt Zürich: Die Westtangente sollte bekanntlich durch die Nordumfahrung entlastet werden. Sie wurde auch einige Monate ein bisschen entlastet. Jetzt ist der vollständige Verkehr, ja im Volumen sogar mehr, wieder da, und zudem hat es viel mehr Lastwagenverkehr als vorher. Sie können alle Zahlen kontrollieren. Unser verkehrspolitisches Ziel – keine Vermehrung des Verkehrs, sondern im guten Falle eine Reduzierung des Verkehrs – heisst daher auch: keine Erweiterung des Strassenraums.

3. Die wirtschaftliche Bedeutung. Sie können im Raum Olten und Oensingen die Situation selber betrachten oder entsprechende Studien nachlesen. Es ist ganz klar: Die Nationalstrassen – ähnlich auch die Hochleistungsstrassen – haben vorwiegend Verteiler- und Grosshandelsbetriebe angezogen, also Betriebe, die für die Zahl der Arbeitsplätze überhaupt nicht ins Gewicht fallen. Dass Autobahnen im Gegenteil sogar wirtschaftlich schwache Räume aussaugen, weil dort dann nur Wohnungen erstellt werden, von denen man so schnell wie möglich in die Zentren fahren kann, ist auch nachweisbar. Es ist zu befürchten, dass dies insbesondere bei der Transjurane der Fall sein wird. Zudem sieht die Initiative, was die wirtschaftlich benachteiligten Regionen betrifft, eine klare Ausnahme vor: Selbstverständlich können in wirtschaftlich benachteiligten Regionen weiterhin benötigte und nicht unnötige Strassen gebaut werden.

Vielleicht ist noch wichtig, darauf hinzuweisen, dass es auch in wirtschaftlich benachteiligten Regionen sehr wenige Gebiete gibt, in denen man nicht innerhalb von 30, 40 Kilometern ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrsmittel erreichen könnte. Hier zielt die Initiative aber insbesondere auf einen finanziellen Schwachpunkt der ganzen Strassenbauerei, nämlich auf den Automatismus der Treibstoffzölle, die einfach so wie Manna vom Himmel irgendwie auf die Kantone verteilt und dann in Beton verlockt werden.

Ein besonderer und wichtiger Aspekt der Umweltbelastung beim Strassenbau – und diese Initiative berücksichtigt speziell diesen Aspekt – ist der unwirtschaftliche Umgang mit dem Boden. Mehr als ein Viertel der heute überbauten Fläche in den Bauzonen ist bereits Strassenbaufläche. Wenn Sie die Flächen ausserhalb der Siedlungsgebiete hinzuzählen, liegt der Prozentsatz noch um einiges höher. Ich habe in dieser Session bereits erwähnt, dass der heutige Flächenbedarf pro Einwohner für den Verkehr etwa doppelt so hoch ist wie der für das Wohnen, obwohl man diese Fläche ja bereits als so enorm angesehen hat. Zudem ist die Bodenverschwendung nicht allein ein quantitatives, sondern insbesondere ein qualitatives Problem.

Die Versiegelung der Bodenfläche hat eine praktisch nicht

mehr umkehrbare negative Wirkung auf den Bodenhaushalt: Entwässerung, Verdichtung usw.

Zum Schluss: Eine Ähnlichkeit zwischen der Strassenbau- und der Energiedebatte ist unübersehbar. Es hat sehr lange gedauert, bis die Urheber der Kaiseraugst-Motion eingestanden haben, dass – wie damals gesagt wurde – nach eingehender Lagebeurteilung die Realisierungschancen dieses AKW nach offiziellem Fahrplan gleich Null sind. Wenn eine Realisierung überhaupt möglich wäre, wäre eine Inbetriebnahme erst zu einem Zeitpunkt vorzusehen, zu dem ein solches Vorhaben gesellschaftlich, wirtschaftlich und ökologisch von den Realitäten bereits überholt wäre. Diese Initiative will im gleichen Sinn vorstossen. Sie ist ein politischer Vollzug der Realitäten und will – wenn wir es in einer ähnlichen Sprache ausdrücken wie damals – erstens die Nichtrealisierung weiterer Strassen und zweitens die Option für das Autofahren offenlassen.

Die Frage ist somit auch heute sehr ähnlich: Wollen wir als fundamentalistische Befürworter der Strassenbaueuphorie von überholten Randbedingungen ausgehen, oder wollen und erstreben wir heute eine Verkehrspolitik im Einklang mit den gesellschaftlichen, ökologischen und wirtschaftlichen Realitäten?

Ich bitte Sie, der Initiative zuzustimmen.

M. Rebeaud: Je suis membre du comité d'initiative et, depuis qu'elle a été déposée, je me suis dit que le Conseil fédéral serait sage en recommandant au peuple de l'approuver. Il aurait été utile que le gouvernement prenne à son compte ce texte et nous permette de retirer l'initiative.

En définitive, c'est une pratique tout à fait classique en politique suisse que de fixer des mécanismes qui permettent d'éviter le dépassement de certaines limites. Vous connaissez la loi sur les forêts, qui prévoit que tout défrichement doit être compensé par un reboisement de surface équivalente dans la même région. L'initiative vous propose exactement le même mécanisme pour le réseau routier.

Actuellement, nous avons toute la procédure découlant de la loi sur l'aménagement du territoire concernant les surfaces d'assolement, qui prévoit que chaque canton doit ménager, sur son territoire, une surface suffisante pour nourrir le pays en cas de crise. La Confédération n'a pas à dire quels champs ou quels terrains doivent être préservés, mais la surface doit être garantie.

Il y a quelques années, le Parlement a instauré ce que l'on appelle le «Personalstopp» qui n'est rien d'autre qu'un système de ce genre. En l'occurrence, je ne sais pas si c'était une bonne idée. Mais, qu'implique-t-il? Il impose une limitation du nombre des fonctionnaires que peut employer la Confédération. A la charge du Conseil fédéral d'utiliser son quota de fonctionnaires où ils sont nécessaires et de réduire les effectifs où ils le sont moins.

C'est exactement le même genre de logique que vous proposez l'initiative. Faisons des routes là où elles sont indispensables, à condition de désaffecter une surface équivalente dans la même région – vous savez bien que ce critère est assez extensible comme on l'a vu avec la loi sur les forêts – de manière à éviter une augmentation du volume global du trafic routier.

J'ai pris note des nombreux arguments que nous ont rappelés tout à l'heure les porte-parole de la commission. On pourrait y répondre point par point, mais je crois que cela n'en vaut pas la peine. Au fond, ces arguments sont plutôt des prétextes. En réalité, ce que la majorité d'entre vous refuse, c'est l'idée d'une limitation ou d'un plafonnement du trafic routier. Ce qui est rejeté par l'intermédiaire de ces arguments plus ou moins techniques selon lesquels l'initiative est irréalisable et bureaucratique, ce sont des limites à l'extension du trafic routier et aux effets désastreux que ce dernier, déjà trop dense, engendre dans notre pays. Vous les connaissez: mille morts par année, une pollution de l'air à peine soutenable quoi qu'en dise le Touring Club suisse, et une dégradation substantielle et considérable de la qualité de nos paysages et de notre vie.

Cette initiative est bonne. J'espère que le peuple suisse sera plus avisé que le Conseil fédéral et que vous, puisque tout à l'heure vous allez refuser de la soutenir. J'aimerais simplement que, dans le débat qui suivra, comme nous n'aurons

plus la parole, les adversaires de cette initiative répondent à trois questions.

Premièrement, est-ce véritablement un progrès que de se rendre en voiture jusque sur les bords de l'Adriatique pour, ensuite, être contraint de revenir – cela s'est passé cet été – encombrer les rives de la Maggia? Deuxièmement, est-il intéressant pour la qualité de notre vie et de notre économie que l'on puisse manger à Lugano des tomates cultivées en Hollande, parce que celles du jardin d'à côté sont plus chères?

Ma troisième question est plus importante et je l'adresse également au Conseil fédéral. Est-il sage de prévoir une augmentation du trafic à long terme, alors que les pays riches, c'est-à-dire les Etats-Unis et l'Europe occidentale, qui représentent 8 pour cent de la population mondiale, sont déjà aujourd'hui responsables des trois quarts de la pollution atmosphérique en CO₂ qui menace la planète de catastrophes climatiques? Pouvons-nous continuer à long terme à cultiver ce genre de déséquilibre suicidaire? Si vous répondez négativement à cette question, cela signifie que vous devez soutenir une telle initiative et même aller plus loin.

Fierz: Es ist erwähnt worden: Der Autoverkehr, der sich auf immer mehr Strassen immer weiter ausdehnt, führt zu Bodenverschwendung, zu Rohstoffverschwendung, zu Bodenversiegelung, zu Umweltverschmutzung und ist ein wesentlicher Faktor für den Treibhauseffekt. All das wissen wir. Der ökologische Schaden geht weiter. Autobahnen können von Wildtieren nicht überschritten werden, auch nicht auf den kleinen Brücken, die man für sie baut. Geteerte Strassen können von Laufkäfern nicht überschritten werden. Das Bundesgericht hat letzthin – dank Kollege Zbinden – schon Mäuse als schutzwürdig auf der Strasse erklärt. Aber auch Kleinlebewesen gehören zu unserer Welt. Und wir wissen, dass zerschnittene ökologische Netze zu nichts taugen. Das ist ein Detail, aber mir liegt alles Lebende am Herzen.

Wenn Wachstum in einem begrenzten Raum immer weiter geht, so haben wir dafür in der Biologie Beispiele: Es gibt Leute, die einen Tumor im Schädelinnern haben. Er wächst – er muss nicht einmal sehr stark wachsen, und plötzlich ist fertig. Und dieses Parlament – vielleicht auch der Souverän in seiner Mehrheit – geht immer noch von der Voraussetzung aus, dass dieses wahnsinnige Wachstum immer weitergehen kann; von unserem Bundesrat, von Herrn Müller in der «Neuen Zürcher Zeitung» wird eine schöne Rhetorik betrieben. Im ganzen macht das einen wahnhaften Eindruck. Wahnhaft, weil es mit den Naturgesetzen nicht übereinstimmen kann.

Zusammenfassend müssen wir sagen: Dieser gigantische Automobilitätsirrtum des Jahrhunderts erkannt werden müssen. Und wenn man einen Irrtum erkannt hat, muss man damit sofort aufhören, nicht morgen und nicht, nachdem man ihn noch zu Ende gebracht hat, sondern vorher, wie eine Fehlbehandlung in der Medizin. Diese schliesst man auch nicht ab.

Aus diesen Gründen unterstützen wir die Initiative – ich bin auch im Komitee. Um Sie notfalls zu zwingen, auf die Diskussion einzutreten, unterstützen wir auch den Antrag Diener.

Müller-Wiliberg: Einmal mehr haben das Parlament und anschliessend das Schweizer Volk über eine Initiative zu befinden, deren Annahme zu grossen Problemen im Vollzug und zu vielen Ungerechtigkeiten führen würde.

Die Fraktion der SVP lehnt deshalb diese widersinnige, jedem Rechtsempfinden spottende Initiative geschlossen ab. Die Initianten wollen das Rad der Zeit nicht nur anhalten, sondern zurückdrehen. Der Vollzug dieser Initiative – soweit er überhaupt durchführbar ist – würde nicht nur zu einem Schrumpfungsprozess in unserer Volkswirtschaft führen, sondern es müssten auch gravierende Ungerechtigkeiten in Kauf genommen werden.

Seien wir doch ehrlich und geben wir zu, dass unser Strassenetz als Teil des schweizerischen Verkehrssystems eine Bedeutung hat, die weit über jene anderer Verkehrsträger hinaus geht. Die Strassen sind der wichtigste Weg zur Verbindung der Menschen untereinander. Auf der Strasse bewegen wir uns. Wir brauchen sie zur Arbeit, zum Wirtschaften, um die Freizeit

zu verbringen. Die Strassen stellen die Lebensader unserer Gesellschaft, ja der Staaten und Völker untereinander dar. Wir denken da an die Strassen als Verbindungsfaktor auf nationaler und internationaler Ebene. An ihre Erschliessungsfunktion, insbesondere auch für Randgebiete, an die Zubringer- und Abholfunktion zum und vom öffentlichen Verkehr. Nur schon aus diesen wenigen Beispielen sehen wir, dass ein gut ausgebautes Strassennetz die Voraussetzung für das Funktionieren unserer Wirtschaft und für den erreichten Wohlstand überhaupt ist.

Mit dieser Argumentation möchten wir nicht dem unbegrenzten Strassenbau das Wort reden, sondern uns dafür einsetzen, dass das beschlossene Nationalstrassennetz fertiggestellt werden kann. Auch auf Kantons- und Gemeindeebene sollen weiterhin überall dort, wo es die Verkehrslage erfordert und die Sicherheit gebietet, neue Strassen gebaut und bestehende ausgebaut werden können. Eine Begrenzung des Strassenbaus auf die Fläche von 1986 oder auch nur eine Stabilisierung auf dem heutigen Stand hätte nicht nur tiefgreifende Auswirkungen auf unsere Bauwirtschaft und das Transportwesen, sondern würde sich negativ auf grosse Teile unserer Volkswirtschaft auswirken.

Eines der Ziele dieser Initiative ist die Verhinderung der Fertigstellung unserer Nationalstrassen. Wer dies verlangt, verkennt die negativen Auswirkungen eines solchen Entscheides. In der Initiative ist festgehalten, dass neue Strassen und Strassenerweiterungen nur gebaut werden dürfen, wenn gleich grosse Flächen des bestehenden, dem Strassenverkehr dienenden Strassennetzes in der gleichen Region einem anderen Zweck zugeführt werden. Dass mit einer solchen Formulierung der Strassenbau weitgehend lahmgelegt wird, braucht nicht näher begründet zu werden.

Auch die in der Initiative aufgeführten Ausnahmen vermögen da nur sehr wenig zu ändern. Tatsache ist doch, dass die Zuwachsraten in unserem Strassennetz in den letzten zehn bis zwanzig Jahren vorwiegend bei den Gemeindestrassen zu verzeichnen sind. Darunter fallen hauptsächlich Erschliessungsstrassen, aber auch Anpassungen von Verbindungsstrassen, die die Unfallhäufigkeit infolge des zunehmenden Verkehrs reduzieren.

Solche Massnahmen werden auch weiterhin im Interesse der Verkehrsteilnehmer vorgenommen werden müssen. In unserem Lande ist das Strassenbauwesen verfassungsrechtlich – mit Ausnahme der Nationalstrassen – weitgehend Sache der Kantone und Gemeinden. Wir sehen deshalb bei einer Zustimmung zur Initiative grosse Schwierigkeiten für die Ausführungsgesetzgebung aufgrund des vorgeschlagenen Verfassungsrechts. Es ist für uns auch nicht denkbar, dass vorhandene Strassennetze in grösserem Ausmass stillgelegt und wieder urbanisiert werden. Ebensovienig ist es denkbar, dass heutige Strassen verschmälert werden; gerade der öffentliche Verkehr verlangt eine Mindestbreite der Verkehrswege. Wir investieren deshalb sinnvoller in Aufbau- als in Abbrucharbeiten.

Die Fraktion der SVP setzt sich für einen sparsamen Verbrauch unseres Kulturlands ein. Mit solchen Radikalmassnahmen, wie sie die Initiative verlangt, ist aber weder der Landwirtschaft noch unserer Volkswirtschaft geholfen. Die SVP-Fraktion beantragt Ihnen deshalb geschlossen die Ablehnung sowohl dieser – für unser Land untauglichen – Initiative als auch des Minderheitsantrages Diener.

Frey Walter: Die Initiative möchte den Strassenbau plafonieren. Es ist aber eine Tatsache, Frau Diener, dass die Wohnbevölkerung in der Schweiz in den letzten 35 Jahren um 40 Prozent gestiegen ist, in den gleichen 35 Jahren hat die Nachfrage nach Personenkilometern um das Siebenfache zugenommen, nach Tonnenkilometern um das Fünffache. Wollen Sie dieser grösseren Wohnbevölkerung in der immer noch gleich grossen Schweiz in Zukunft weniger Bewegungsfreiheit zugestehen? Das ist nämlich die Konsequenz einer Plafonierung. Plafonieren kann man nicht nur in einem Bereich, plafonieren müsste man dann auch die Wohnbevölkerung.

Nun zum viel bejammerten grossen Flächenverbrauch durch den Strassenverkehr: Das Strassennetz beansprucht insge-

samt eine Fläche – Trottoirs und Parkplätze miteingerechnet – von 665 km², das Schienennetz 135 km²; das Strassennetz beträgt 1,6 Prozent der Fläche der Schweiz. Man kann die Zahlen auch so sehen. Wenn man nun die Zahlen betreffend Strassen- und Schienennetz mit der Anzahl Personen- bzw. Tonnenkilometer auf der Strasse oder auf der Schiene in Verbindung bringt, dann sehen Sie ganz deutlich, dass die Strasse – unter Einbezug des Flächenbedarfs – ein effizienterer Verkehrsweg ist als die Schiene. Das sind Tatsachen; Sie können sie lieben, oder Sie können sie nicht lieben: das ist eine andere, mehr emotionelle Sache.

In bezug auf den Umweltschutz, der in der Vorlage auch beschworen wird, möchte ich Ihnen noch einmal in Erinnerung rufen, dass gestauter Verkehr rund 50 Prozent mehr Abgase und Schadstoffe in die Luft emittiert als flüssiger Verkehr. Wenn Sie immer wieder Massnahmen, die den Verkehr stauen, befürworten, dann müssen Sie sich auch gefallen lassen, dass Sie zur Rechenschaft gezogen werden, wenn 50 Prozent mehr Abgase wegen gestautem Verkehr gemessen werden.

Diese Initiative hat meiner Meinung nach – da sie undurchführbar ist – rein politischen Charakter. Eigentlich ist es schade, dass wir soviel Zeit damit vergeuden. Ich bin für Ablehnung der Initiative und – auch wenn er charmant vorgetragen wurde – des Minderheitsantrags; Sie haben mit dem Streichen von Punkt 4 die Initiative nicht verbessert, sondern sie eher noch ein wenig undurchführbarer gemacht.

M. Friderici: Une fois de plus, nous sommes en présence d'une initiative qui, à l'instar de beaucoup d'autres lancées ces dernières années par des minorités agissantes en utilisant toutes les astuces de notre système institutionnel, est destinée à bloquer la réalisation des infrastructures indispensables à la satisfaction des besoins de nos concitoyens. Cette initiative s'attaque aux moyens de communications, d'autres visent à la production d'énergie.

La prospérité économique et les progrès techniques réalisés depuis l'avènement de l'ère industrielle ont profité à l'homme qui n'a pas toujours été – il est vrai – très sensible à son environnement naturel. Il faut cependant constater que, depuis quelques années, la protection du milieu vital a passé au premier rang de nos préoccupations. Dans toute décision, il faut mettre en balance les avantages et les inconvénients des progrès techniques. Nous devons donc adopter une attitude critique, mais qui soit également constructive.

Les transports, qu'ils soient de personnes ou de marchandises, ne sont pas une fin en soi mais la satisfaction d'un besoin économique ou d'un besoin humain. L'amélioration du niveau de vie, l'augmentation du temps de loisirs, l'accroissement de la consommation sont trois facteurs parmi d'autres qui nécessitent des axes de communications toujours plus performants. L'initiative «Halte au bétonnage» ne s'attaque pas aux causes du mal présumé, mais à ses effets. Le blocage de l'infrastructure routière à un quelconque niveau, qu'il soit fixé au 30 avril 1986 ou au lendemain de la décision populaire – comme le voudrait Mme Diener – importe peu. Il est fort probable que la mobilité de nos concitoyens ne diminuerait pas.

Dans une récente étude, le professeur Knoflach, directeur de l'Institut des transports de l'Université technique de Vienne, constate que la planification s'est – jusqu'ici – beaucoup trop concentrée sur le trafic en mouvement et pas assez sur le trafic au repos. En créant des parkings collectifs au centre des villes qui permettent aux habitants de garer leur véhicule, on densifie l'habitat, on anime la vie sociale et culturelle, enfin on crée des places de travail et les conditions idéales pour le commerce de détail. L'aménagement de places de parc couvertes dans nos agglomérations est en général insuffisant. Il s'ensuit un exode dans les banlieues et la nécessité de construire de nouvelles infrastructures routières. La construction d'un parking couvert de 500 places équivaut à une économie de 4 à 12 hectares sur les chaussées et en bordure de celles-ci. Elle épargne également des terrains constructibles à la campagne.

Les gains réalisés ne sont pas seulement financiers, mais également écologiques, puisqu'un millier de voitures qui parcou-

rent un kilomètre par jour pour trouver une place de parc équivaut à la consommation de 40 à 50 tonnes d'essence par an. D'autre part, la sécurité des utilisateurs non motorisés de la chaussée est améliorée chaque fois que les axes de circulation sont exempts de véhicules en stationnement.

La construction de parkings urbains, contrairement à l'idée généralement admise chez nous, contribue à la diminution des mouvements pendulaires, ce qui ne serait pas le cas dans la construction de parkings périphériques. En effet, ces derniers, à moins qu'ils ne soient jumelés avec des centres d'achats, n'apportent pas de solution à long terme pour les activités des commerces de détail.

Je suis surpris que les milieux écologistes appuient également cette initiative, alors que, d'autre part, ils s'opposent à la construction de parkings dans les centres ville. Il est vrai que l'initiative «Halte au bétonnage» ne vise pas particulièrement le trafic urbain, mais la stabilisation du réseau routier. On comprend néanmoins par la démonstration du professeur Knoflach que tous les problèmes liés au trafic sont interdépendants. La construction d'une autoroute peut, par la plus forte capacité de celle-ci, remplacer l'aménagement de plusieurs tronçons de routes principales parallèles ou complémentaires. Les statistiques fédérales prouvent d'ailleurs que malgré l'augmentation de la population et l'accroissement du parc automobile, le réseau des routes cantonales est resté à peu près stable depuis 1960. La longueur de celui-ci ayant crû de 212 kilomètres seulement, il est clair que le trafic supplémentaire a été pris en charge principalement d'une part par le réseau autoroutier, en augmentation de 1377 kilomètres, d'autre part par le réseau des routes communales qui a progressé, lui, de 3941 kilomètres en trente ans.

D'autres facteurs d'ailleurs peuvent influencer la saturation de notre réseau routier. Il s'agit essentiellement de notre politique des transports. Je ne parle pas ici de la politique du bouchon proposée par certaines associations dites des transports qui, en cherchant à pénaliser le trafic lourd de marchandises, afin de transférer celui-ci de la route au rail, favorisent l'achat de véhicules utilitaires légers. Cette tendance est nettement perceptible depuis 1985, date d'introduction de la taxe poids lourds. Comme on peut le constater, le remède est parfois pire que le mal, les émissions de matières polluantes des dits véhicules légers étant largement supérieures à celles d'un seul poids lourd de 28 tonnes.

Encore une fois, les milieux des organisations progressistes et des groupements pour la protection de l'environnement, dès le lancement de cette initiative, prouvent qu'ils ont examiné le problème sur un plan très dogmatique, cherchant à travers la loi sur les forêts une jurisprudence pour le moins sujette à caution, la construction des routes étant, exception faite des routes nationales, du ressort des autorités cantonales et communales. Les buts visés par les auteurs de l'initiative sont, dans la pratique, presque irréalisables. En effet, comment pourrait-on convaincre les autorités d'une commune qui, conformément à la loi sur l'aménagement du territoire vient d'équiper une zone constructible, qu'elle doit détruire les ouvrages fraîchement terminés, au profit d'une route indispensable à la commune voisine?

Le bon sens veut que nous suivions le Conseil fédéral dans son appréciation. Le groupe libéral vous prie d'approuver le message du Conseil fédéral et de recommander au peuple le rejet de cette initiative sans contre-projet. Les propositions minoritaires de Mme Diener n'ayant recueilli qu'une seule voix lors des votes en commission, nous vous proposons de les refuser.

Ammann: Wenn ich meinen Ausführungen hier einige grundsätzliche Gedanken vorausschicke, so gelten diese auch für die anschliessend traktandierten Kleeblatt-Initiativen: Spätestens in Schule und Berufsbildung wird einem hierzulande eingepflichtet, mehr von etwas zu haben, sei immer gut bzw. besser. Die Folgen dieser Haltung sind u. a. das Streben nach Profit, das Wirtschaftswachstum, der steigende Energieverbrauch, die wachsende Mobilität; dies bedeutet auch mehr Verkehr, aber zusätzlich auch den Konsum der Umwelt zum Nulltarif und die Vernachlässigung der sozialen Folgekosten.

Mehr ist also nicht immer auch besser: Besonders deutlich wurde das im Verlauf der phänomenalen Entwicklung des Individualverkehrs. Dieser ermöglichte bislang unbekannt Dimensionen der beruflichen Entfaltung sowie der Freizeitgestaltung, aber auch schlechthin der Bequemlichkeit. Der Verkehr nahm fortlaufend zu und damit auch eine ungesunde Hektik, der Verschleiss an Ressourcen sowie die Umweltschäden. Das Dogma der Bedürfnisbefriedigung begann immer zahlreichere und grössere Opfer von uns zu fordern: Zunehmend mehr Asphalt und Beton, mehr zerstörte Landschaften, mehr Luftverschmutzung und Lärm, gegen 1000 Verkehrstote sowie rund 30 000 Verletzte im Jahr auf unseren Strassen. Wir teilen die Sorge der Initianten: So kann und darf es nicht weitergehen!

Wir Sozialdemokraten sind zutiefst davon überzeugt, dass diese Mobilitätssüchtige Gesellschaft lernen muss, ihre legitimen Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen, ohne dafür einen stets steigenden Preis der Umweltzerstörung und Menschengefährdung zu zahlen. Letztlich geht es um Sein oder Nichtsein jeglicher Kreatur auf diesem Planeten. Die Frage lautet für uns deshalb nicht mehr: Wollen wir die Wende? Sie lautet höchstens noch: Welches sind die richtigen Mittel und Wege, und wann schreiten wir zur Tat? Versprochen haben wir es ja fast alle, damals vor zwei Jahren im sogenannten Umweltwahlkampf!

Ich möchte hier unmissverständlich festhalten, dass das Zeitalter des ungehemmten Autobahn- und Schnellstrassenbaus in diesem Lande ein für allemal vorbei ist; es muss vorbei sein. Darüber kann auch das vorübergehende Aufklackern einer Autopartei nicht hinwegtäuschen.

Vielleicht gelingt es Ihnen, mit Ach und Krach noch einige der letzten Teilstücke des Autobahnnetzes gegen den wachsenden Widerstand der Bevölkerung durchzudrücken. Dann aber ist wohl Schluss damit: keine Spurenerweiterungen mehr, keine zweite Tunnelröhre am Gotthard, kein Anschlussprogramm mehr. Es nützt ja nichts, die alten Fehler immer perfekter zu wiederholen! Noch mehr Asphalt und Beton lösen unsere Probleme nicht, auch nicht das vermeintlich bauernschlaue «Fünfer- und Weggüli-Spiel» mit gleichzeitiger Förderung von Schiene und Strasse.

Für uns ist es keine Frage: Dem Grundgedanken der Initiative für die Begrenzung des Strassenbaus ist beizupflichten. Die Schwäche der Initiative liegt demgegenüber im Versuch, den Teufelskreis – mehr Strassen, mehr Verkehr, mehr Strassen – mit einer gleichsam fundamentalistisch anmutenden Pauschallösung für das ganze Land und alle Entscheidungsebenen (Bund, Kantone und Gemeinden) durchbrechen zu wollen. Eine solch undifferenzierte Lösung wird den sehr unterschiedlichen regionalen Verhältnissen in unserem Lande kaum gerecht werden. Entsprechend unklar sind für den Stimmbürger die praktischen Auswirkungen, was einer Kumulation von Nein-Stimmen ungewollt Vorschub leistet.

Die grösste Problematik sehen wir aber in der Rückwirkung, d. h. in der Stabilisierung des Strassenetzes auf den Stand vom 30. April 1986. Dies erscheint angesichts der stets zahlreicheren Strassenzüge und Teilstrecken, die in der Zwischenzeit eröffnet wurden, als reichlich unrealistisch. Keineswegs erleichtert wird die Beurteilung bzw. Stellungnahme durch den unerfreulichen Umstand, dass über den Zuwachs an Strassenfläche seit 1986 offenbar noch keine zuverlässigen Zahlen existieren.

Wir unterstützen deshalb grossmehrheitlich den Gegenvorschlag der Minderheit Diener, der auf eine Rückwirkung verzichtet und statt dessen auf den Tag nach der Annahme des Verfassungsartikels abstellt.

Bei einer Ablehnung dieses Gegenvorschlages entsteht für uns jedoch eine völlig neue Ausgangslage, da die vorliegende Initiative dann mit grösster Wahrscheinlichkeit zusammen mit den sogenannten Kleeblatt-Initiativen zur Abstimmung kommt. Diese Situation aber wäre geeignet, viele engagierte Umweltschützer in einen echten Zwiespalt zu stürzen.

Angesichts zweier völlig verschiedener Konzepte mit teils ähnlicher Zielrichtung tun sich ja auch die Umweltverbände recht schwer. Die SP-Fraktion betrachtet dabei das eher punktuelle, aber stufengerechte Vorgehen der Kleeblatt-Initiativen in Kom-

ination mit allfälligen kantonalen Strassenbau-Referenden als wesentlich erfolversprechender.

Eine deutliche Mehrheit wird sich deshalb bei der Initiative zur Begrenzung des Strassenbaus der Stimme enthalten, eine Minderheit diese gar ablehnen. Im Interesse einer mehrheitsfähigen Umwelt- und Verkehrspolitik sollte meines Erachtens der Rückzug dieser Initiative zugunsten der Kleeblatt-Initiativen im gegebenen Zeitpunkt ernsthaft geprüft werden.

Von zentraler Bedeutung ist für uns in jedem Fall eine ganzheitliche, kohärente Verkehrs-, Energie-, Raumplanungs- und Umweltpolitik. Das bedeutet auch Luftreinhaltung, Lärm- und Landschaftsschutz. Allein mit dem Rückbau von Strassen ist es nicht getan. Es bedarf dazu einer konzertierten Aktion, die auf verschiedenen Ebenen ansetzt, nicht nur bei der Verkehrsinfrastruktur. Die sachdienlichen Vorschläge brauchen hier nicht aufgezählt zu werden, sie liegen längst auf dem Tisch von Parlament und Bundesrat.

Einmal mehr zeigt sich damit die Unmöglichkeit, unser havariertes Schiff mit einer Einzelmassnahme wieder flottzumachen. Es braucht viel Augenmass, das Richtige anzuvisieren, und vor allem den Mut, das Notwendige zu tun. Diesen Mut – mit Verlaub gesagt – vermissen wir allzu oft bei unseren Regierungspartnern.

Meine Damen und Herren beim Freisinn, bei der CVP und der SVP: Sie haben dem Stimmvolk 1987 viel versprochen. Seither versuchen Sie, unter dem Eindruck der Autopartei, sich mit Lavieren über Wasser zu halten. Wenn Sie sich jetzt nicht endlich aufrufen und wenigstens bei den Kleeblatt-Initiativen ein kleines Zeichen setzen – wir geben Ihnen mit unseren Anträgen dazu Gelegenheit –, verlieren vorab Sie, aber indirekt wir alle in diesem Rat ein weiteres Stück von unserer Glaubwürdigkeit.

Schmidhalter: Nach Ansicht der CVP-Fraktion ist diese strassenfeindliche Initiative abzulehnen.

1. Die Initiative weist dem Auto einseitig die Schuld zu. Es wird dabei nicht beachtet, dass es nicht die Strasse ist, die diese Umweltbelastung mit sich bringt, es sind dies die Abgase der Motoren. Wir müssen daher nicht den Strassenbau begrenzen, sondern versuchen, die Autos sauberer zu gestalten. Ein erster Schritt wird mit dem Katalysator erreicht. Weitere Schritte folgen, sei es mit spezifisch geringerem Brennstoffverbrauch oder aber auch durch direkte Umstellung auf andere Antriebsarten, so z. B. Elektromobile im Stadt- und Nahverkehr. Die beste Lösung bleibt aber nach wie vor der Wasserstoffmotor.

2. Es wird behauptet, die Schweiz habe eine überdimensionierte Strassenfläche. Dies stimmt nicht. Ein letzter Vergleich der Strassenkilometer zwischen den Jahren 1984 und 1989 zeigt eindeutig, dass Verkehrsfläche und Netzlänge unmassgeblich ansteigen und im Gesamtvergleich nicht als überdimensioniert bezeichnet werden können. In diesen fünf Jahren wurde bei den Nationalstrassen nur eine Zunahme von 130 Kilometern festgestellt. Bei den Kantonsstrassen gibt es eine Abnahme, da Kantonsstrassen in Nationalstrassen umfunktionierte werden.

Diese neue Statistik – Frau Diener – ist sehr ehrlich. Man hat nämlich festgestellt: Sofern man bei den Innerortsstrassen nur die Strassen bis zur vierten Klasse erfasst, gibt es bei den Gemeindestrassen sogar eine recht beträchtliche Abnahme.

3. Die Initiative ist undurchführbar, weil – laut ihr – rückwirkend alle seit dem 30. April 1986 neu gebauten Strassen wieder eliminiert werden müssten. Die Initiative hätte zur Folge, dass Nationalstrassenstrecken, wie die Walenseeaubahn, die Umfahrung St. Gallen, die Nordumfahrung Zürich, die Abschnitte Interlaken–Brienzwiler, Bex–St-Maurice, Riddes–Sitten und eine grössere Zahl von kantonalen und kommunalen Strassen abgebrochen und begrünt werden müssten.

Bei den Nationalstrassen würden noch grössere Lücken entstehen, als es die Kleeblatt-Initiative fordert. Heute umfahrene Dörfer und Städte würden wieder ein grosses Mass an zusätzlichem Verkehr erhalten, die Luftverschmutzung würde ansteigen, das Unfallrisiko auch. Ein Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr in dieser Grössenordnung wäre nicht möglich, weil unsere Bahnen diesen Mehrverkehr nicht zu bewältigen ver-

möchten. Der in der Sache verlangte Unsinn dieser Initiative ist zu gross.

4. Die Initiative stellt auch einen gravierenden Eingriff in die kantonale und kommunale Strassenhoheit dar. Der Strassenbau ist in den Händen der Kantone und der Gemeinden. Auch bei den Nationalstrassen sind die Kantone die Bauherren. Der Bund hat lediglich die Oberaufsicht. Diese neue Kompetenzaufteilung im Strassenwesen müsste schon aus föderalistischen Gründen ganz entschieden abgelehnt werden.

5. Die Europaverträglichkeit fehlt, wirtschaftliche Konsequenzen in Form von Gegenmassnahmen wären unvermeidlich. Aus all diesen Gründen lehnt die CVP-Fraktion diese Initiative ab.

Noch ein Wort zum Gegenentwurf von Frau Nationalrätin Diener.

Die Initianten haben scheinbar selber eingesehen, dass diese Volksinitiative mit Rückwirkung auf den 30. April 1986 total unmöglich ist. Frau Diener hat daher in Absatz 1 diese zeitliche Rückwirkung herausgenommen, so dass der Umfang des schweizerischen Strassennetzes erst nach der Annahme des Verfassungsartikels durch Volk und Stände nicht mehr wachsen darf.

Alle andern, vorher genannten Gründe bleiben aber auch nach diesem Rückwärtssalto bestehen, so dass dieser Gegenvorschlag an unserer Ablehnung nichts ändert.

Wenn man schon zu einem Rückwärtssalto ansetzt, sollte man sich versichern, dass man auf den Beinen oder auf dem Boden der Realität landet. Auch hier ist eine Landung auf dem Rücken vorprogrammiert.

Darf ich daher Ihnen, Frau Diener, einen Ratschlag geben? Würden Sie nicht besser die Initianten dazu bewegen, die Initiative zurückzuziehen? Die Initianten würden keinen politischen Schaden erleiden, den ich auch Ihnen nicht wünsche, und der Allgemeinheit würde viel Geld und Aerger erspart bleiben.

Die CVP-Fraktion empfiehlt Volk und Ständen, die Volksinitiative abzulehnen, und Ihnen, Frau Diener, den Gegenvorschlag zurückzuziehen. Sie wird den Anträgen der Kommissionmehrheit und des Bundesrats zustimmen.

Maeder: Eine Mehrheit der LdU/EVP-Fraktion bringt der «Stopp-dem-Beton»-Initiative Sympathie entgegen, hält aber den Stichtag 30. April 1986 für die Festschreibung der Strassenfläche für unrealistisch. Sie unterstützt deshalb den Gegenentwurf Diener, der den Stichtag auf den Tag nach der Annahme in der Volksabstimmung verschiebt.

Die Initiative und selbstverständlich auch der Gegenentwurf fordern eine Begrenzung des Strassenbaus. Ende 1984 verfügte die Schweiz über ein Strassennetz von 70 926 Kilometer Länge. Die Fläche unseres gesamten Strassennetzes ist grösser als die Kantone Zug und Schaffhausen zusammen. Auf diesem Strassennetz verkehren mehr als 3 Millionen Motorfahrzeuge. Wir sind aber – obwohl wir das dichteste Strassennetz der Welt haben – noch weit entfernt von einer «autogerechten Schweiz». Je mehr Strassen wir bauten, desto mehr Autos wurden in Verkehr gesetzt, und je mehr Autos zirkulierten, desto mehr Verstopfungen gab es; um diese zu beheben, mussten wieder neuere und breitere Strassen her. Ein Teufelskreis, aus dem wir doch endlich ausbrechen wollen. Wer kann den Horror einer «autogerechten Schweiz» wünschen, ausser eine Anzahl vom PS-Wahn befallene Sektierer?

Die autogerechte Schweiz würde heissen: Fertigstellung des gesamten Autobahnnetzes, zweite Gotthard-Röhre, verbreiterte Kantons- und Gemeindestrassen. Kurz, ein Strassenbau ohne Ende und damit eine fortschreitende Zerstörung unseres jetzt schon knappen Lebensraums.

In Artikel 1 des Raumplanungsgesetzes ist der Grundsatz vom haushälterischen Umgang mit dem Boden festgehalten. Würden Sie diesen Artikel wirklich ernst nehmen, so müssten Sie dem Gegenentwurf Diener zustimmen. Auf Seite 6 der Botschaft ist die Entwicklung der Schweiz in den letzten Jahrzehnten kurz skizziert. Wir können da lesen, dass sich in den letzten 30 bis 40 Jahren der Lebensraum unseres Landes schneller und stärker verändert habe als in der ganzen Siedlungsschicht zuvor, dass sich in den letzten 30 Jahren die Zahl der

Gebäude auf über zwei Millionen verdoppelt habe und dass der Landwirtschaft seit 1945 zwischen 120 000 und 130 000 Hektaren Boden verlorengegangen seien.

Extrem und undurchführbar soll diese Initiative sein. Nationalrat Kurt Müller nennt sie in der «NZZ» vom 18. September «die aus blinder Autofeindlichkeit geborene Initiative» und attestiert ihr sachlichen Unsinn. Erstaunlich sachlich ist doch der Bundesrat, der auf Seite 15 der Botschaft in der Möglichkeitsform genau das festhält, was auch ich von der Annahme der Initiative erhoffe. Ich zitiere: «Wir verkennen nicht, dass eine Annahme der Initiative Vorteile, etwa in der Eindämmung der Beanspruchung von Land für Wohn-, Arbeits- und Freizeit-zwecke, bringen könnte. Ebenso liesse sich vielleicht das stetig wachsende Verkehrsaufkommen des privaten Strassenverkehrs bremsen. Dadurch könnte – ohne eine wesentliche Mobilitätseinbusse in Kauf zu nehmen – die durch das Konzept 'Bahn 2000' verfügbare Schienenkapazität besser ausgenutzt werden.» So zu lesen in der Botschaft des Bundesrates.

Extrem ist das Weitermachen wie bisher. Extrem ist die fortgesetzte Zerstörung von Landschaften und Ortsbildern durch den Strassenbau. Extrem ist die Vergiftung unserer Luft durch die Abgase aus Motorfahrzeugen. Extrem ist der Blutzoll, den der Strassenverkehr fordert. Eine vernünftige Gesellschaft stellt die Frage: Wie viele Strassen wollen wir eigentlich? Sie kommt vielleicht zum Schluss, dass wir genügend haben.

Lassen Sie mich mit einem Vers von «Bö» schliessen, dessen hundertster Geburtstag wenige Tage zurückliegt. Carl Böckli, der unvergessene «Nebelspalter»-Redaktor, hat nicht nur unentwegt gegen «rote und braune Fäuste» gekämpft, er war auch ein Mahner der ersten Stunde gegen eine Entwicklung, die eine solche Initiative überhaupt nötig macht. «Bö» in den fünfziger Jahren: «Der letzte Wanderer:

Einmal noch geht er / zeh'n Kilometer / als letzte Figur / in Gottes Natur, / um sich das Wandern / abzugewöhnen / dort, wo die andern / stinken und dröhnen; / wilder Motoren / Gebrüll in den Ohren, / in Gase gehüllt, / die Nase gefüllt / mit Staub und Gestank, / wankt er nach Haus, / traurig und krank, / dann stirbt er; aus!»

«Bö» wurde wenige Jahre später von einem Auto totgefahren.

Dünki: Ich spreche im Namen einer Minderheit der LdU/EVP-Fraktion zu dieser Volksinitiative. Sie werden es kaum glauben: Ich lehne sie ab! Ich bin aber nicht der Meinung, dem Strassenbau sei weiter Tür und Tor zu öffnen, sondern der Auffassung, der Grundsatz der Demokratie im Strassenbau sei hochzuhalten und ernst zu nehmen.

Mit Ausnahme der Nationalstrassen – wir haben es gehört – ist das Strassenwesen Sache der Kantone und Gemeinden. Diese Autonomie darf nicht durch einen Verfassungsartikel ausgehöhlt werden. Die Stimmberechtigten der Kantone und der Gemeinden sollen nach wie vor darüber entscheiden, ob sie eine neue Strasse wollen oder nicht oder ob sie allenfalls bereit sind, Realersatz zu leisten. Ich traue diesen Mitbürgern ohne weiteres zu, dass sie fähig und in der Lage sind, künftige Strassenbauvorlagen auf kantonaler und kommunaler Ebene im kritischen Sinne zu beurteilen. Ich denke dabei besonders an den Kanton Zürich. An der Urne wurde schon manches überbissene Projekt bachab geschickt.

Meine lieben Freunde von der grünen Fraktion: Das ist der richtige Weg, wenn man die Strassenbaueuphorie bekämpfen will. Ich verstehe durchaus die Stossrichtung der Initianten. Der Vorschlag ist aber derart unbrauchbar, dass wir nicht darauf eintreten können. In einer Demokratie müssen die allgemeingültigen Grundsätze und Spielregeln einfach beachtet werden. Man kann nicht etwas verlangen, das erstens nicht durchführbar ist und zweitens rechtlich auf ganz schwachen Füßen steht. Die Kantone und Gemeinden müssen selbst bestimmen können, wie sie ihr Gebiet verkehrstechnisch erschliessen wollen oder nicht. Ein Diktat vom Bund, wie von der Initiative gefordert, hätte staatspolitisch verheerende Folgen, das wäre ein Einbruch in unseren Föderalismus.

Dieses Volksbegehren – so leid es mir tut – passt schlicht und einfach nicht in die Landschaft. Das muss man offen und ehrlich zugestehen, auch wenn man kein Freund von neuen

Strassen ist. So kann ich nicht mitmachen, und auch der gute gemeinte Gegenvorschlag von Frau Diener ändert an den Grundsatzabwägungen und Tatsachen recht wenig. Auch er ist leider nicht realisierbar und muss deshalb aus der Sicht einer Minderheit unserer Fraktion abgelehnt werden.

Müller-Meilen: Die FDP-Fraktion lehnt die Initiative «Stopp dem Beton» als unsinnigen Auswuchs eines lebensfeindlichen grünen Fundamentalismus ab. Die Rückführung des schweizerischen Strassenetzes auf den Stand vom 30. April 1986 würde z. B. die Aufhebung der Walenseebahn, der Umfahrung St. Gallens, der Nordumfahrung Züri und dazu die einer grösseren Zahl von kantonalen und kommunalen Strassen bedeuten. Dies wäre ein Entscheid gegen die Verkehrssicherheit, Frau Diener. Erneut würden Verkehrsströme durch die Städte gelenkt und Umfahrungen begründet, und der «Qualensee» würde tatsächlich wieder auferstehen.

Die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung hat aufgrund der für 1988 vorliegenden Verunfalltanzahlen berechnet, dass die Zahl der Verunfallten je gefahrener Kilometer auf den Hauptstrassen ausserorts viermal und auf den Strassen innerorts sogar sechsmal grösser ist als auf den aufzuhebenden Autobahnen. Spielt die Verkehrssicherheit, die beim Tempoentscheid 80/120 so in den Vordergrund geschoben wurde, plötzlich keine Rolle mehr?

Wenn die Initianten der Poch und der Grünen Partei für das Volksbegehren «Stopp dem Beton» konsequent wären, müssten sie mit dem Bauverbot für weitere Strassen und mit der Aufhebung bestehender Strassenstücke gleichzeitig eine Rationierung des Autos verlangen. Bei der Lancierung der Initiative haben sie diesen Anflug von Konsequenz und Ehrlichkeit gehabt und in der Begründung der Initiative das sogenannte «staatspolitische Ziel» postuliert: die Zahl der zugelassenen Motorfahrzeuge «etwa auf den Stand von 1960» zu reduzieren. Das würde nichts anderes bedeuten, als die Ende 1988 in der Schweiz zugelassenen 3,2 Millionen Motorfahrzeuge auf 530 000, also auf beinahe einen Fünftel, zu reduzieren. Zumindest gäbe es damit Platz für die über 50 Millionen ausländische Fahrzeuge, die jährlich in die Schweiz einreisen; deren Lenker würden sich zweifellos darüber freuen!

Wer aber würde noch unter die glücklichen Autobesitzer fallen? Stellen Sie sich das Gerangel, die bürokratischen Umtriebe, die Ungerechtigkeiten, die volkswirtschaftliche Unmöglichkeit einer solch unsinnigen verkehrspolitischen Gewaltmassnahme vor. Hier zeigt sich die Realitätsferne, im Grunde die Lebensfeindlichkeit des grünen Fundamentalismus; denn der Mensch lebt nicht von der Ökologie allein – auch nicht vom Auto. Er wünscht neben einer gesunden Umwelt seinen nicht allzu knappen Wohnraum, seine rechtsstaatliche Sicherheit, seinen guten Arbeitsplatz, seine soziale Geborgenheit. Er will seine kulturellen Bedürfnisse und seine religiösen Anliegen befriedigen. Dies alles muss in eine Gesamtschau der öffentlichen Angelegenheiten eingebracht werden, wenn daraus ein harmonisches oder mindestens ein für die grosse Mehrheit akzeptables Ganzes werden soll.

In diesem Rahmen haben die ökologischen Forderungen einen wichtigen Platz, aber sie dürfen nicht zur Einäugigkeit verführen. Der Gegenentwurf von Frau Diener zielt in die gleiche Richtung wie die Initiative, in Richtung eines Verbots des künftigen Strassenbaus. Er verzichtet lediglich auf die Begründung bisherigen Strassenraums. Auch diese statische Betrachtung führt in die Sackgasse. Wie wollen Sie beispielsweise die Wohnungsnot beheben, ohne neue Erschliessungsstrassen zu bauen?

Eine Delegiertenversammlung der Sozialdemokratischen Partei der Schweiz hat sich in der Aufbruchsstimmung am Ende eines Parteitages von ihrem linksalternativen Flügel überrumpeln und zu einem Ja für die Initiative «Stopp dem Beton» hinreissen lassen, deren Unmöglichkeit ihre Verkehrsfachleute längst erkannt haben. Die SP-Fraktion flüchtet sich heute in ihrem neuen Zwiespalt in die Unterstützung des Gegenentwurfs.

Aber auch dieser ist völlig unrealistisch. Das Nationalstrassennetz soll zwar begrenzt werden; aber jeden Strassenbau zu verbieten, das wäre absurd. Man kann nicht mit Reallohnerrhö-

hungen die Früchte einer wachsenden Wirtschaft ernten wollen und im Strassenbereich eine völlig statische Haltung einnehmen.

Es finden gegenwärtig an vielen Orten der Schweiz kleine und grosse – auch kirchliche – Veranstaltungen statt, in denen viel von «Umdenken» und «Bewusstseinswandel» die Rede ist. Dieser Wandel kann aber nicht ein Wandel von der Vernunft zur Unvernunft sein, sofern man nicht mehr Freude am Jammern und Ausrufen als an wirklichen Aenderungen hat. Es muss ein Wandel sein, der die nicht ökologische Lebensqualität bestehen lässt und sie mit der ökologischen Lebensqualität optimal zu vereinen sucht. Denn die Kanalisierung der politischen Probleme und die damit oft verbundene Moralisierung der Politik auf der ökologischen Seite befriedigt zwar die selbstgerechten Pharisäer, die sie betreiben, aber sie führt zu keinen Resultaten.

Die FDP-Fraktion lehnt die Initiative und den Minderheitsantrag Diener ab.

Gysin: Die Initiative würde u. a. ausschliessen, dass zu einer Wohnsiedlung Zufahrtsstrassen gebaut werden dürften. Es wäre nämlich praktisch unmöglich, im Ausmass der Zufahrtsstrassen andere Strassen aufzuheben. Nun sind heutzutage Wohnsiedlungen ohne Zufahrtsstrassen unmöglich. Also nehmen die Initianten kühl in Kauf, dass der Wohnungsbau zum Erliegen käme, worauf sie vermutlich gegen Wohnungsnot demonstrieren würden. Wenn noch von Logik die Rede sein kann, ist diese für andere undurchsichtig.

Eine Ortsumfahrung ist oftmals im Interesse der Ortsbevölkerung dringend nötig. Sie vergrössert unvermeidlich den gesamten Strassenraum, ohne dass anderswo ein Kilometer oder mehr Strasse aufgehoben werden könnte. Die Entlastung der Ortsbevölkerung zählt für die Initianten nicht. Das haben sie auch in Baselland mit ihrer scharfen Opposition gegen die Ortsumfahrung Sissach und gegen den Umfahrungstunnel Grellingen-Pfeffingen bewiesen. Das Baselbietervolk hat am letzten Sonntag diesen Anliegen eine tödliche Abfuhr erteilt, es wurde mit gegen 80 Prozent Ja-Stimmen dem Grellinger-Tunnel zugestimmt.

Eigentlich sollte im Geiste der Initianten der Text ihres Begehrens anders lauten. Ungefähr so: «Der Autoverkehr ist grundsätzlich verpönt.» Das und nichts anderes meinen sie letzten Endes. Ich habe zwei Beispiele aus Baselland angeführt. Es gibt aber dort noch eine Reihe weiterer Beispiele. Das Wort Beispiele ist noch sehr milde. Fast jede Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf der Strasse wird im Baselbiet von rotgrüner Seite angefochten, verbissen und beharrlich. Ihr Rezept besteht darin, den Autoverkehr mit Schikanen zu beladen und ihn auf diese Weise langsam, aber sicher in die Ecke zu drängen. Das sprechen sie meistens nicht offen aus, aber es ist ihre Absicht.

Persönlich habe ich nichts gegen eine offene Auseinandersetzung über öffentlichen und privaten Verkehr. Doch bin ich gegen den Schleichweg der Strassenschikanierung. Im übrigen kann man wohl mehr öffentlichen Verkehr propagieren. Indessen wird bei aller Anstrengung in diesem Sinne auf absehbare Zeit hinaus und auch in weiterer Zukunft der Individualverkehr in grossem Ausmass unentbehrlich bleiben. Auch die Initianten kaufen Waren, die ohne Autotransport nicht in die Geschäfte gelangen würden. Mit dem Handwagen schafft man es heute nicht mehr.

Ich will mich trotzdem der Diskussion über Verkehrspolitik nicht verschliessen, aber die vorliegende Initiative dient nicht der Diskussion, sie ist der Versuch eines gewaltigen und gewalttätigen Störmanövers, dessen Konsequenzen fatal wären. Sie ist daher abzulehnen.

Scherrer: Ich beantrage Ihnen, die Volksinitiative «Stopp dem Strassenbau – für eine Begrenzung des Strassenbaus» abzulehnen und auch auf den Gegenvorschlag Diener nicht einzutreten.

Die Meinung, man könne mit dem Nichtausbau des Strassenetzes den privaten Strassenverkehr eindämmen, ist ein Irrglaube, welcher leider in weiten Kreisen Fuss gefasst hat. Es ist bezeichnend, dass die gleichen Leute, welche mit dem Ar-

gument der Verkehrssicherheit die Tempo-Initiative bekämpfen, auch gegen den im Interesse der Verkehrssicherheit nötigen Ausbau von Strassen sind. In keinem Land der Welt ist es bisher gelungen, die Entwicklung des privaten Motorfahrzeugverkehrs dadurch zu verhindern, dass die notwendigen Strassenbauten nicht ausgeführt werden.

Eines der besten Beispiele liefert Indien, also ein Entwicklungsland. Im Jahre 1951 gab es in Indien rund 300 000 Motorfahrzeuge, heute sind es mehr als 15 Millionen, und dies obwohl sich der Verkehr auf einem Strassennetz abwickeln muss, welches sich seit der Unabhängigkeit im Jahre 1947 praktisch nicht verändert hat. Die traurige Bilanz sind jährlich 30 000 Tote, welche eben zu grossen Teil auf ein völlig veraltetes Strassennetz zurückzuführen sind. Unter anderem dank unseres modernen, gut ausgebauten Strassennetzes stehen wir in der Schweiz unter Berücksichtigung des Verhältnisses der Fahrzeugbestände rund sechsmal besser da.

Man hört immer wieder die Behauptung, neue Strassen zögen neuen Verkehr an. Selbst wenn Sie sie tausendmal wiederholen, wird sie trotzdem nicht wahr. Der private Strassenverkehr wickelt sich nicht einfach deshalb ab, weil Strassen da sind. Eine Fahrt wird nämlich nicht um ihrer selbst willen unternommen, sondern sie hat einen bestimmten Zweck. Pendler müssen zur Arbeitsstelle gelangen, das Strassentransportgewerbe muss seine Transporte im Dienste der Volkswirtschaft durchführen, und auch für die gesellschaftlichen Kontakte bedient sich das Volk u. a. des privaten Motorfahrzeugs.

Völlig unrealistisch ist die Forderung der Initianten, das Strassennetz auf den Stand des 30. Aprils 1986 zurückzustutzen. Es müssten Strassenstücke abgebrochen werden, welche im Interesse der Verkehrssicherheit erstellt oder ausgebaut worden sind. Auch mit dem Gegenvorschlag Diener wäre es in Zukunft unmöglich, Umfahrungsstrassen zu erstellen, welche stark verkehrsbelastete Orte vom Durchgangsverkehr entlasten.

Wir wissen alle, dass sich das Volumen des privaten Strassenverkehrs aufgrund des Bevölkerungswachstums und der Entwicklung in Europa in Zukunft weiter vergrössern wird. An dieser Tatsache führt kein Weg vorbei, es sei denn, ein markanter andauernder Rückgang der Volkswirtschaft, welcher vom Initiativkomitee klar beabsichtigt und angestrebt wird.

Es hat sich im Laufe der letzten 15 Jahre auch erwiesen, dass es weder mit fiskalischen Massnahmen noch mit irgendwelchen Behinderungen möglich ist, den privaten Strassenverkehr einzudämmen. Wenn heute eine Initiative auf dem Tisch liegt, welche dies trotzdem wieder versucht, muss dies als reine «Zwängerei» beurteilt werden.

In diesem Sinne bitte ich Sie, die Initiative abzulehnen.

Präsident: Frau Diener hat das Wort für eine persönliche Erklärung.

Frau Diener: Herr Schmidhalter, ich möchte Ihnen kurz eine Antwort geben. Sie haben mich gebeten, darauf hinzuwirken, dass diese Initiative zurückgezogen wird, und Sie haben gesagt, diese Initiative sei ein Rückwärtssalto. Ich habe aber eingangs erwähnt, dass das eine der besten Initiativen ist, die es überhaupt je gegeben hat. Für mich ist diese Initiative ein Salto vorwärts in die Zukunft. Und das, was Herr Müller gesagt hat, dass der Mensch nicht von der Oekologie lebe, das ist ein Salto mortale!

M. Meizoz, rapporteur: Je vous remercie, Monsieur le Président, de m'accorder la parole en supplément au programme arrêté par la Conférence des présidents de groupe. Pour respecter les consignes données, je serai donc bref.

Le contre-projet de Mme Diener corrige le texte de l'initiative sur deux points: à l'alinéa premier, la date de référence n'est plus celle du 30 avril 1986, mais celle du jour suivant l'adoption, par le peuple et les cantons, de l'article constitutionnel. Quant à l'alinéa 4, il est supprimé. Les dispositions édictées par les cantons et les communes ne sont donc plus réservées. Les propositions présentées par la minorité de la commission appellent quelques brefs commentaires. La modification de la date de référence ne change pas fondamentalement les données du problème. Le projet n'en deviendra pas plus crédible

pour autant. Quant aux difficultés d'application d'une telle disposition, elles demeureraient très importantes. Il s'agit en l'occurrence d'un simple toilettage qui ne saurait faire illusion et qui ne rend pas l'initiative plus séduisante.

Les dispositions de droit cantonal et communal n'étant plus réservées, la souveraineté des cantons et l'autonomie des communes s'en trouvent altérées. Cantons et communes se verraient ainsi privés d'une marge de manoeuvre et d'une liberté de choix que le texte de l'initiative leur ménageait pourtant et auxquelles ils tiennent beaucoup, si l'on en juge d'après le nombre élevé des votations populaires portant sur des objets routiers. On peut donc parler, dans cette situation, d'un amoindrissement des droits populaires et d'une atteinte portée à notre système fédéraliste.

Le dépôt du contre-projet traduit bien un certain malaise qui habite les auteurs d'une initiative dont le moins qu'on puisse dire, c'est qu'elle pêche contre le bon sens, initiative dont l'adoption – et c'est paradoxal – pourrait se révéler en fin de compte néfaste pour les transports publics utilisant le réseau routier.

L'opération de rattrapage à laquelle nous convie Mme Diener ne rend pas le projet plus solide, plus attractif, plus viable. En définitive, le contre-projet marque plutôt un recul par rapport au texte de l'initiative.

En conclusion, je vous signale que la commission, par 15 voix contre une et 2 abstentions, vous invite à rejeter la proposition de la minorité de la commission.

Präsident: Herr Müller-Meilen hat das Wort für eine persönliche Erklärung.

Müller-Meilen: Frau Diener, manchmal liegt die Essenz eines Votums in der Nuance. Sie haben mir die Aussage vorgeworfen, der Mensch lebe nicht von der Oekologie. Das habe ich nie gesagt. Ich habe gesagt: Er lebt nicht von der Oekologie alleine. Er wünscht neben der gesunden Umwelt auch einen nicht allzu knappen Wohnraum, rechtsstaatliche Sicherheit, soziale Geborgenheit usw., und da liegt der wesentliche Unterschied. Wir betrachten nicht nur die ökologischen Probleme, sondern wir nehmen die ökologischen Probleme in eine Gesamtschau hinein, und das scheint uns grundlegend.

Hölli, Berichterstatter: Die Fraktionspräsidentenkonferenz hat die Berichterstatter ersucht, bei diesen zweiten Interventionen nur zu Fragen zu sprechen, die in der Kommission behandelt worden sind. Ich halte mich daran.

Damit komme ich zum Minderheitsantrag Diener. Der Minderheitsantrag Diener ist in der Kommission mit 15 Stimmen gegen eine, bei 2 Enthaltungen, abgelehnt worden. Heute haben wir von Kollege Ammann gehört, welche Einstellung die SP hat; er hat aber nicht gesagt, wie er sich persönlich dazu stellt. Immerhin hatte ich in Erinnerung, dass er sich in der nationalrätlichen Kommission auch kritisch über den Antrag Diener geäußert hat. Ich habe im Protokoll nachgesehen und die Intervention Ammann gefunden. Zu Beginn heisst es: «Nationalrat Ammann sieht die Kantons- und Gemeindeautonomie durch diesen Gegenvorschlag noch stärker in Frage gestellt; er ist auf jeden Fall gegen eine Streichung von Absatz 4», und er schliesst, wie folgt – immer laut Protokoll –: «Er hat, sowohl was die Initiative als auch was den Gegenvorschlag angeht, Zweifel bezüglich deren Durchführbarkeit.» Soweit das Protokoll.

Wir haben gewisse sympathische Züge im Antrag von Frau Diener gefunden. Sicher ist dieser Vorschlag weniger schlecht als die Initiative. Aber weniger schlecht heisst noch immer nicht gut genug. Deshalb beantrage ich Ihnen die Ablehnung.

Bundesrat Ogi: Die fünf Volksinitiativen, die wir heute morgen behandeln, richten sich alle gegen den Strassenbau. Der Bundesrat beantragt Ihnen Ablehnung. Dabei nimmt der Bundesrat für sich durchaus in Anspruch, im Interesse der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes zu handeln. Das hier sichtbare Misstrauen gegen den Strassenverkehr und gegen den Strassenbau ist in dieser Form unberechtigt. Strassen kann man nicht einfach als umweltfeindliche Bauwerke abtun, die in

der Zukunft nichts mehr zu suchen haben. Der Bundesrat will keine ungebremste Ausbreitung des motorisierten Individualverkehrs.

Kürzlich hat uns ein Franzose sogar als «Eisenbahnfetischisten» abgekanzelt. Wir stehen zur Renaissance der Bahn. Doch der Bundesrat steht auch zu einer gezielten, massvollen Weiterentwicklung des Strassennetzes.

Frau Nationalrätin Diener: die von Ihnen erwähnten 20 Milliarden Franken bis zum Jahre 2010 sind nicht einmal eingeleitet, geschweige denn geplant. Wir haben – wie Sie wissen – andere Schwergewichte.

Der Bundesrat trägt dem Wertewandel in der Bevölkerung hin zu mehr Umweltbewusstsein durchaus Rechnung. Der Bundesrat und die meisten Gegner der Initiativen hier im Parlament sind sensibel für die Umwelt, oder sagen wir vielleicht präziser: sensibler geworden. Wir haben keinen Betonklotz vor dem Kopf. Wir beklagen, wie Sie wissen, steigende Bodenpreise. Diese sind ein marktwirtschaftliches Signal für unser Wissen, dass der Boden unvermehrbar und wertvoll ist. Ueber zwei Millionen Gebäude bedecken schon unser Land, und täglich kommen neue dazu. Im Vergleich dazu ist der Landverbrauch für die Strassen vertretbar. Die in Betrieb stehenden Nationalstrassen bedecken 38 Quadratkilometer oder 1,2 Promille der produktiven Fläche unseres Landes. Wohnen, Arbeiten, Sich-auf-Verkehrswegen-Bewegen sind ebenso wichtige menschliche Bedürfnisse wie etwa landwirtschaftliche Produktion, Erholung in der Natur oder Erhaltung wertvoller Landschaft. Wir sollten uns hüten, immer wieder die eine Nutzung gegen die andere auszuspielen. Die Nutzung für den Verkehr ist nicht einfach minderwertig gegenüber anderer Nutzung. Wir müssen im Einzelfall eine Interessenabwägung machen dürfen, sensitiv, situativ und auch massvoll.

Im Strassenbau heisst das konkret, sich ernsthaft mit den Anliegen von Umwelt- und Landschaftsschutz auseinandersetzen. Das tun wir heute ganz klar. Im Strassenbau heisst es aber weiter: Die Bedürfnisse der Landwirtschaft einbeziehen, und auch das vergessen wir nicht. Stichwort: Clavaleyres. Dann heisst es weiter, die Ressourcen gezielt und sparsam einsetzen. Die Sensibilität ist hier und heute ganz sicher vorhanden. Und es heisst weiter: Optimale statt maximale Verkehrsbewältigung anstreben. Das beweisen wir doch mit Taten. Kein Strassenprojekt wird heute übers Knie gebrochen. Dem sinnvollen Austausch der Güter, Herr Nationalrat Rebeaud, muss vermehrt Beachtung geschenkt werden. Sie haben das richtig gesagt. Aber mit Ihrem Vorschlag lösen wir das Problem auch nicht, leider auch nicht das gravierendere Problem des CO₂. Wir ringen jeweils zusammen mit den Kantonen, den Regionen und den Gemeinden hart um die beste Lösung, auch wenn das sehr viel Geduld, Zeit und Geld kostet. Wir brauchen auch eine konsequente und verlässliche Politik. Politik ist die Kunst des Machbaren. Das gilt besonders in der leider emotionsgeladenen Strassenbaupolitik. Es darf kein «Teufel-Austreiben» werden. Auch das Ausland hat berechnete Erwartungen: nicht nur langfristige Bahnförderungen, sondern auch eine massvolle Weiterentwicklung des Strasseninfrastrukturnetzes. Die Schweiz im Herzen Europas hat auch hier eine Verantwortung zu tragen.

Diese Gedanken wollte ich vorausschicken; ich begründe nun das Nein des Bundesrats zur ersten Initiative. Die Initiative «Stopp dem Beton» empfiehlt der Bundesrat zur Ablehnung. Die Kommission hat sich diesem Antrag mit sehr grossem Mehr angeschlossen. Die Initiative will das ganze Strassennetz, von der sechsspürigen Autobahn bis in die letzten Verästelungen in einem Weiler, erfassen. Der Bundesrat anerkennt gewisse Anliegen, die die Initianten zum Handeln bewegen. Der Bundesrat beschloss z. B., zumindest bis zur Verwirklichung des Konzepts «Bahn und Bus 2000» keine wesentlichen Erweiterungen des Nationalstrassennetzes über das heute Geplante hinaus zu beantragen. Der Bundesrat bereitet auch griffige Massnahmen zur Luftreinhaltung vor und möchte sie mit Hilfe des Parlaments durchsetzen; wir werden das noch sehen.

Die Initiative «Stopp dem Beton» ist aber zu extrem, zu einseitig, zu radikal und steht mit dem Rücken zur Zukunft. So geht es nicht. Sie ist überhissen, wie das Herr Nationalrat Dünki klar

gesagt hat. Sie greift in subtile Planungen ein, sie braucht den Zweihänder, wo eigentlich ein feines Schnitzermesser richtig wäre. Es braucht das Augenmass, wie das Herr Nationalrat Ammann hier so schön betont hat.

Der Tauschhandel – neue Strassen nur gegen Urbanisierung einer bestehenden Strasse – kann so nicht funktionieren und so nicht in die Tat umgesetzt werden. Die Initiative liefe auf ein Verbot, auf eine Verhinderung des Baus oder der Sanierung einer Strasse hinaus. Denn welche Strassen sollten – um ein Beispiel zu nennen – aufgehoben werden, wenn z. B. im Simmental nach der Streichung der N 6 von der Bevölkerung eine Dorfumfahrung gefordert wird? Wir dürfen berechnete Sanierungen nicht auf diese Weise sabotieren.

Ein besonderer Pferdefuss dieser Initiative – es wurde mehrmals zum Ausdruck gebracht – ist der Stichtag vom 30. April 1986. Seither wurden viele sinnvolle und von den Regionen herbeigesehnte Strassen gebaut, die wir kaum mehr abreissen dürften. Die Liste wurde erwähnt, aber nicht vollzählig. Es würde vom nationalen Netz betroffen: bei der N 1 die Umfahrung von St. Gallen, bei der N 3 die Walenseeautobahn, bei der N 1c/N 20 die Nordumfahrung von Zürich, bei der N 8 Interlaken–Brienzwiler und bei der N 9 Bex–St-Maurice, die Umfahrung Martigny und das Teilstück Riddes–Sitten. Auch bestehende Nationalstrassenbaustellen wären gefährdet, so etwa bei der N 1 die Umfahrung von Genf, bei der N 4 die Durchfahrung von Schaffhausen, bei der N 5 die Strecke am Neuenburgersee oder bei Ligerz am Bielersee sowie bei der N 9 die Strecke Vallorbe–Chavornay, die demnächst eröffnet wird.

Der Gegenentwurf von Frau Nationalrätin Diener würde einige dieser Strassenzerstörungsprobleme oder -pläne wenigstens unnötig machen. Die Initiative wäre aber auch dann unannehmbar, wenn sie erst ab dem Abstimmungstag wirksam würde. Wir brauchen in der Verkehrspolitik Flexibilität, auch in Zukunft. Wir brauchen Freiraum für massgeschneiderte Lösungen. Wir brauchen konstruktive Ideen und keine Fesseln. Zudem bietet der Gegenentwurf keine Lösung für die Kompetenzabgrenzung zwischen Bund und Kantonen.

Die Initiative scheint à première vue in ihrem Absatz 4 die Strassenhoheit der Kantone zu respektieren. Dieser Eindruck – wenn ich das richtig verstanden habe – täuscht. Die Formulierung ist jedenfalls für den Vollzug sehr unglücklich. Die meisten Kantone kennen das Finanzreferendum. Das Abreissen oder Urbanisieren einer bestehenden Strasse als Ausgleich für eine neue Strasse ist aber nicht gratis. Lehnt das Stimmbolk beispielsweise einen Strassenabreisskredit ab und bewilligt es zugleich Geld für eine neue Strasse, was gilt dann? Was soll der Bund tun? Wird der Wille des Stimmbürgers respektiert? Das ist eine zentrale Frage.

Mit dem Gegenentwurf von Frau Diener kämen wir hier nur vom Regen in die Traufe. Frau Nationalrätin Diener lässt diesen Absatz 4 einfach weg und macht die Sache damit vollends unklar, oder mit anderen Worten: in der Version Gegenentwurf Diener könnte die kantonale Strassenhoheit völlig untergehen.

Der Bundesrat hat ganz bewusst auf einen eigenen Gegenentwurf verzichtet. Es gibt Fälle, in denen sich kein vernünftiger Inhalt für einen Gegenvorschlag finden lässt. Der Bundesrat hält andere Massnahmen für viel wirkungsvoller, für viel subtiler, um Nachteile des motorisierten Strassenverkehrs zu verringern.

Ich nenne Ihnen nur die wichtigsten Bereiche, in denen wir handeln: bei der Luftqualität: technische Massnahmen, Katalysator, Grenzwerte, Qualität der Treibstoffe; bei der Lärmbekämpfung: Massnahmen an der Quelle, baulicher Schutz, Tempolimiten; beim Kulturlandschutz: Optimierung statt Maximierung der Projekte, Prüfen von Tunnelösungen, usw.

Das Fazit zu dieser Initiative: Sie ist extrem. Sie bringt einen Kompetenzwirrwarr. Sie behindert subtile Planungen und massvolle Einzelentscheide. Sie verhindert faktisch notwendige Strassensanierungen – in einem Satz: Sie verhindert massgeschneiderte Lösungen.

Namens des Bundesrates beantrage ich Ihnen – mit der Kommissionsmehrheit –, die Initiative und auch den Gegenentwurf von Frau Diener abzulehnen.

Präsident: Herr Ammann hat das Wort für eine persönliche Erklärung.

Ammann: Die Erklärung des Kommissionsprechers, Fritz Hösli, veranlasst mich zu einer ganz kurzen Entgegnung. Ich weiss nicht, ob es richtig war, das Kommissionsprotokoll hier zu zitieren, bin aber persönlich seit jeher für Transparenz der Kommissionsberatungen eingetreten und habe nichts zu verbergen. Insbesondere kann ich hier keinen fundamentalen Gegensatz zu meiner Haltung in der Kommission erkennen. Das ersehen Sie aus folgendem Zitat aus meinem vorgängigen Votum zur Initiative: «Eine solch undifferenzierte Lösung wird den sehr unterschiedlichen Verhältnissen in unserem Lande kaum gerecht werden.» Daraus sind meine deutlichen Vorbehalte, die ich der Initiative gegenüber nach wie vor habe, ersichtlich.

Die Kommissionsberatungen selbst und seitherige Konsultationen – auch innerhalb unserer Fraktion – haben zwar ergeben, dass die föderalistischen Vorbehalte, die ich in der Kommission der Initiative gegenüber äusserte, nicht als derart gravierend einzustufen sind. Diese mildere Beurteilung reicht indessen nicht dazu aus, dass ich dieser Initiative hier zustimmen könnte.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detaillberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1bis

Antrag der Kommission

Mehrheit

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Eventualantrag der Minderheit

(Diener)

(für den Fall, dass der Hauptantrag der Minderheit zu Artikel 2 abgelehnt wird)

Abs. 1

Gleichzeitig wird Volk und Ständen ein Gegenentwurf der Bundesversammlung zur Abstimmung unterbreitet.

Abs. 2

Der Gegenentwurf lautet:

Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

Art. 36quater (neu)

Abs. 1

Der Umfang des schweizerischen Strassennetzes, welches dem motorisierten Strassenverkehr allgemein und öffentlich zugänglich ist, darf den am Tage nach der Annahme dieses Verfassungsartikels durch Volk und Stände festgestellten Umfang bezüglich der bedeckten Oberfläche nicht überschreiten.

Abs. 2

Neue Strassen und Strassenerweiterungen dürfen nur gebaut werden, wenn gleich grosse Flächen des bestehenden, dem motorisierten Strassenverkehr allgemein und öffentlich zugänglichen Strassennetzes in der gleichen Region anderen Zwecken zugeführt werden. (= Initiativtext)

Abs. 3

Die Kantone können in folgenden Fällen eine Ausnahmegewilligung erteilen:

a. falls in einer dünn besiedelten Region infolge unzureichender Erschliessung untragbare Verhältnisse herrschen und keine andere Lösung ins Auge gefasst werden kann;

b. falls infolge Aufgabe eines Strassen- oder Autobahnprojek-

tes Anpassungen ans Strassennetz vorgenommen werden müssen. (= Initiativtext)

Art. 1bis

Proposition de la commission

Majorité

Rejeter la proposition de la minorité

Proposition subsidiaire de la minorité

(Diener)

(en cas de rejet de la proposition principale de la minorité concernant l'article 2)

Al. 1

Simultanément, un contre-projet de l'Assemblée fédérale est soumis au vote du peuple et des cantons.

Al. 2

Le contre-projet a la teneur suivante:

La Constitution fédérale est complétée comme il suit:

Art. 36quater (nouveau)

Al. 1

Le réseau routier ouvert au public et généralement accessible au trafic motorisé ne doit pas dépasser sa superficie totale relevée le jour qui suit l'adoption de cet article constitutionnel par le peuple et les cantons.

Al. 2

De nouvelles routes ou extensions de routes ne peuvent être réalisées que si des surfaces équivalentes du réseau routier suisse ouvert au public et généralement accessible au trafic motorisé sont réaffectées à d'autres fins dans la même région. (= texte de l'initiative)

Al. 3

Les cantons peuvent accorder une dérogation dans les cas suivants:

a. Lorsqu'une région à habitat dispersé se trouve dans une situation intolérable en raison d'une desserte insuffisante et qu'aucune solution de rechange ne peut être envisagée;

b. Lorsque l'abandon d'un projet de route ou d'autoroute rend nécessaires des travaux d'adaptation au réseau routier.

(= texte de l'initiative)

Art. 2

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Diener)

Hauptantrag

.... die Initiative anzunehmen.

Eventualantrag

(für den Fall, dass der Hauptantrag abgelehnt wird)

.... die Initiative zu verwerfen und den Gegenentwurf anzunehmen.

Antrag Herzog

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Volksinitiative anzunehmen.

Art. 2

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Diener)

Proposition principale

.... d'approuver l'initiative.

Proposition subsidiaire

(en cas de rejet de la proposition principale)

.... de rejeter l'initiative et d'approuver le contre-projet.

Proposition Herzog

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons d'accepter l'initiative.

Art. 2

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	122 Stimmen
Für den Hauptantrag der Minderheit und den Antrag Herzog	33 Stimmen

Für den Eventualantrag der Minderheit Dagegen	47 Stimmen 115 Stimmen
--	---------------------------

Präsident: Damit entfällt der Eventualantrag der Minderheit zu Artikel 1 bis.

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlusentwurfes Dagegen	126 Stimmen 29 Stimmen
--	---------------------------

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

89.009

Nationalstrassennetz.

Volksinitiativen

Réseau des routes nationales.
Initiatives populaires

Botschaft und Beschlusentwurf vom 25. Januar 1989 (BBl I, 641)
Message et projet d'arrêté du 25 janvier 1989 (FF I, 617)

Anträge siehe Detailberatung

Propositions voir discussion par articles

M. Pidox, rapporteur: La brièveté du temps qui m'est impartit m'oblige à vous présenter un rapport succinct.

1. Procédure. Votre commission s'est réunie les 10 et 11 août 1989 à Lausanne, en présence de M. Ogi, conseiller fédéral, et de ses collaborateurs. Elle a entendu les représentants des quatre comités d'initiative et ceux des cantons concernés.

Les initiatives ne portent pas sur le tracé des autoroutes ou sur leurs modalités d'exécution mais bien sur leur principe. Aussi la commission a-t-elle pu se dispenser d'effectuer des inspections locales, d'autant plus que la moitié de ses membres avaient déjà visité les lieux lorsqu'ils faisaient partie de la Commission Steinegger.

Les exigences d'un débat organisé contraignent le président de votre commission à se concentrer sur les problèmes généraux et sur les deux initiatives touchant la Suisse romande, le rapporteur de langue allemande traitant des deux initiatives concernant principalement les cantons de Zurich et de Berne-Soleure.

2. Généralités. L'article 36bis de la Constitution fédérale charge la Confédération d'établir un réseau de routes nationales, construit et entretenu par les cantons. L'Assemblée fédérale a déclaré nationales les voies de communication les plus importantes pour notre pays, par un arrêté de 1960 complété à trois reprises, notamment pour y intégrer la Transjurane.

En 1978, à une nette majorité des votants et à l'unanimité des cantons, le souverain a rejeté une initiative populaire «Démocratie dans la construction des routes nationales» qui aurait modifié les règles s'appliquant au réseau de ces routes. Il faut donc s'y tenir.

Vingt ans après la fixation de ce réseau, on a procédé à son réexamen. Se fondant sur les travaux de la Commission Biel, qui avait apprécié six tronçons remis en question, le Parlement a maintenu dans le réseau des routes nationales le tronçon de la N 1, entre Yverdon et Avenches, et celui de la N 4, entre

Wettswil et Knonau, retranchant en revanche du réseau la route du Rawyl. Le réexamen des routes nationales a pris fin par l'arrêté fédéral du 19 décembre 1986.

3. Les quatre initiatives. C'est contre cette décision des Chambres que quatre comités, chapeautés par l'Association suisse des transports, ont lancé dans les premiers mois de 1987 des initiatives populaires visant à compléter l'article 36bis de la constitution, de façon qu'aucune autoroute ne soit construite entre Morat et Avenches, dans le district de Knonau, entre Bienne et Soleure-Zuchwil et dans le canton du Jura. En d'autres termes, les tronçons concernés devraient être automatiquement radiés du réseau des routes nationales.

A la suite du Conseil fédéral, votre commission admet que ces initiatives sont recevables dans leur forme. Elles ne visent cependant pas à proposer une mesure, mais à interdire une réalisation conforme à la loi. Le réseau des routes nationales comprend 1856 kilomètres dont près de 1500 sont en activité. Les initiatives visent à ne pas construire quatre tronçons de 137 kilomètres au total, soit 7 pour cent du réseau.

4. Les avantages des autoroutes. Le réseau des routes nationales est cohérent. Il n'est pas question de l'étendre pour favoriser le trafic individuel. La route accueille le 80 pour cent des transports de personnes et le 50 pour cent des transports de marchandises. Les coupures du réseau proposées par les auteurs de l'initiative ne détourneront pas de la route ce trafic. Elles ne feront que reporter sur d'autres voies le trafic qui devrait emprunter les tronçons d'autoroute contestés. Ce seront les villages qui souffriront de ce trafic supplémentaire qui ne se déroulera pas sur des routes construites pour l'accueillir.

Pour cette première raison et par respect des hommes, la majorité de la commission a rejeté les quatre coupures d'autoroutes proposées par l'initiative du «Trèfle à quatre feuilles». Elle considère que l'achèvement des autoroutes prévues est un acte écologique, d'autant plus que le réseau des routes nationales n'est pas excessif en Suisse, même si on l'aurait conçu vraisemblablement de façon différente de nos jours. Il ne représente que le 1,2 pour mille de la surface productive du pays. En Europe, la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg et la République fédérale d'Allemagne ont un réseau d'autoroutes plus dense que le nôtre.

Enfin, les derniers tronçons d'autoroute seront construits d'une manière respectueuse de l'environnement. Les techniques se sont affinées, on a choisi les itinéraires les moins dommageables, multiplié les tunnels et protégé les paysages. C'est l'aspect positif de l'initiative du «Trèfle à quatre feuilles».

5. L'initiative contre la N 1. Les auteurs de l'initiative proposent cumulativement de couper la N 1 entre Yverdon et Avenches et la N 5 entre Bienne et Soleure-Zuchwil. Il faut cependant bien achever l'axe traversant notre pays de l'est à l'ouest. Il est évident que la N 12 ne remplit pas cette fonction. C'est une route nationale de deuxième classe, culminant à près de mille mètres d'altitude; les poids lourds l'évitent en raison de nombreux accidents en hiver et ils empruntent la route de la Broye, qui suit la pente naturelle, diminuant ainsi leur consommation de carburant.

Les représentants de l'administration fédérale ont établi que, selon les derniers comptages du trafic, il passe davantage de camions à Henniez, au milieu d'un village, sur une route à deux voies, que sur l'autoroute du Gothard, dans le canton d'Uri. Il y a donc lieu d'attirer les camions qui roulent de Berne à Morat sur une autre route plate, pour rejoindre Genève, le parcours de Berne à Genève étant d'ailleurs raccourci de 40 kilomètres par rapport à la N 1.

Enfin, le peuple vaudois s'est prononcé en faveur de cette autoroute.

Aussi votre commission vous recommande-t-elle, par 18 voix contre 4 et une abstention, d'inviter le peuple à rejeter cette initiative.

6. L'initiative contre la Transjurane. Les représentants du Comité d'initiative ont reconnu devant votre commission que l'initiative visait moins à ne pas construire la Transjurane qu'à exercer une pression pour obtenir la constitution d'un fonds fédéral de compensation en faveur de l'environnement. Une telle initiative, qui ne concerne l'autoroute que sur le canton du Jura et non sa continuation sur le canton de Berne, est donc

détournée de son but, comme l'ont avoué naïvement ou cyniquement ses auteurs.

L'initiative pose également un problème de bonne entente confédérale. Sur les 130 000 signataires qui demandent que l'on ne construise pas d'autoroute dans le canton du Jura, moins de mille habitent ce canton, mais près de la moitié sont des Zurichois ou des Bernois.

Aussi votre commission vous propose-t-elle, par 19 voix contre une et 3 abstentions, de recommander au peuple de rejeter cette initiative.

En conclusion, je vous soumets la remarque d'un magistrat cantonal: dans le domaine des transports, la Suisse romande est touchée par trois décisions qui ont été ou vont être prises sous peu. La majorité du Parlement n'a pas voulu sauvegarder l'avenir du canal du Rhône au Rhin; beaucoup de Romands y étaient attachés. La nouvelle transversale alpine pourrait ne pas passer par le Simplon-Lötschberg, si l'on prend en compte les demandes du Splügen et surtout le poids du lobby du Gothard. Le fait que la majorité alémanique du pays sacrifie pour la troisième fois les Romands dans le domaine des transports, en refusant la construction de la N 1 entre Yverdon et Avenches voulue démocratiquement par le peuple vaudois et en laissant les Zurichois, de par leur seul poids, interdire la construction de la Transjurane, ne serait pas raisonnable.

Rüttimann, Berichterstatter: Der Nationalstrassenbau ist ein Dauerbrenner in unseren Räten. Abgesehen von der Beratung des Verfassungsartikels im Jahre 1958 und der Gesetzgebung im Jahre 1960 hatten wir uns hier im Jahre 1974 mit der Initiative «Demokratie im Nationalstrassenbau» zu befassen, welche von den Räten und vom Volk mit 61 Prozent gegen 39 Prozent der Stimmen und allen Standesstimmen abgelehnt wurde. Gleichzeitig wurde aber eine Motion überwiesen, die darauf abzielte, verschiedene Autobahnstückchen näher zu überprüfen. Der Bundesrat setzte die sogenannte Nup-Expertenkommission unter dem Vorsitz unseres Kollegen Biel ein, die dann im Jahre 1981 ihren Bericht abliefern, dem ein breit angelegtes Vernehmlassungsverfahren folgte. Es waren zwei Autobahnstückchen, die wir heute zu behandeln haben, nämlich die N 1 und die N 4, schon damals in Prüfung. Die Räte haben nur eine Strecke abgelehnt, nämlich das Simmental mit dem Rawiltunnel. Alle anderen Teilstücke wurden mit mehr oder weniger starken Stimmzahlen bestätigt.

Die heutige Initiative wurde am 2. Juli 1987 vom Verkehrsclub der Schweiz als Koordinator der vier verschiedenen Initiativkomitees eingereicht. Sie wird Kleeblatt-Initiative genannt und will mit je über 130 000 Unterschriften autobahnfreie Landschaften zwischen Murten und Yverdon, im Knonauer Amt, im Raum Biel-Solothurn-Zuchwil und im Kanton Jura in der Verfassung festschreiben. Diese Initiative ist Gegenstand unserer heutigen Verhandlungen. Die Unterschriften wurden gleichzeitig und koordiniert in der ganzen Schweiz gesammelt. Die Fragestellung war also grundsätzlich Art, d. h.: nicht auf die vier betroffenen Landschaften beschränkt. Dies lässt sich leicht aus der Tabelle der gesammelten Unterschriften in allen Kantonen, insbesondere aber in den direkt betroffenen Kantonen, leicht nachweisen. So erreichte zum Beispiel der Kanton Zürich für alle vier Teilstücken zwischen 29 und 30 Prozent aller Unterschriften, der Kanton Bern 20 Prozent, Freiburg 3 bis 5 Prozent, Solothurn 7 bis 8 Prozent, Waadt 2 Prozent und der Kanton Jura 0,6 bis 0,7 Prozent der Gesamtstimmen.

Sie werden heute einzeln über die vier Teilstücke zu beraten und zu beschliessen haben. Auch das Volk wird aufgefordert sein, vier Antworten zu geben. Also zum Beispiel der Waadtländer nicht nur zur N 1, sondern auch zur N 4 im Kanton Zürich und umgekehrt.

Zu den Beratungen unserer Kommission: Ihre Kommission hat am 10. und 11. August in Lausanne die Vorlage durchberaten. Sie hat auf Besichtigungen verzichtet, nachdem die Mehrzahl der Mitglieder entweder als Angehörige der Verkehrskommission oder der früheren Kommission zur Ueberprüfung der Nationalstrassenstrecken schon im Gelände waren.

Die Kommission hat während zwei Stunden die Initiantenvertreter der vier Teilstücke angehört und während ebenfalls zwei

Stunden mit den betroffenen Regierungsräten Gespräche geführt. Es waren dies die vier Baudirektoren und zwei Baudirektorinnen der Kantone Zürich, Bern, Freiburg, Solothurn, Waadt und Jura. Alle Kantonsvertreter setzen sich für den Bau der besagten Teilstücke ein, weil der Strassenverkehr, und darunter auch der Privatverkehr, ein unentbehrlicher Bestandteil unserer Wirtschaft und damit des Wohlstandes bedeute. Alle möglichen Verbesserungen, das heisst Rücksichtnahmen auf Natur, Landschaft und Bevölkerung, seien aber einzubauen.

In den Kommissionsberatungen selber kam aber einmal mehr zum Vorschein, dass grundsätzlich zwei Philosophien in der Strassenverkehrspolitik unseres Landes aufeinander prallen. Die eine besagt, dass eine gewisse Mobilität für die Wirtschaft, das Berufs- und Privatleben sowie die Freizeitgestaltung unabdingbar sei, dies insbesondere für die entlegenen Gebiete des Landes, aber auch von unserer Transitaufgabe her als Binnenland im europäischen Raum. Deshalb sei nun das 1960 beschlossene Nationalstrassennetz endlich fertigzustellen und die letzten Lücken seien zu schliessen. Die andere, diametral entgegenstehende Philosophie geht davon aus, dass der Strassenbau automatisch mehr Verkehr nach sich ziehe und es nun höchste Zeit sei, dieser Entwicklung Einhalt zu gebieten. Dies könne entweder durch ein Verbot des Strassenbaus – siehe vorhergehende Initiative «Stopp dem Beton» – oder doch mindestens dadurch geschehen, dass man in unser Strassennetz Lücken einbaue bzw. stehenlasse.

Als weitere gravierende Widersprüche haben sich in der Kommission herausgeschält:

Erstens: Der Siedlungsdruck, der sich durch den Bau eines Autobahnstückchens ergebe und dann wieder wie ein Teufelskreis mehr Landbedarf, mehr Strassen und mehr Verkehr nach sich ziehe. Die Gegenseite und insbesondere die kantonalen Baudirektoren hielten diesem Einwand entgegen, dass der Individualverkehr sich nur reduzieren lasse, wenn am Ende einer Verbindung Massnahmen ergriffen und gleichzeitig Verbesserungen beim öffentlichen Verkehr vorgesehen werden. Zweitens: Der Landverbrauch wird auf der einen Seite als Landverschleiss bezeichnet, auf der anderen heisst es, er sei eine Frage des Masses. Er sei nicht zu umgehen in Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe. Zudem sei der Landerwerb für die fraglichen Teilstücke zum grössten Teil bereits erfolgt. Es müsse jedoch alles unternommen werden, um den Landbedarf durch günstige Linienführung und Tunnelbauten noch reduzieren zu können. Bundesrat Ogi hat glaubhaft gemacht, dass er und der Bundesrat sich dafür einsetzen werden und dass überhaupt punkto Landschaftsgestaltung die optimalsten Lösungen gesucht werden.

Im Sinne einer Straffung der Verhandlungen haben sich Herr Kommissionspräsident Pidoux und ich abgesprochen, dass wir uns im Rahmen der allgemeinen Aussprache nur kurz zu den einzelnen Teilstücken äussern. Mit den in der Kommission geäusserten Pro und Kontra werden wir uns in der Detailberatung noch intensiver beschäftigen, Herr Pidoux schwergewichtig zu N 1 und N 16, ich hingegen zu N 4 und N 5.

Die Kommission ist bei allen vier Teilstrecken mit deutlichen Mehrheiten dem Bundesrat gefolgt, d. h. die Initiative sei dem Volk zur Ablehnung zu empfehlen.

Zur N 1: Dieses Projekt wurde von der Nup-Kommission seinerzeit geprüft; die Kommission lehnt die Initiative mit 18 zu 4 Stimmen, bei einer Enthaltung, ab. Wir haben uns mit einem Minderheitsantrag, vertreten durch Herrn Brélaz, zu befassen: Die Volksinitiative sei anzunehmen.

Einige Fakten: Die Strecke Bern-Genf, also die N 1, ist gegenüber der N 12, die heute über Vevey-Lausanne führt, 40 km kürzer; sie ist topographisch geeigneter, hat weniger Höhenunterschiede; die Länge des Teilstücks ist 47 km, 10 km werden in Tunnels gelegt.

Zur N 4: Ebenfalls Nup-geprüft, Ablehnung der Initiative mit 16 zu 6 Stimmen, bei einer Enthaltung. Wir haben hier einen Minderheitsantrag, vertreten durch Herrn Bircher, es sei die Volksinitiative anzunehmen.

Die N 4 schliesst eine Lücke zwischen der Verbindung Gothard-Innerschweiz und Zürich-Ostschweiz; Gesamtlänge des Teilstückes 16 km, davon 5 km Tunnel.

N 5: Nicht Nup-geprüft. Eine Standesinitiative des Kantons Solothurn, die ebenfalls die N 5 in die Prüfung einbeziehen wollte, wurde 1985 abgelehnt. Ablehnung in der Kommission mit 17 zu 5 Stimmen, eine Enthaltung. Minderheitsantrag Leuenberger-Solothurn, es sei die Volksinitiative anzunehmen.

Die N 5 ist die Verbindung zwischen der Ost- und Westschweiz dem Jura-Nordfuss entlang. Die Länge des Teilstücks N 5 beträgt 23 km; 1,8 bis 2,8 km Tunnel.

N 16: Ablehnung in der Kommission mit 19 zu 1 Stimme, 3 Enthaltungen. Hier haben wir einen Minderheitsantrag Weder, es sei die Initiative anzunehmen.

Die N 16 ist eine zweispurige Nationalstrasse, die den Kanton Jura ans schweizerische Netz anschliessen soll und zugleich Verbindung zwischen dem schweizerischen und französischen Nationalstrassennetz sein soll. Länge 45 km, davon 17 km Tunnel.

Zum Schluss beantrage ich Ihnen namens der Kommission, dem Bundesrat zuzustimmen und die Minderheitsanträge abzulehnen.

M. Brélaz, porte-parole de la minorité: Je m'excuse tout d'abord envers ceux qui ont déjà suivi le débat à l'époque, de devoir redire un certain nombre de choses puisque ces initiatives sont, en fait, une sorte de referendum contre la décision que le Parlement a prise il y a quelques années.

Je rappellerai tout d'abord, en ce qui concerne la votation cantonale vaudoise, que le peuple, à une courte majorité de 53 pour cent, refusait une initiative qui demandait au canton de Vaud d'intervenir auprès des Chambres fédérales pour la suppression du tronçon de la N 1. Je signalerai également que, si l'on fait la somme des quatre districts concernés, on arrive à une légère majorité (200 à 300 voix) rejetante.

Or, toute la campagne des partisans de l'autoroute a consisté essentiellement à dire qu'il fallait désenclaver les régions qui ont refusé l'autoroute et que celles-ci la voulaient à tout prix. Ce qui signifie qu'un certain nombre de gens qui, dans le canton de Vaud, ont voté pour l'autoroute, ont voté en se trompant, croyant que les régions concernées la voulaient, alors qu'elles ne la voulaient pas. C'est pourquoi je n'ai aucune gêne à proposer l'acceptation de cette initiative, malgré ce verdict légèrement en faveur de l'autoroute.

D'autre part, dans le canton de Fribourg, il n'y a pas eu de vote, mais par contre, dans ce même canton, on a eu beaucoup de votes sur les crédits routiers, et, en général, ceux-ci sont presque toujours défavorables. Je ne vois pas un enthousiasme spontané des Fribourgeois pour les crédits routiers. Je parle bien entendu du peuple et non pas des autorités qui, sur ce sujet, comme sur d'autres, sont très déphasées par rapport à la population.

La question qui se pose en fait, c'est de savoir si nous voulons trois autoroutes entre Lausanne et Berne. On a déjà parlé de la N 12; la N 5 - c'est vrai - a sérieusement réduit son format, mais je connais aussi les ententes entre les cantons de Vaud et de Neuchâtel pour que, dès que la N 1 sera faite, on essaye de pousser à fond la N 5 si ce n'est la T 10 entre l'extrémité du lac de Neuchâtel et Berne directement. La situation qu'on risque d'avoir d'ici quelques années, si l'on entre dans ce jeu, c'est trois autoroutes parallèles entre Lausanne et Berne. Est-ce que l'argument qu'il s'agit de l'autoroute Lisbonne-Helsinki a un sens? Y a-t-il une différence pour celui qui va de Lisbonne à Helsinki de faire le trajet Lisbonne-Lausanne-Vevy-Bulle-Fribourg-Berne-Helsinki ou de faire le même trajet par Lausanne-Yverdon-Payerne-Berne-Helsinki? Personnellement vous me permettez d'en douter.

En ce qui concerne les autres aspects, il s'agit quand même ici - on le voit avec l'autoroute jusqu'à Morat - d'une situation où toute la région bernoise se décale sur la Broye vaudoise au point de vue de l'habitat. D'après les hausses de loyers et les difficultés de logement créées aujourd'hui dans la région d'Avenches, je doute de plus en plus que les gens de la Broye soient très heureux une fois que ces autoroutes seraient faites sur toute leur longueur. Quant à l'aspect financier - plus d'un milliard de francs - si l'autoroute n'est pas utile, c'est une somme que nous ne pouvons pas traiter avec négligence.

En ce qui concerne les experts, il est important de noter que

ceux de la Commission Biel (je ne parle pas de ceux qui ont voté à la fin, mais de ceux qui ont fait le rapport) ont, suivant les deux méthodes scientifiques utilisées, conclu qu'il ne fallait pas construire la N 1. C'est le seul de tous les tronçons examinés pour lequel l'on parvient à cette conclusion. Pour le Raywyl, les experts étaient divisés. Mais par contre, les experts scientifiques pensaient qu'une solution dans la Broye, avec le contournement d'un certain nombre de localités, était préférable à la N 1. Veut-on vraiment que toute cette étude ne serve à rien? C'est une décision politique contre les experts. Généralement, on nous reproche d'être contre les experts et aujourd'hui, c'est vous qui l'êtes.

En ce qui concerne une telle autoroute, trouver une solution c'est bien, mais, hélas, il faut constater que les autoroutes sont aussi générateurs de trafic et que, meilleur sera le réseau, mieux on y roulera, plus vous aurez de trafic. Avec ce type de politique nous tournons en rond. Plus vous créez de tronçons, plus l'utilisation augmentera comme les besoins de nouveaux tronçons. Il faut sortir de cette spirale infernale.

Quant à l'altitude, je veux bien qu'elle soit un peu plus basse, mais elle approche quand même tout près des 700 mètres. Est-ce que ce sera déterminant pour les camions? Personnellement, si je connais la topographie des lieux, j'ai la certitude que les camions, qui vont directement à Lausanne continueront, hélas, à passer par la route de la Broye, même si cette autoroute conduit à Lausanne par Yverdon et que, donc, dans quelques années, on dira qu'il est indispensable pour les villages de la Broye de faire une autoroute au milieu, ce sera la quatrième. Je sais que le gouvernement vaudois a déclaré que cela ne se fera jamais, mais, moi je connais aussi les habitudes des chauffeurs de camions; on prend le plus court chemin, le meilleur marché et tant que le Chalet-à-Gobet n'est pas enneigé, on a tout intérêt à l'emprunter.

En ce qui concerne les camions et le trafic, je crois qu'il faut comparer ce qui est comparable. Chacun sait que concernant le St-Gothard, on a fait l'impossible en Suisse du point de vue des mesures prises pour éviter le trafic international; il y a toute une polémique là autour et l'on sait que pour l'essentiel, ce sont les voitures qui passent par là en très grande quantité. On sait que le besoin purement économique, intérieur à la Suisse, de transports entre Zurich et le Tessin, est certainement inférieur aux besoins de transports par camions sur le Plateau suisse. J'aimerais bien que l'on essaie d'éviter des comparaisons qui, à première vue sont séduisantes, mais s'effondrent comme un château de cartes dès que l'on y regarde d'un petit peu plus près. Vous avez tous, d'une certaine manière, à une ou deux exceptions près, dit que vous éprouviez une très grande sympathie pour l'environnement. J'ai un peu l'impression, quand je compare la sympathie et les actes politiques, que cette même sympathie ressemble à celle des paléontologues pour les dinosaures: l'on veut bien considérer l'environnement de manière purement intellectuelle mais tout ce que l'on fait, c'est de l'examiner en objet d'étude et si cet objet d'étude disparaît, cela ne semble pas faire une très grande différence pour la majorité de la classe politique.

Personnellement et mon groupe avec moi, nous essaierons de mettre au point une politique qui tienne compte de la qualité de la vie dans son sens le plus large. Dans le cas présent, celui de la N1, il s'agit vraiment d'un projet des années 60, d'une situation où toute la conception des autoroutes dans cette région a été mal faite. Il n'aurait fallu ni la N1 ni la N12, mais une solution intermédiaire. Toutefois, ce n'est pas une raison, si l'on a fait des erreurs, pour continuer à l'infini. C'est pourquoi je vous engage à changer d'optique par rapport à la commission, à changer de cap, à viser le futur et à accepter cette initiative.

Bircher, Sprecher der Minderheit: Ich empfehle Ihnen, der Volksinitiative für ein autobahnfreies Knonauer Amt - auch N 4 genannt - aus drei Gründen zuzustimmen. Der erste Grund ist ein staatspolitischer: Es ist unverantwortlich und unklug, wenn wir uns gegen einen kantonalen Volksentscheid, der den Bau der Strasse ablehnt, wehren. Wir hatten am 9. Juni 1985 einen klaren zürcherischen Entscheid: Mit 171 000 gegen 151 000 Stimmen hat sich das Volk auf demokratische Weise gegen

die N 4 durch das Knonauer Amt gewendet; seither haben über dieses N-4-Teilstück keine Abstimmungen mehr stattgefunden.

Wir haben aus den Voten der Kommissionssprecher über die N 1 gehört, das kantonale Ergebnis zu diesem N-1-Teilstück sei positiv ausgefallen, also müsste man aus politischen Gründen einen solchen Entscheid – den Bau der N 1 – nachvollziehen. Wenn aber ein solcher Entscheid im umgekehrten Sinne vorliegt, wie bei der N 4, dann wird ein solches kantonales Volksergebnis nicht zitiert, und die entsprechenden Leute halten sich nicht an eine Auslegung des Volksentscheides. Das ist – kurz gesagt – unverantwortlich und ungerecht.

Bei der Volksinitiative für ein autobahnfreies Knonauer Amt können wir auch davon ausgehen, dass sie bei der Unterschriftensammlung im Kanton Zürich unterstützt wurde und dass sich auch seither – obwohl der Kampf gegen die N 4 schon lange dauert – immer wieder Oppositionsgruppen aus allen Teilen der Bevölkerung in der Region selbst Gehör verschafft haben.

Es ist ja interessant: Zum Mittel der Volksinitiative musste im Falle des Knonauer Amtes nur gegriffen werden, weil hier im Parlament ein fragwürdiger Entscheid getroffen wurde: Viele von Ihnen erinnern sich daran, dass wir uns im März 1986 – in einer denkwürdigen Abstimmung mit 85 gegen 83 Stimmen – gegen den Bau der N 4 und für die Schliessung der Lücke zur N 3 durch den Zimmerberg ausgesprochen haben. Diese Schliessung der Zimmerberg-Lücke wird auch von den heutigen Gegnern der N 4 im Knonauer Amt nicht in Frage gestellt. Mit einem beispiellosen Verwirrspiel mit Zahlen und mit dem Uebergewicht an innerschweizerischen Ständestimmen entschied aber der Ständerat schliesslich für den Bau der N 4; unser Rat hat in der Differenzvereinbarung im Dezember 1986 mit schlechtem Gewissen nachgegeben.

Wir müssen uns in diesem Zusammenhang staatspolitisch folgenden Vorwurf gefallen lassen: Es ist ein schlechtes Zeugnis für unsere Demokratie, wenn über die Köpfe der Bevölkerung, über den kantonalen Volksentscheid, hinweg einer Tatsache – und es handelt sich beim Knonauer Amt um eine geschlossene Tatsache – eine derart einschneidende Autobahn aufkotzt wird.

Wir kennen beim Nationalstrassenbau – auch wenn es Teilstücke betrifft, die kantonal überblickbar sind – keine Referendumsmöglichkeit; kantonale Abstimmungen haben keine Wirkung, und so bleibt letzten Endes nur der zeitaufwendige Weg über die Volksinitiative. Aber das Volk, das diesen Stapellauf macht, wird sich letzten Endes – glauben Sie mir das – düpiert vorfinden. Es wird die immer wieder zitierte Behauptung aufstellen, die in diesem Fall durchaus berechtigt ist: «Die in Bern oben machen ja doch, was sie wollen, unabhängig davon, wie bei uns die demokratischen Entscheide gefällt wurden.»

Ich möchte in diesem Zusammenhang daran erinnern, dass bei Neubaustrecken im Bahnwesen – «Bahn 2000» lässt grüssen – das fakultative Referendum besteht: Sie können jederzeit mit 50 000 Unterschriften eine Neubaustrecke zur Volksabstimmung bringen. Aber hier, beim Nationalstrassenbau, wird dieses fakultative Referendum verwehrt, und es bleibt – wie gesagt – nur der Umweg über diese aufwendige Volksinitiative.

Zum zweiten möchte ich die Argumentation des Bundesrats näher beleuchten: Es gehe nur noch um die Schliessung einer Lücke im Nationalstrassennetz. Wenn Sie aber einen Blick auf die Karte der bestehenden Nationalstrassenstrecken werfen – Sie finden sie auf Seite 10 der Botschaft –, dann sehen Sie, dass ein Teil dieses Verbindungsstückes zur N 3 – die N 4a Richtung Zimmerberg – bereits gebaut ist; es fehlt ein kleines Teilstück dieser Zimmerberg-Verbindung mit einem Anschluss bei Horgen, und dann wäre diese Nationalstrassenlücke geschlossen. Wir hatten interessanterweise schon in der Nationalstrassenplanung vor 1960 diese zwei Varianten ebenbürtig nebeneinander geprüft erhalten. Sie wurden als gleichwertig empfunden. Anfang der achtziger Jahre, bei der Nup – bei der Nationalstrassen-Ueberprüfungsübung – haben Fachleute in einer Nutzwertanalyse der Zimmerberg-Variante mit einem gestreckten Uetlibergtunnel sogar noch mehr Punkte ge-

geben als der N 4 durchs Knonauer Amt. Sie finden diese Ziffern auch im Anhang des Nup-Berichts; ich will sie hier nicht zitieren.

Die Zimmerberg-Lückenschliessung ist schon in früheren Debatten einlässlich diskutiert worden, sie bringt einen ganz geringen Landverbrauch, einen sehr kleinen Kulturlandverbrauch, man spricht von etwa 18 ha – ich meine, auch das ist Land –, aber beim Knonauer Amt geht es um 80 bis 100 ha. Wir haben auch mit der Zimmerberg-Verbindung eine kurze Verbindung nach Zürich und schliesslich eine Verbindung zwischen der Innerschweiz und der Ostschweiz; auch das werden Sie auf einen Blick erkennen, wenn Sie die zitierte Karte auf Seite 10 betrachten. Sie können – das ist den Zürchern geläufig – das Erholungsgebiet über den Hirzel (wo heute relativ viel Verkehr durchführt) entlasten, indem Sie diese Zimmerberglinie schliessen.

Man muss hier noch anfügen, dass über die Schliessung der Zimmerberg-Verbindung so oder so heute laut nachgedacht wird und dass – nachdem einmal die N 4 durch das Knonauer Amt gebaut wäre – so oder so das Schliessen dieser Verbindungslücke via Zimmerberg beantragt würde.

Sie finden heute auf der Titelseite des «Tages-Anzeigers» einige interessante Angaben über entsprechende Vorbereitungsgespräche und Kontakte, welche zwischen dem Präsidenten der Aktion pro Zimmerbergtunnel, Herrn Otto Scherrer, und dem Direktor des Bundesamtes für Strassenbau, Herrn Kurt Suter, bereits geführt werden. Sie lesen dort, dass die Zimmerberg-Variante laut Herrn Suter eine Verbindung von nationaler Bedeutung sei.

Wenn schon der oberste Strassenbauer im Departement Ogi sich positiv zur Schliessung dieser Zimmerberg-Lücke ausspricht, können wir davon ausgehen, dass dem Bau des N-4-Teilstücks durch das Knonauer Amt die Schliessung dieser Lücke auf dem Fusse folgen wird. Mit dem Bau dieser beiden Autobahnen hätte man aber viel zu viele Autobahnkorridore durch den Grossraum Zürich. Es werden in nächster Nähe parallel Autobahnen geführt, die in ihren Auswirkungen ganze Gebiete, wie das Knonauer Amt, mehr und mehr belasten, statt sie zu entlasten.

Ich komme zum dritten und letzten Argument der Unterstützung dieser Volksinitiative. Es handelt sich beim Knonauer Amt letztlich um eines der wenigen intakten Talgebiete des schweizerischen Mittellandes, das auch für die Landwirtschaft von grosser Wichtigkeit ist. Es ist doch grotesk, wenn wir uns über Landverlust beklagen, über zu wenig Landwirtschaftsgebiet, wenn wir Berichte des Bundesrats zu dieser Thematik diskutieren, und hier, wo es dann um 80 bis 100 ha fruchtbares Land geht, die Augen davor schliessen. Wir wissen auch, dass diese Autobahn Mehrverkehr bringt, dass sie einen enormen Siedlungsdruck auslösen wird und dass sich damit der Verlust von 80 bis 100 ha in einer Sekundärwirkung vervielfachen wird; man spricht von 400 bis 500 zusätzlichen Hektaren, die verlorengehen.

Es bleibt mir nur noch Zeit für den Appell an Sie, das Knonauer Amt, das von den Einheimischen liebevoll «Säuliamt» genannt wird, dieses Gletschertal mit noch weitgehend intakter Kulturlandschaft, mit Naturschutzgebieten und schönen Moränenlandschaften, mit vielen grünen Wiesen und lebendigen Hecken, vor der Schädigung durch eine unnötige Autobahn zu bewahren. Ich bitte Sie deshalb, der Initiative zuzustimmen.

Leuenberger-Solothurn, Sprecher der Minderheit: Ich beantrage Ihnen namens einer Kommissionminderheit, es sei der Volksinitiative für eine autobahnfreie Aarelandschaft zwischen Biel und Solothurn-Zuchwil zuzustimmen.

Lassen Sie mich eine Vorbeimarkung im Sinne der Interessendeklaration machen: Ich bin Anwohner der Bielstrasse in Solothurn, der Strasse also, die heute einen bedeutenden Teil dieses Verkehrs aufnehmen muss, den dann irgendwann die N 5 übernehmen sollte. Dennoch bin ich gegen die N 5, weil ich finde, wenn ich schon zu Hause diesen Strassenlärm und den Gestank ertragen soll, so lasse ich mir nicht noch das Erholungsgebiet an der Aare zerstören, in das ich sonntags spazieren gehen kann.

Ich denke, es regiert heute morgen in diesem Saal wieder ein-

mal die Parole: «Gouverner, c'est goudronner», regieren heisst teeren, und die Mehrheit wird zweifelsohne auf diesem Zug fahren wollen. Ich denke, der Machbarkeitswahn wird – wie bereits in der Argumentation dargetan – Urständ feiern.

Ich erinnere mich sehr gut an die ganzen Debatten über die Strassen zurück, und ich weiss, dass sich dieses Parlament in einem einzigen Fall hat beeindruckt lassen durch das Menetekel an der Wand, nämlich durch die Fadenrisse im Staudamm von Zeuzier, da haben sogar die Goudroneure und Schwadronneure gemerkt, was es geschlagen hat, und sind vor diesem Machbarkeitswahn zurückgewichen. Andere Menetekel an der Wand – ich will die Begriffe gar nicht alle aufzählen, weil einige behaupten, sie seien ein bisschen veraltet und angegraut: Waldsterben, schlechte Luft – übersieht man gefilssentlich.

Bei der N 5 wird frivol behauptet, es würden die Städte vom Durchgangsverkehr befreit. In der Botschaft steht auf Seite 16 sogar (und das war wohl an mich adressiert, weil ich eben an der Bielstrasse in Solothurn wohne), durch diesen Kanal könnten die Städte und Ortschaften ihre Wohnlichkeit zurückgewinnen.

Wer es glaubt, bezahlt einen Taler! Wir wissen doch längst, dass nach mindestens fünf, meinerseits zehn Jahren diese neue Strasse ausgelastet ist und die alte ebenfalls wieder einen Verkehrspegel erreicht hat, unter dem wir schon heute leiden. Ich denke, dieses Verlagerungsargument haut nicht hin. Dass sich die Stadt Solothurn eine Stadttumfahrung auf Bundeskosten finanzieren will, mit dieser Problematik muss sich Herr Scheidegger herumschlagen, das ist wohl nicht mein Problem.

Das wichtigste Argument aber ist und bleibt der Bodenverschleiss. 100 ha guten Bodens sollen diesem Strassenprojekt geopfert werden. Es ist keine Woche her, dass man uns in diesem Saal beschworen hat, es gelte nun endlich, gewisse Nachfragen nach Boden aus diesem Bodenmarkt herauszukatapultieren. Gleichzeitig schafft man eine Nachfrage nach 100 ha guten Bodens.

Letzte Woche ging es primär um Wohnungsbau, jetzt geht es um Strassenbau. Für den Strassenbau hat es Boden genug, und es werden jene, die sich letzte Woche mit Nachdruck und mit Vehemenz für diesen Boden und die Bodenpreise gewehrt haben, heute sagen, vielleicht hämisch sogar, das Land sei ja bereits gekauft und es sei alles in Ordnung.

Diese 100 Hektaren – und damit wende ich mich an die Landwirte und Landwirtschaftsvertreter hier im Saal – sind sehr viel. Mein Grossvater mütterlicherseits, ein Emmentaler Bauer, hatte sieben Hektaren hügeliges Land und hat damit seine Familie mit zehn Kindern ernährt im Zweiten Weltkrieg, dessen Anbauschlacht man kürzlich gefeiert hat. Sie verlangen doch heute nicht von mir, dass ich meinem Grossvater sechzehnmal die wirtschaftliche Grundlage entziehe, indem ich einfach ja dazu sagen würde, dass man 100 Hektar besten Landes einfach so dem Moloch, dem Machbarkeitswahn Strassenverkehr opfert.

Ich wende mich weiter an die bäuerlichen Freunde, die kürzlich mit unserem Stadtammann Scheidegger Händchen haltend in Inkwil gegen den Bodenverbrauch für die «Bahn 2000» demonstriert haben, und lade sie ein, auch einmal in Solothurn-West mit mir Händchen haltend gegen diesen Landverschleiss zu demonstrieren. Ich habe Euch dort noch nie gesehen. Ich frage mich, warum? Es gibt böse Zungen, die behaupten: Die Nationalstrassenbüros zahlen besser für den Boden als die arg parlamentarisch kontrollierten Bundesbahnen. Aber das muss böse Verleumdung sein!

Weitere Argumentation: Die Grenchner Witl, durch die diese N 5 führen sollte, ist ein Naturschutzgebiet mit reicher Flora und Fauna. Die Botschaft ist geradezu entlarvend entwaffnend: Die N 5 werde weder die Aarelandschaft zerstören noch Naherholungsgebiete von Solothurn und Grenchen unverhältnismässig beeinträchtigen, noch die einmalige Fauna und Flora jener Landschaft entscheidend treffen. Das kommt mir, Herr Bundesrat, ungefähr vor wie ein Mörder, der vor Gericht sagt: Im ersten Anhieb habe ich das Opfer nur halbtot geschlagen, dass es dann noch gestorben ist, da kann ich weiter nichts dafür! In diese Rolle sollten Sie sich nicht begeben.

Herr Bundesrat, es gibt eine staatspolitische Dimension bei dieser N 5, und da rede ich als Solothurner, freilich als minoritärer Solothurner, wie nachfolgende Redner belegen werden. Es gibt Widerstand in diesem Kanton Solothurn gegen die «Bahn 2000». Ich schliesse mich diesem Widerstand nicht an, weil ich finde, das Nutzen-Aufwand-Verhältnis beim Bahnbau sei, schmerzhaft zwar, aber doch noch einigermaßen zu verantworten und zu rechtfertigen, während das beim Strassenbau nicht der Fall ist.

Nicht genug damit. Es gibt Leute, die sich immer wieder dazu hinreissen lassen, vom Ausbau der N 1 auf sechs Spuren zu reden. Herr Suter hat sich den Widerstand unseres Freundes Urs Nussbaumer eingehandelt, als er von der sechsspürigen N 1 bei Härkingen sprach, und ehe uns der Bundesrat nicht klipp und klar sagt, es gebe keine sechsspürige N 1, wird man im Kanton Solothurn sehr wachsam bleiben und die Truppen Gewehr bei Fuss im Dienst behalten, um sie dann schlimmstenfalls in die Traxschaufel zu setzen. Provozieren Sie nicht Widerstände in diesem Kanton Solothurn, die unnötig sind, indem Sie jetzt noch um alles in der Welt diese N 5 durchzwingen wollen! Setzen Sie, Herr Bundesrat, Prioritäten und sagen Sie: Ich will nun mal diese «Bahn 2000», aber beim Strassenbau gebe ich nach und weiche zurück und verlange von Euch nicht auch noch Bodenopfer.

Verkehrstechnische Argumente wären viele anzuführen. Es gibt viele Äengste in Solothurn. Man sagt nämlich, es würde ein Korridor für Schwerverkehr geschaffen, weil sich die N 1 wegen der topographischen Gegebenheiten nicht so gut eigne für den Schwerverkehr, und es gelte nun, ein günstigeres Projekt im flacheren Land zu legen, eben diese N 5. In der Kommission haben andere Solothurner gesagt, der Bundesrat müsse halt dann schauen, dass da nicht ein neuer Korridor geöffnet wird. Es würde mich nur interessieren, wie?

Es existieren auch Leute mit Tunnelleuphorie, die meinen – es ist schade, dass kein Psychiater im Saal ist, sonst würde er uns sagen, was aus Verdrängung resultieren kann, nämlich Sträusse von Neurosen –, alles was verlockt ist, alles, was man nicht sehe, störe auch nicht. Da teile ich die Meinung von Herrn Bundesrat Ogi, dass auch Tunnels entlüftet werden müssen, wozu etwelche Energie benötigt wird, die wieder irgendwie erzeugt werden muss.

Im übrigen kann man jetzt im Grauholz sehen – das tun einige Solothurner –, was ein Tunnelbau alles mit sich bringt. Man kann eine Landschaft vollkommen umgestalten, wenn man will.

Ich komme nicht umhin, Sie zu bitten, dieser Initiative zuzustimmen, d. h. dem Volk zu empfehlen, diese Initiative anzunehmen. Ich bitte Sie – vor allem die Vertreter des Strassenbaus –: Warten Sie für einmal nicht bloss Ihres Amtes, sondern lassen Sie Ihre Vernunft warten.

Weder-Base: Wir kennen von allen Umweltprogrammen der Parteien die Aussage, dass man jetzt endlich Sorge zur Umwelt und Mitwelt tragen müsse. Mich erfüllen aber trotzdem schon lange Unruhe und Ungeduld über die noch immer bei uns herrschende Kurzsichtigkeit bei der Behandlung von Umweltfragen. Wie sollen unsere Kinder und Enkel auf einer Erde leben können, die wir verbetonieren, die wir vergiften, die wir zerstören? Wer heute nur für sich selbst sorgen will, verspielt mit der Zukunft anderer auch seine eigene.

Die vier Kleeblatt-Strecken – in meinem Fall betrifft es speziell den Jura – berühren wertvolle Landschaften und zerstören Biotope, Waldgebiete, grosse zusammenhängende, schützenswerte Natur- und Erholungslandschaften und rares und deshalb um so wertvolleres Landwirtschafts- und Siedlungsland, wie wir soeben gehört haben.

Zum Jura: Der Bau einer Nationalstrasse auf dem Gebiet des Kantons Jura stiess von Anfang an auf den Widerstand in Umweltschutzkreisen. Diese fügten sich zunächst dem Abstimmungsergebnis. Als jedoch im Mai 1985 das generelle Projekt vorgelegt wurde, entzündete sich der Widerstand von neuem, weil nun plötzlich ein viel grösseres Projekt vorlag.

Anstelle einer Halbautostrasse mit 2 bis 3 Spuren wurde eine 4spürige Nationalstrasse gebaut. Es gab eine überrissene

Zahl von Anschlüssen, 6 auf einer Strecke von 15 Kilometern. Der Verbrauch an Kulturland stieg von 60 auf 250 Hektaren. Nun wird den Initianten vorgeworfen, Sie hätten eine sehr geringe Stimmenzahl zusammengebracht. Das trifft zu. Aber ich möchte trotzdem daran erinnern, dass die gleichen Initianten mittels einer Petition an die zuständigen Instanzen eine Redimensionierung verlangt haben. Und diese Petition umfasste 4500 Unterschriften. Ich möchte damit nur sagen, dass das Interesse im Kanton Jura nicht derart gering zu schätzen ist, denn 4500 Jurassier wollten seinerzeit eine Redimensionierung dieses Strassenprojekts.

Diese Autobahn ist unnötig, weil – das wurde ja schon verschiedentlich gesagt – jede neue Strasse zusätzlich neuen Verkehr schafft. Sie ist aber auch unnötig, weil weder das Verkehrsvolumen noch die Distanzen eine Autobahn im Jura rechtfertigen. Und der Jura hat, gemessen in Kilometer auf 1000 Einwohner, bereits ein dichtes Strassennetz. Es ist aber auch unnötig, weil es unsinnig wäre, in einer Region, in der der öffentliche Verkehr noch stark ausbaubedürftig ist, 1 Milliarde Franken in den Bau einer Autobahn zu stecken. Dann wäre es auch kurzfristig, die öffentlichen Verkehrsmittel mittels einer Autobahn zu konkurrenzieren.

Überall, auch in der Botschaft, wird gesagt – und viel geredet –, man müsse für die wirtschaftliche Zukunft des Kantons Jura etwas tun. Aber Konkretes wird überhaupt nichts erwähnt, es wird nur gesagt: Wir bauen einmal eine Strasse, und dann sehen wir weiter. Wir meinen aber, der Jura hätte eine sehr gute Chance bei der Förderung des Tourismus. Mit seinen grossenteils noch unberührten Landschaften bildet der Jura einen wertvollen Erholungsraum für das Mittelland, aber auch für die Region Basel, nicht zuletzt auch für unsere Freunde in Frankreich. Nun wollen wir ausgerechnet diesen schönen Lebensraum mit einer Strasse von gigantischem Ausmass durchziehen.

Ich erinnere an die Gotthardautobahn, die das Reusstal und die Leventina verschandelte, und zwar in einer nicht wieder-gutzumachenden Art und Weise. Wenn Sie die Leventina anschauen – viele von Ihnen haben auch noch in Erinnerung, wie die Leventina damals aussah –, dann kann einem doch heute das Heulen kommen. Das ist eine Gegend, in der sich nur Trostlosigkeit breitmacht.

Die heutigen Verkehrswege im Kanton Jura weisen ausreichende Kapazitäten auf. Eine wesentliche Verbesserung ergäbe sich durch einen Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel mit Fahrplanverdichtung und anderen Attraktivitätssteigerungen. Ich meine, es sollte sich auch bei uns endlich die Erkenntnis durchsetzen, dass es ein Ding der Unmöglichkeit ist, den Strassenraum dem immer stärker werdenden Motorfahrzeugverkehr anzupassen. Diese Denkweise ist doch wirklich passé.

Es ist auch uns engagierten Umweltschützern durchaus klar, dass der Autoverkehr natürlich nicht mehr wegzudenken ist. Dieser hat auch eine wichtige Funktion. Wir sind ja nicht derart blind! Aber wir sind soweit, dass wir sagen: Jetzt nicht mehr weiter, jetzt ist es Zeit, Grenzen festzusetzen.

Mir persönlich ist es ein grosses Anliegen, auch zu wiederholen, was ich schon einmal gesagt habe: Ich glaube es ist Zeit, dass wir ein Umdenken einleiten. Wir müssen die Zerstörung unserer Umwelt stoppen, und zwar radikal stoppen. Wir müssen an die kommenden Generationen denken. Wir dürfen ihnen nicht eine Natur und Umwelt zurücklassen, die nicht mehr lebenswert ist. Kommende Generationen werden an uns Fragen und Anforderungen stellen. Ich meine auch, dass Tiere und Pflanzen Grundrechte haben. Nur so werden wir eine weit-sichtige und zukunftssträchtige Verkehrspolitik aufbauen können.

Ich bitte Sie höflich, meinem Antrag zuzustimmen.

M. Theubet: Les initiatives anti-autoroutes dont nous avons à débattre ce matin ne laissent pas d'inquiéter, et même de choquer, sous certains aspects, le groupe démocrate-chrétien au nom duquel je m'exprime.

Sans remettre en cause le droit fondamental qu'est l'initiative populaire, permettez que je relève tout d'abord les aspects pour le moins singuliers que revêtent ces initiatives. C'est sans

doute des considérations d'ordre tactique qui ont présidé au lancement de quatre initiatives plutôt que d'une seule, l'Association suisse des transports espérant isoler les populations favorables et directement intéressées à chaque tronçon. Les signataires de l'initiative contre la Transjurane, par exemple, ne sont que 983 dans le Jura, soit 1,5 pour cent de la population, alors qu'en votation populaire le projet a été approuvé par 71 pour cent de oui, ce qui illustre bien la manoeuvre. De plus, comme l'a relevé tout à l'heure le président de la commission, les signatures recueillies dans les cantons de Zurich et de Berne représentent, pour chacune des quatre initiatives, entre 48 et 50 pour cent du total. Que voilà une image curieusement déformée de la volonté populaire de l'ensemble du pays! Pour corser le tout, récemment, les opposants à la N16 ont proposé de constituer un fonds fédéral de compensation de 15 millions en faveur de l'environnement et de faire de son acceptation par la Confédération une condition au retrait de leur initiative. Nous ne pouvons admettre un tel usage extensif et abusif du droit d'initiative et, à l'instar de la commission, nous refusons d'entrer en discussion maintenant sur une proposition qui, pour digne d'intérêt qu'elle puisse être, n'en apparaît pas moins comme une véritable tentative de chantage. De l'avis des initiants eux-mêmes, il s'agit là d'un moyen de pression pour essayer de faire revenir les auteurs du projet à un certain sens de la mesure.

Nous en venons ainsi aux arguments de fond avancés par les opposants et aux raisons qui ont amené le groupe démocrate-chrétien à en contester le bien-fondé. Les initiants prétendent que les routes nationales détruisent irrémédiablement des paysages de valeur. C'est en partie vrai mais exagéré, car les tracés des tronçons en question ont été corrigés afin de mieux préserver l'environnement naturel. C'est dans cet esprit que de nombreuses sections ont été enterrées. Les études d'impact sont effectuées et des solutions de compensation sont envisagées en conformité avec les dispositions légales en la matière. Il faut relever les efforts importants qui sont consentis dans ce sens, aussi bien par les responsables des projets que par les instances administratives chargées d'examiner ceux-ci. Des spécialistes ont déclaré, à propos de la N16, qu'aucune route nationale n'a été l'objet à ce jour d'investigations aussi poussées.

Les routes nationales amènent du trafic supplémentaire selon les opposants. Le volume du trafic n'augmente pas forcément avec le prolongement du réseau. Il se répartit différemment et sa fluidité est mieux assurée. Le trafic qui emprunte un nouveau tronçon décharge d'autant la traversée de certaines localités vouées au transit. La réalisation des derniers maillons du réseau est également une nécessité du point de vue de la sécurité routière. Nous sommes particulièrement sensibles à cet aspect du problème.

On reproche aux routes nationales d'être une concurrence coûteuse pour les chemins de fer. Cet argument est spécieux. Les routes nationales sont financées par les surtaxes sur les carburants et la moitié du produit net des droits d'entrée de ceux-ci. Autrement dit, les automobilistes, qu'ils disposent ou non d'une autoroute, supportent entièrement le poids des infrastructures routières et cela sans préjudice pour les chemins de fer. C'est plutôt le contraire qui se produit lorsque les dispositions de l'article 36ter, lettre c, de la constitution sont appliquées. Dans ce sens, la construction de la N16 permettra de contribuer à l'amélioration des transports publics comme le mentionne le message à la page 16. De manière générale, le groupe démocrate-chrétien est d'avis que personne n'a intérêt à entretenir le conflit rail-route.

Autre point controversé: les transversales nord-sud et est-ouest existantes sont suffisantes, affirment les initiants. Nous ne sommes pas du tout d'accord avec cette appréciation. Le réseau des routes nationales forme un tout, qui doit être achevé comme tel. En supprimant les tronçons de la N 1 et de la N 5, on couperait toute une partie de l'Arc jurassien du reste du réseau national, ce qui constituerait une décision incompréhensible et inacceptable pour les habitants de ces régions. La N 16, ou plutôt ce qu'il en resterait, ne serait pas reliée au réseau, ni au nord ni au sud. L'abandon des tron-

çons en cause laisserait subsister des fractures absurdes, voire des culs-de-sac, dans des axes essentiels.

Les routes nationales consomment trop de terrain, et notamment de terres agricoles, soulignent les opposants. Le message indique que de sérieux efforts ont été faits ou seront faits à ce propos.

Les initiants prétendent enfin que les routes nationales engorgent les villes tout en vidant les régions rurales de leurs activités. La question reste posée, nous en convenons.

En conclusion, je constate que le seul reproche que l'on puisse adresser à ces quatre tronçons est que leur réalisation intervient dans une période d'interrogation quant aux performances techniques et de prise en compte quasiment glorifiée de l'environnement, toutes circonstances qui favorisent l'apparition de mouvements irrationnels. Mais sachons raison garder, car on ne peut imaginer dans notre Confédération une décision majoritaire du peuple et des cantons interdisant à quatre régions du pays d'avoir ce dont toutes les autres disposent. A défaut, la solidarité confédérale s'en trouverait dangereusement ébranlée. C'est pourquoi, au nom du groupe démocrate-chrétien, je vous demande de rejeter catégoriquement ces quatre initiatives.

Fischer-Seengen: Die Initianten nennen ihre Initiativen Kleeblatt-Initiativen. Ein Kleeblatt bringt in der Regel Glück. Dies ist allerdings bei diesen Initiativen nicht der Fall, weshalb ich den Namen als verfehlt erachte. Ich hätte diese Initiativen eher Brennessel-Initiativen getauft, denn wenn wir sie annehmen, setzen wir uns gehörig in die Nesseln.

Die freisinnige Fraktion beantragt Ihnen aus staatspolitischen, rechtspolitischen und verkehrspolitischen Gründen praktisch einstimmig Ablehnung der Initiative. Zwei der vier Nationalstrassenlücken, die nach Meinung der Initianten nicht geschlossen werden sollen, betreffen Verbindungen zwischen der deutschen und welschen Schweiz, nämlich Murten-Yverdon der N 1 und Biel-Solothurn der N 5. Ein vor allem durch die Deutschschweizer Kantone bewirkter Abstimmungsentscheid, diese Teilstücke nicht zu realisieren, hätte schädliche staatspolitische Wirkungen. Im Welschland würde damit einmal mehr am Willen der deutschen Schweiz gezweifelt, die notwendigen Brücken über den «Röstigraben» zu schlagen. Wer gegen die Erstellung dieser beiden noch fehlenden Autobahnstücke stimmt, verkennt die integrierende Wirkung guter Verkehrsverbindungen zwischen unseren Landesteilen. Wir haben allen Grund, in der Schweiz diesem Aspekt grösste Bedeutung zuzumessen.

Mit der N 16 soll der Kanton Jura eine Verbindung zum schweizerischen Mittelland erhalten. Gleichzeitig dient diese Strasse auch als Verbindung nach Frankreich. Mit einer Streichung der Transjurane aus dem Nationalstrassenprogramm würden wir dem Kanton eine Nationalstrasse vorenthalten, für die sich über 70 Prozent seiner Bevölkerung ausgesprochen haben. Bezeichnend ist auch, dass lediglich 0,74 Prozent der Unterschriften gegen die Erstellung der Transjurane aus dem Jura selber stammen. Die Gutheissung dieser Initiative wäre eine mutwillige Brückierung des jüngsten Gliedes unserer Eidgenossenschaft.

Unser Nationalstrassennetz geht der Vollendung entgegen. Von den insgesamt 1856 Kilometern Nationalstrasse fehlen lediglich noch 370 Kilometer. Nach dem Willen der Initianten sollen von diesen 370 Kilometer deren 135 – oder 7 Prozent des Netzes – nicht realisiert werden. Ein solches Vorgehen könnte nicht anders denn als Schildbürgerstreich bezeichnet werden. Dies um so mehr, als diese Nationalstrassenabschnitte nicht nur Städte und Dörfer vom Durchgangsverkehr entlasten, sondern auch wichtige Verbindungsfunktionen zwischen den einzelnen Landesteilen haben. So stellt die N 1 zwischen Murten und Yverdon das letzte Teilstück dar, welches noch zur Vollendung der Ost-West-Strassenachse durch unser Land fehlt und zugleich auch einen Bestandteil der E 25, einer wichtigen europäischen Transitachse, bildet.

Der umstrittene Abschnitt der N 4 durch das Knonauer Amt stellt seinerseits die Verbindung zwischen dem Kanton Tessin-Innerschweiz und Zürich-Ostschweiz sicher und dürfte mit dem langen Islisbergtunnel in den Aspekten Land-

schaftsschutz und Immissionen noch eine erhebliche Verbesserung erfahren. Das gleiche gilt für die N 5, die mit der Untertunnelung der Grenchner Witi wesentlich landschaftsfreundlicher gestaltet werden kann.

Im Zusammenhang mit der N 4 ist noch eine Frage aufzuwerfen: Herr Bircher hat behauptet, es werde unabhängig von der Realisierung der N 4 durch das Knonauer Amt auch die Realisierung des Zimmerbergtunnels vorangetrieben. Ich möchte Herrn Bundesrat Ogi fragen, wie er sich zu dieser Behauptung stellt.

Mit dem willkürlichen Herausbrechen solcher Teilstücke werden die Zweckmässigkeit und der Nutzen unseres gesamten Nationalstrassennetzes erheblich reduziert. In diesem Sinn ist es eindrucksvoll zu wissen, dass die Kantonsstrasse im Broeytal im Bereich der N-1-Lücke ungefähr gleichviel Schwerverkehr bewältigen muss wie die N 2 im Kanton Uri. Die Verkehrszählungen haben Ergebnisse gebracht, die durchweg ein Mehrfaches über den Prognosen von 1960 liegen, und zwar sowohl dort, wo Nationalstrassen gebaut wurden, als auch dort, wo solche fehlen.

Der Glaube, der Verkehr lasse sich durch Aufrechterhaltung oder Schaffung von Engpässen reduzieren, ist irrig, und entsprechendes Handeln erinnert an Vogel-Strauss-Politik.

Namens der freisinnigen Fraktion beantrage ich Ihnen Ablehnung dieser Initiativen.

Scheidegger: Ich habe viel Verständnis für den Antrag Leuenberger-Solothurn, kann ihm aber nicht zustimmen. Leider, Herr Leuenberger, stehen mir nur zwei Minuten zur Verfügung, und ich kann nicht auf alle emotional vorgetragenen Argumente eingehen: Auch ich bin für die «Bahn 2000», aber auch dort für eine umweltgerechte Lösung. Ich würde auch für einen Tunnel in der Grenchner Witi – ich komme darauf zurück – die Hände reichen, für einen für einen «Demonstrations-Ring» von Tausenden von Menschen, wie am Inkwiler See für die Tunnel der «Bahn 2000».

Die Geschichte der N 5 ist lang und sehr wechselhaft: Ich selbst war anfänglich, bevor die ersten Verbesserungen vorgenommen wurden, Gegner der N 5. Allein im Abschnitt Zuchwil-Nennigkofen wurden ganz wesentliche Verbesserungen erzielt, indem beispielsweise 50 Prozent der Strecke untertunnelt werden soll. Die Stadt Solothurn hat zwar schon heute einen Anschluss an die N 5; die Verkehrsprobleme könnten durch die Stadt einigermaßen gelöst werden. Eine Umfahrung der Stadt Solothurn ist allerdings dringend notwendig. Soll diese noch in diesem Jahrtausend erbaut werden, ist dies nur im Zusammenhang mit der Errichtung der N 5 möglich.

Man soll aber nicht nur als Egoist sprechen: Die letzten Entlastungsuntersuchungen vom Herbst 1988 zeigen, dass die Wirkung der N 5 für die Durchfahrten durch die Dörfer Bellach, Selzach, Bettlach, durch die Stadt Grenchen, durch Lengnau und Pieterlen gross wären. In den solothurnischen Gemeinden rechnet man mit einem Entlastungseffekt von etwa zwei Dritteln.

In diesem Zusammenhang muss ich ganz klar sagen, dass Solothurn verkehrsmässig eine Brückenfunktion zu erfüllen hat: Wo soll dann die Transjurane aufhören, bzw. wie soll sie weitergeführt werden, wenn sie in Biel ist? Wir sind aus Solothurner Sicht ganz klar für einen Tunnel in der Grenchner Witi. Da werden wir hart bleiben, und wir sind froh für das grüne Licht, das jetzt aus Bern für die Planaufgabe gegeben wurde. In diesem Sinne sind wir von der FDP gegen den Antrag Leuenberger-Solothurn (und jetzt leuchtet die Kontrollampe für die Redezeitbeschränkung auf) und für den Antrag der Kommissionenmehrheit und des Bundesrats.

M. Savary-Vaud: Tout ou presque a été dit sur la N 1. Vous permettez tout de même au seul parlementaire qui habite sur le tracé tout de dire encore une fois combien la situation s'est dégradée dans notre région en dix ans. Le trafic nord-sud asphyxie les villes et les villages de la vallée de la Broye, les accidents sont nombreux, le bruit insupportable. Le paroxysme est atteint entre Estavayer-le-Lac et Payerne, où le trafic international emprunte une route – tenez-vous bien – de remaniement parcellaire, élargie en catastrophe ces dernières années,

ce qui vaut aux agriculteurs de risquer leur vie tous les jours en allant dans les champs. Des routes, il faudra donc bien en construire pour éviter les villes et les villages, pour séparer le trafic routier du trafic agricole.

Si vous ne voulez pas qu'une route nationale soit construite entre Morat et Yverdon, vous n'interdisez ni la construction de routes ni le trafic. Vous privez tout simplement les cantons de Vaud et de Fribourg ainsi que les communes de la Basse Broye de leur part légitime de la surtaxe sur les carburants. Hier, nous avons eu un grand débat sur le principe de la causalité. Aujourd'hui, vous pouvez le mettre en pratique en acceptant la construction d'une route nationale entre Morat et Yverdon. Ainsi les fonds de la surtaxe sur les carburants seront utilisés conformément à la constitution et à la solidarité confédérale. En revanche, par votre refus, vous obligez les cantons de Vaud et de Fribourg ainsi que les communes de la Broye à puiser dans leurs caisses pour combler les lacunes en matière de trafic routier.

Votre proposition, Monsieur Bréaz, ne va en rien diminuer le trafic dans la Broye ni supprimer la construction de routes. Elle va simplement forcer les cantons et les communes à sortir plusieurs millions de leurs caisses respectives.

M. Etique: Je constate qu'aveuglé par son militantisme écologiste intransigeant, M. Weder-Bâle voudrait que les Juraissiens soient à tout jamais tenus à l'écart du réseau des routes nationales. M. Weder-Bâle, qui semble tellement aimer le Jura, pourrait être mieux inspiré en incitant ses concitoyens à investir dans le Jura autrement que dans des résidences secondaires, nous aidant ainsi à maintenir et à créer des emplois dans notre région. Mais peut-être que notre collègue – qui n'est d'ailleurs pas dans la salle – voit-il dans notre région une sorte de réserve d'Indiens, qui deviendrait le lieu de villégiature privilégié de nos riches voisins bâlois en quête de tranquillité dominicale.

Voisin du Jura, M. Weder-Bâle devrait savoir que les Juraissiens entendent bien ne plus être la seule région du pays privée d'une route nationale. Ils l'ont dit clairement en se prononçant à 72 pour cent, lors de la votation cantonale de 1982, sur la Transjurane précisée. Ils l'ont précisé encore en ne donnant même pas mille signatures sur les quelque 130 000 recueillies par l'initiative.

Le large consensus, qui se manifeste chez nous autour de la Transjurane, s'explique par des arguments qui militent en faveur de cette route. Reliant les réseaux autoroutiers suisses et français, à travers la chaîne jurassienne, la Transjurane permettra enfin de sortir le canton de son relatif isolement géographique. Elle contribuera, ce faisant, à donner plus de poids à nos multiples actions visant à développer notre économie et à diversifier notre tissu industriel.

Priver les Juraissiens d'une route nationale, c'est hypothéquer gravement l'avenir de leur région. C'est porter un coup à la solidarité confédérale. Ce serait créer une situation difficile avec un canton dont on ne tiendrait pas compte de l'opinion et des aspirations.

Je vous demande donc de rejeter l'initiative dirigée contre la N 16 et d'en faire par ailleurs autant s'agissant des trois autres initiatives.

M. Kohler: Il reste 135 km d'autoroute à construire pour achever le réseau des routes nationales. Où se situent les lacunes qu'il reste à combler? Bien évidemment dans les régions qui sont servies les dernières! Par ces initiatives, on entend donc pénaliser les populations qui n'ont pas pu bénéficier depuis dix ou vingt ans de tous les avantages d'une desserte routière de qualité. La majorité des signataires sont domiciliés dans des régions bien équipées de routes nationales. Pour éviter un bétonnage excessif, comme ils disent, ils ne demandent pas que l'on supprime l'autoroute qui traverse leur région, ils s'en prennent à ceux qui sont servis les derniers. Ils veulent donner une leçon, mais ils laissent aux autres le soin de payer la facture. Et tout cela au nom de la solidarité confédérale! N'est-ce pas plutôt la solidarité des nantis ou, mieux encore, l'impertinence des riches? Je suis persuadé que le peuple suisse donnera son vrai sens à la solidarité confédérale et qu'il rejettera

massivement ces quatre initiatives. Je vous invite à en faire autant.

En ce qui concerne la route nationale N 5 entre Soleure et Bienne, je constate qu'en moins de dix ans, c'est la quatrième fois que notre conseil est appelé à prendre une décision à son sujet: postulat, pétition, initiatives cantonale et fédérale. Bien que notre conseil ait pris à chaque fois une décision claire, considérant que cette artère était vitale pour les régions jurassiennes, ces démarches ont paralysé l'action gouvernementale, dans les cantons et à la Confédération, pendant tout ce temps, d'où le retard considérable qui nous vaut le débat d'aujourd'hui. Et je ne suis pas certain qu'après le rejet de ces initiatives, nous ne serons pas saisis à nouveau d'une nouvelle démarche, respectueuse certes, comme les précédentes, des voies démocratiques. Mais, je considère que les initiants abusent de celles-ci et je m'oppose à cette conception de la démocratie.

Ammann: Nachdem ich bereits in meinem Votum zur Volksinitiative zur Begrenzung des Strassenbaus sowohl auf unsere grundsätzliche Haltung in diesen Fragen als auch auf die Zusammenhänge mit den sogenannten Kleeblatt-Initiativen eingegangen bin, kann ich mir eine längere Einleitung sparen.

Festhalten möchte ich lediglich nochmals unsere Schlussfolgerungen: Das Mittel der Kleeblatt-Initiativen erscheint uns als wesentlich erfolgversprechender und mehrheitsfähiger als das vorgängig behandelte Volksbegehren zur generellen Begrenzung des Strassenbaus. Die Anliegen können so gezielt und stufengerecht zum Tragen kommen. In die Beurteilung der einzelnen Teilstrecken mit einbezogen werden muss unseres Erachtens die Haltung der betroffenen Bevölkerung und Kantone. Gradmesser dafür sind sowohl die Resultate von kantonalen Volksabstimmungen als auch die Unterschriftenzahlen bei den jeweiligen Kleeblatt-Volksinitiativen.

Aufgrund dieser Fixpunkte ergab sich in unserer Fraktion eine grossmehrheitliche Zustimmung zu den Initiativen zur N 1, N 4 und N 5, während die Initiative zur N 16 von uns, vor allem aus staatspolitischen Gründen, mehrheitlich abgelehnt wird.

Nachstehend noch einige Stichworte zur N 1: In der Kommission wurde mir nicht widersprochen, als ich von einer ursprünglichen Fehlplanung sprach. Nicht weniger als drei Autobahnen – die N 1, die N 5 und die N 12 – sollen künftig die Städte Bern und Biel mit der Westschweiz verbinden. Nach einem Verzicht auf die N 1 wären es immer noch deren zwei. Man hat deshalb einige Mühe, darin eine Lücke zu erblicken. Die Unterschriftenzahlen bzw. die Opposition gegen die N 1 in den Kantonen Waadt und Freiburg erscheint glaubwürdig; eine Volksabstimmung im Kanton Waadt ergab ein recht knappes Resultat.

Keine Lücke hinterlässt auch der Verzicht auf die N 4 im Knauer Amt, die durch den Ausbau der viel sparsameren und umweltschonenderen Zimmerberg-Variante ersetzt werden kann. Der Respekt vor einem deutlichen Volksvotum des Zürcher Souveräns veranlasste die SP-Fraktion zur praktischen Unterstützung des «Kleeblattes» zur N 4 sowie auch zur Einreichung des Begehrens um einen Namensaufruf.

Ich verweise im weiteren auf die Argumente unseres Minderheitssprechers Bircher, desgleichen betreffend N 5 auf das Votum des Antragstellers Leuenberger-Solothurn. Auch die Solothurner haben sich in einer kantonalen Volksabstimmung deutlich für eine Ueberprüfung der N 5 ausgesprochen und steuerten eine eindruckliche Unterschriftenzahl zur entsprechenden Kleeblatt-Initiative bei.

Im Gegensatz dazu bekunden wir einige Mühe mit dem Volksbegehren betreffend die N 16, dies vor allem aus staatspolitisch-regionalwirtschaftlichen Gründen. Der Kanton Jura mag vielleicht in gewisser Weise tatsächlich zu Recht den Status eines Sonderfalles beanspruchen. Eine kantonale Volksabstimmung ergab hier ein deutlich positives Resultat, während die betreffende Kleeblatt-Initiative mit weniger als 1000 Unterschriften ein eher klägliches Ergebnis erzielte.

Wenn ich auch persönlich davon überzeugt bin, dass sich viele Jurassier bezüglich der positiven Wirkungen der N 16 grossen Illusionen hingeben, und ich als Alternative eine stär-

kere Förderung des öffentlichen Verkehrs befürworte, so scheint mir doch hier eine gewisse Zurückhaltung angezeigt. Diese Zurückhaltung wird auch von der SP-Fraktion geübt – wie schon erwähnt.

Ein Rückzug der Initiative zur N 16, wie er von den Initianten bereits angedeutet wurde, würde überdies erlauben, viel unnötigen Ballast abzuwerfen und das Klima für die Volksabstimmungen zu den Teilstrecken der N 1, N 4 und N 5 wesentlich zu verbessern.

Zum Schluss verweise ich noch auf die nachfolgenden Voten der Kollegen Brügger und Matthey, die als welsche Mehrheits- und Minderheitssprecher weitere Argumente zur Debatte beisteuern werden.

M. Brügger: Le tronçon contesté de la N 1, entre Yverdon et Morat, devrait aussi passer sur sol fribourgeois. C'est la raison pour laquelle les projets de cette route nationale n'ont pas laissé indifférente l'opinion publique de mon canton. J'ai eu personnellement l'occasion, à maintes reprises, de participer aux discussions politiques, parfois très animées et même passionnées.

Je vous rappelle que le nombre de signatures récoltées dans le canton de Fribourg aurait largement suffi à lancer une initiative sur le plan cantonal. Je vous remets ce fait en mémoire pour mieux légitimer mon intervention en tant qu'élu du peuple et je voudrais me faire l'interprète de cette opinion. Ce nombre de signatures recueillies prouve bien l'existence, comme partout ailleurs en Suisse, de ce mouvement populaire qui reflète de plus en plus un sentiment de «ras-le-bol». On n'est plus d'accord de suivre aveuglément cette politique routière qui se borne à satisfaire non seulement les besoins établis du trafic privé mais surtout les besoins forcés du trafic lourd. Il y a longtemps que dans un contexte général, bon nombre de nos concitoyens se rendent compte qu'en construisant de nouvelles routes on va augmenter le trafic des voitures privées et que nos villes, aujourd'hui déjà submergées, vont tôt ou tard être carrément étranglées.

Allez demander aux Uranais ce qu'ils pensent du trafic des poids lourds qui transitent journellement sur la N 2 et qui polluent l'atmosphère de façon toujours plus dangereuse! Et qu'en est-il des lois votées par le Parlement ainsi que par le peuple? Qu'en est-il des limites imposées par la nature elle-même? Faut-il vraiment sacrifier le solde de nos richesses naturelles, faut-il sacrifier ce petit reste de nos paysages en parfaite harmonie avec la nature?

Ce qui me dérange surtout, c'est la contradiction entre le discours et l'action politique. N'a-t-on pas clamé haut et fort, au début de la législature, que nous voulions remplacer la croissance quantitative par une croissance qualitative? Or, que se passe-t-il, en réalité? La croissance quantitative continue, qui contribue à la dégradation de notre environnement, cela est prouvé d'une façon toujours plus aiguë. L'exemple de la N 1, dans la vallée de la Broye, est typique à cet égard. Avec la construction de l'autoroute, on prétend développer l'économie industrielle. C'est possible, mais il est tout aussi possible qu'on se trompe, car l'axe de la Broye pourrait être effectivement utilisé surtout pour le transit, comme c'est le cas pour la N 2 dans la vallée de la Reuss. Ce qui est sûr et certain, c'est qu'avec l'autoroute le trafic augmentera et il en résultera une croissance quantitative de nuisances bien connues.

On demande aux régions de réserver dans leurs plans directeurs d'aménagement du territoire des terrains d'assolement. On sait pertinemment que les quotas minima fixés par la Confédération ne pourront pas être atteints, et on continue à bétonner et à sacrifier des terrains de culture d'une valeur exceptionnelle, parce que c'est soi-disant indispensable pour satisfaire au besoin de mobilité que crée la société moderne.

Le groupe socialiste est d'avis qu'en matière de transports il est grand temps de changer de direction, de favoriser et de promouvoir enfin d'une façon déterminée le transport public et de réduire sensiblement les efforts consentis au trafic privé.

En conclusion, je vous invite à suivre le groupe socialiste qui, lors de ses délibérations, a décidé, à une très forte majorité, de soutenir les initiatives concernant la N 1, la N 4 et la N 5. En ce qui concerne la Transjurane, le groupe est d'avis qu'il ne serait

pas judicieux d'interdire à un seul canton de la Confédération la construction d'une autoroute et que par conséquent il ne soutiendra pas l'initiative contre la Transjurane. En donnant notre accord à cette construction, nous exigeons néanmoins d'apporter des améliorations au projet existant, sa réalisation est faisable à condition que l'on tienne compte, dans toute la mesure du possible, des exigences imposées par l'environnement.

M. Matthey: Pour trois d'entre elles, les initiatives que nous discutons aujourd'hui concernent directement la Suisse romande, même si seulement 10 pour cent des signatures visant à la suppression des tronçons des N 1, N 16 et N 5 proviennent de cette région. Au nom d'une minorité du groupe socialiste romand tout particulièrement, je vous propose de rejeter les initiatives visant les tronçons en question, non par amour des routes mais parce qu'il y a, à notre avis, un certain nombre de raisons à un tel rejet.

Nous aimerions en particulier insister, en ce qui concerne la N 1, sur la cohésion du réseau que nous devons construire ou du réseau déjà existant. Mais nous devons, pour l'ensemble de ces trois tronçons, assurer des relations favorables entre la Suisse romande et la Suisse alémanique – nous dirons aussi entre la Suisse alémanique et la Suisse romande. Nous pensons, avec la majorité de la commission, que les améliorations qui ont été apportées au tracé de la N 1, celles qui seront apportées aux villes, aux villages traversés actuellement par la route nationale, justifient la construction de la N 1 également.

Il y a pour le moins contradiction chez certains, pour ne pas dire malice, à déclarer que l'on ne veut pas de trois autoroutes, la N 12, la N 1, la N 5, alors que les mêmes personnes s'opposent aujourd'hui à la N 1 ainsi qu'à la N 5 qui ont au surplus des fonctions différentes. De même, ceux qui proposent une meilleure liaison entre la N 1 et la N 5 dans la région de Chiètres et de Thielle sont-ils prêts, aujourd'hui, devant ce Parlement, à prendre l'engagement de nous soutenir lorsque nous en discuterons ultérieurement devant les Chambres fédérales?

Nous sommes adversaires de l'inscription des vitesses dans la constitution. Nous sommes partisans du maintien des vitesses actuelles. Mais nous trouvons discriminatoire d'inscrire dans la même constitution l'impossibilité de disposer d'une route nationale pour certaines régions. Permettez-moi de vous rappeler qu'à l'exception d'Appenzell, le Jura et le canton de Neuchâtel sont les deux seuls cantons à n'être pas reliés, aujourd'hui, au réseau des routes nationales, alors que leur population, leurs autorités ont, en plusieurs circonstances, très largement souhaité une telle liaison. Ce sont les mêmes cantons qui ont souffert le plus de la crise économique: nous avons perdu 15 000 emplois dans le canton de Neuchâtel. Nous avons, aujourd'hui, entendu essentiellement les représentants des régions développées de notre pays nous faire la leçon concernant les réseaux que nous demandons en matière de communications. Nous ne sommes pas un chaud partisan de goudronner à l'excès et nous ne pensons pas non plus que ce n'est qu'avec des routes que nous développerons les régions, mais les voies de communication sont un élément nécessaire du développement économique.

Je dirais à M. Weder-Bâle, s'il était là, que j'ai été choqué par son affirmation à savoir que le Jura devait rester une zone verte pour le Plateau, une zone verte pour la ville de Bâle. C'est une attitude colonialiste que nous devons déplorer. Il y a dans les régions jurassiennes des entreprises, des industries, des travailleurs. Ces derniers tiennent à vivre là et à ne pas être au seul service des régions développées du Plateau, uniquement à but touristique.

La N 5 n'est pas que soleuroise. Elle a une vocation intercantonale et concerne aussi les cantons de Vaud, de Neuchâtel, de Berne et du Jura. Elle est l'axe routier essentiel du Pied du Jura en collectant le trafic des villes et villages situés sur l'axe Yverdon-Soleure. Le tronçon soleurois, on l'a déjà dit, ne comporte que 13 kilomètres sur 108. Elle a un rôle pour désenclaver toutes les régions jurassiennes et favoriser les échanges avec la Suisse alémanique. D'ailleurs, accepter la N 16 et refuser la N 5 constitue une inconséquence dans la mesure où la

N 5 est l'unique possibilité de relier la Transjurane au réseau des routes nationales.

La décision concernant la N 5 ne doit pas être l'expression d'un fédéralisme replié sur les considérations d'un seul canton, comme nous l'avons entendu plaider précédemment. Nous pensons que cette décision doit être celle d'un fédéralisme de coopération, de justice et de solidarité.

M. Friderici: La loi sur les rapports entre les conseils précise que nous devons faire connaître nos intérêts personnels chaque fois que nous nous exprimons sur un objet qui nous concerne. A l'instar de tous ceux qui vont monter à cette tribune, je me dois de signaler que je suis un utilisateur direct et indirect du réseau routier. Cette constatation amène d'ailleurs une question de fond sur le fonctionnement de notre démocratie: celle-ci n'est-elle pas malade, victime d'un blocage systématique par la remise en cause des décisions mûrement réfléchies et coordonnées par les autorités compétentes?

En effet, notre Parlement a déjà longuement débattu du réseau des routes nationales et je ne répéterai pas la trop longue énumération des occasions où, soit le peuple, soit les Chambres se sont déjà prononcés sur ce sujet. D'autres l'ont fait ou le feront sans doute. Il convient cependant ici de relever les contradictions de l'Association suisse des transports, le club AST qui, en sa qualité de coordinatrice des quatre comités locaux, ne craint pas de leur apporter sa caution. La plus grossière erreur concerne l'achèvement de la N 1 entre Morat et Yverdon et celui de la N 5 entre Berne et Soleure-Zuchwil. En effet, les membres des deux comités d'initiatives ont déclaré, à maintes reprises, qu'il était inutile de construire trois autoroutes parallèles à quelques kilomètres de distance, affirmant même que la N 5 serait un complément acceptable de la N 12. Cette prise de position ne les empêche pas de combattre à la fois la poursuite des travaux sur la N 1 et sur la N 5. Ces deux autoroutes ne sont pas comparables, pas plus que la N 12 d'ailleurs.

Les adversaires de la N 4 dans le district de Knonau présentent une très intéressante alternative, visant à renvoyer la circulation sur la N 3 par un tunnel sous le Zimmerberg. Ils évitent cependant de préciser que cette artère est déjà surchargée aux heures de pointe et que la déviation du trafic en provenance de la N 4 aggraverait encore cette situation, provoquant des ralentissements et des bouchons sans fin dans une région extrêmement peuplée de notre pays. L'intérêt de cette proposition réside, avant tout, dans le fait qu'elle administre la preuve du manque de sérieux des membres du comité.

La palme du cynisme revient à la Fédération jurassienne pour la protection de la nature qui, devant la commission et le lendemain dans la presse, a admis avoir lancé une initiative pour obtenir 15 millions de francs destinés à un fonds géré par cette association-même, fonds qui serait affecté à des actions compensatrices en faveur de la nature. Pas un mot pour défendre l'initiative elle-même, les représentants se déclarant même disposés à la retirer s'ils obtenaient gain de cause. Ce genre de procédé à un nom, il s'agit de «racket».

La confirmation par notre conseil des décisions antérieures doit être ferme. Nous devons, par-dessus la barrière des langues et des intérêts régionaux, affirmer notre volonté d'achever le réseau des routes nationales. M. Brélaz a déclaré à la commission qu'il serait impensable, aujourd'hui, de présenter un projet aussi important que celui décidé au début des années 60. C'est méconnaître les aspects positifs de cette réalisation pour n'en considérer que les angles négatifs. Il est certain que les habitants du Plateau suisse n'auraient pas attendu 1989 pour exiger la construction de routes modernes, eux qui, durant les années 1960 et 1970, étaient déjà submergés par une circulation bien plus faible que celle que nous connaissons aujourd'hui. Il est toujours facile de refaire l'histoire, de remettre en cause les décisions des autorités de l'époque, mais nous pouvons également être certains que dans une situation semblable, les mêmes résolutions seraient prises.

La campagne contre l'initiative «Pro vitesse 100-130» n'a pas encore véritablement débuté que nous entendons déjà les milieux opposés à l'achèvement des routes nationales brandir le spectre des accidents. Ils semblent ignorer que la circulation

est au moins cinq fois plus sûre sur une autoroute que sur une route conventionnelle. Que penser en outre de ces mêmes opposants qui, adversaires acharnés du tronçon entre Morat et Yverdon, négligent la situation des habitants de Faoug, Avenches, Domdidier, Dompierre ou Henniez. Dans ces villages, sur une route à deux voies de 6,50 mètres de large, il passe autant de poids lourds que dans le canton d'Uri sur une autoroute de cinq pistes totalisant 15 mètres de large. La qualité de la vie n'a-t-elle pas la même valeur selon que l'on se trouve sur un axe de communications Nord-Sud ou Est-Ouest?

A ce titre, je tiens à reprendre M. Brélaz qui met en doute les chiffres obtenus lors des comptages. Il passe, en effet, 1500 poids lourds par jour dans le canton d'Uri, il en passe également un peu plus de 1500 à Henniez et je tiens à dire à M. Brélaz que sur les 1500 poids lourds qui passent à Uri, il y en a 500 qui concernent le trafic de transit et 1000 le trafic interne à la Suisse; ces chiffres proviennent de l'état-major pour les questions de transports.

S'exprimant il y a peu devant un auditoire composé en grande partie d'étudiants de la région zurichoise, pourtant très critiques à l'égard du trafic routier, M. Silvio Bircher a déclenché la réprobation générale lorsqu'il s'est opposé à la réalisation de la N 4. La même déclaration contre la N 1 est passée pratiquement inaperçue. Il est à craindre que, s'il s'était prononcé contre la Transjurane, il n'y aurait eu aucune réaction. Pourtant, moins de 1000 Jurassiens ont signé l'initiative pour un canton du Jura libre d'autoroute, alors que plus de 20 000 Zurichois ont signé celle pour un district du Knonau libre d'autoroute. Va-t-on priver les Jurassiens d'une liaison routière qu'ils appellent de leurs vœux?

C'est sans doute la preuve la plus flagrante des conséquences perverses qu'entraîne ce genre d'initiative «multipack», l'effet de levier produit par la récolte commune des signatures permettant cette déviation d'une volonté populaire régionale pourtant clairement exprimée.

Notre commission a entendu les autorités de tous les cantons touchés par ces initiatives. Leurs déclarations sont unanimes, l'achèvement de ces quatre tronçons d'autoroutes est indispensable pour les économies locales, mais également pour le soulagement des communes traversées par le trafic régional en constante augmentation.

Une acceptation de ces initiatives ne supprimerait pas le besoin de nouveaux axes routiers; en lieu et place de routes nationales, il faudrait construire des routes principales, le transfert des investissements étant dès lors défavorable aux finances cantonales.

Le réseau d'autoroutes décidé par notre Parlement est un tout cohérent. Il a été planifié en 1960, selon des critères qui sous-estimaient les besoins des transports de la fin du siècle. Loin de discuter sur la suppression de l'un ou de l'autre des tronçons contestés, nous devrions engager le débat sur les améliorations sectorielles à apporter pour la sécurité des usagers de la route et pour la fluidité du trafic, car l'achèvement des tronçons contestés n'est pas programmé avant la fin de ce millénaire.

En conclusion, le groupe libéral appuie la décision du Conseil fédéral et de la commission et vous prie d'accepter la recommandation de rejet des quatre initiatives qui seront soumises au peuple et de renoncer également aux propositions de minorité.

Wiederkehr: Ich beschränke mich hier auf die Leidensgeschichte rund um die N 4. Ende 1981 hat die Ueberprüfungskommission Biel festgestellt, dass im Raume Zürich-Zug die Nationalstrassen zusammengeschlossen werden könnten, auch ohne N 4, mit der Zimmerberg-Variante.

Dann hat im Kanton Zürich eine Konsultativabstimmung stattgefunden. Die Zürcher Bevölkerung hat eine N 4 abgelehnt. Hierauf, im März 1986, hat der Nationalrat knapp entschieden, es sei die Zimmerberg-Variante der N 4 vorzuziehen.

Der Ständerat zeigte dann ein klares Bekenntnis zur N 4. Schliesslich hat sich auch im Nationalrat ein Ja für die N 4 ergeben. Herr Suter als Chef unseres Amtes für Strassenbau erklärte in Lausanne vor der nationalrätlichen Kommission, die Zimmerberg-Variante sei nicht die Lösung der Verkehrspro-

bleme. Er sagte eigentlich das Gegenteil der Kommission Biel, nämlich die Vernetzung im Raume Zürich-Zug sei nur mit der N 4 möglich.

Im Februar dieses Jahres traf sich dann aber unser Chef des Amtes für Strassenbauförderung mit zwei Herren des immer noch existierenden Komitees «Pro Zimmerberg-Tunnel», und im Protokoll dieses Komitees ist festgehalten, dass Herr Suter den Zimmerberg-Tunnel als Verbindung von «nationaler Bedeutung» verstanden haben wollte. Sie sei «sinnvoll» und werde, wenn sie vorgeschlagen werde, «mit entsprechendem Wohlwollen behandelt».

Zwar werde der Bundesrat keinen Ausbau des nationalen Strassennetzes beantragen. Das hiesse aber nicht, «dass der Bundesrat einen entsprechenden Antrag ablehnen oder bekämpfen würde». Er empfahl den beiden Herren des Zimmerberg-Komitees, einen Sponsor oder eine Sponsorin zu suchen, die im Nationalrat mit einem solchen Antrag auf Bau des Zimmerberg-Tunnels auftreten könnten. Gleichzeitig sollte man aber dafür besorgt sein, auch auf den Verkehrsrichtplan bei der nächsten Richtplanrevision Einfluss zu nehmen, da nur der Kanton solche Entscheide fällen könne.

Angesichts der brisanten Situation der Diskussion um die N 4 sagte Herr Suter aber, es wäre nicht geschickt, wenn ein solcher Sponsor oder eine solche Sponsorin unter den Nationalräten vor der Abstimmung über die Kleeblatt-Initiative auftreten würde. Tatsächlich wäre das verheerend, denn dies würde ja den Befürwortern eines autobahnfreien Knonauer Amtes die besten Argumente in die Hand geben, nämlich dass diese N 4 überhaupt nicht nötig sei, der Zimmerberg-Tunnel die bessere Variante sei und erst noch eine ganze Milliarde Franken weniger koste.

Der Sponsor darf also erst auftreten, wenn die N-4-Abstimmung so ausgeht, dass die N 4 gebaut wird. Wenn die Abstimmung so ausgeht, dass die N 4 nicht gebaut wird, dann darf der Sponsor erst recht auftreten. Also eine todsichere Sache, zumindest für den Sponsor und natürlich für die Strassenbaulobby. Sie feiert Urstände und derweilen wird das Säuliamt von zwei Seiten durch Autobahnen in die Zange genommen.

Es besteht auch kein Zweifel daran, dass dieses Zimmerberg-Komitee auf eine Autobahn hin arbeitet. In einem Brief, geschrieben an verschiedene Nationalrätinnen und Nationalräte, hält dieses Komitee fest: «Es wäre angebracht, diese Strecke in absehbarer Zeit ins Nationalstrassennetz integriert zu wissen.»

Nun ist aber des Leidens noch nicht genug. Vor drei Jahren habe ich als Alternative zur geplanten N 4 einen direkten Durchstich, einen SBB-Tunnel durch den Uetliberg ins Säuliamt, gefordert. Man wäre in 11 Minuten vom Hauptbahnhof Zürich in Affoltern a. A. anstatt in einer halben Stunde wie heute.

Die SBB haben vor drei Jahren abgelehnt, das zu prüfen. Nun aber ist diese Doppelspur, dieser Tunnel der SBB doch noch aufgegriffen worden, denn Herr Bundesrat Ogi ist wegen seines Neat-Entscheidunges da und dort ein bisschen in Bedrängnis geraten, im besonderen von Seiten der Ostschweizer Kantone. Im steten Bemühen, es allen recht zu machen, ist es natürlich nicht abwegig, das Zückerchen des direkten Uetliberg-Durchstichs SBB mit seiner Zeitersparnis auch auf der Gotthard-Route herumzureichen.

Das hiesse dann, dass dem Knonauer Amt, im Würgegriff der zwei Autobahnen, auch noch der siedlungspolitische Todesstrich durch den SBB-Strang angelegt würde. Sie werden das Säuliamt dann nicht mehr erkennen. Es wird mit Industrieanlagen und Wohnüberbauungen in der Ausdehnung von 400 bis 500 Hektaren gerechnet.

Diejenigen, die heute eine Autobahn dort befürworten, weil sie eine Verkehrsentlastung in den Dörfern erwarten, werden sich grün und blau ärgern, denn diese gewaltige Erschliessung wird mehr Neuverkehr bringen, als man mit der Autobahn wegzuschaffen hofft. Wenn die N 4 einmal auch im Weinland fertig gebaut ist, braucht es nicht einmal mehr eine eventuelle Verlängerung der Zimmerberg-Strecke mit einem Seetunnel unter dem Zürichsee hindurch und einem Anschluss an die Oberland-Autobahn, um den Deutschen klarzumachen, dass wir jetzt eine direkte Strecke von Deutschland nach Italien ha-

ben. Unsere deutschen Nachbarn werden das sehr schnell merken, und die Flut der Autos wird zunehmen. Dann wird selbstverständlich auch die zweite Gotthard-Röhre gebaut, und was früher ein schweizerischer Werbespruch war, nämlich «Reise durch Europa, raste in der Schweiz», wird vom italienischen Fremdenverkehrsamt übernommen und abgeändert in «Reise nach Italien, rase durch die Schweiz». Meine lieben Miteidgenossinnen und -eidgenossen, Sie werden sich noch wundern!

Hösl: Meine Vorredner haben Ihnen dargelegt, um welche vier Nationalstrassenstücke es sich hier handelt. Ich verzichte darauf, dies zu wiederholen. Ebenso kann ich es unterlassen, die ablehnenden Beweggründe unserer Kommission und die Resultate der Kommissionsabstimmungen nochmals in allen Teilen aufzuzeigen.

Es gilt aber, einige grundsätzliche Erwägungen anzustellen. Deshalb halte ich fest:

1. Gemäss Nationalstrassengesetz von 1960 sind die eidgenössischen Räte für die Festlegung des Nationalstrassennetzes zuständig.

2. 1974 ist die Initiative «Demokratie im Nationalstrassenbau» eingereicht worden, die die Beschlüsse der Bundesversammlung über die Festlegung der Nationalstrassen dem fakultativen Referendum unterstellen wollte. 1978 fand die entsprechende Abstimmung mit einem eindeutigen Resultat statt. Das Volk verwarf die Initiative mit rund 1,1 Millionen gegen 700 000 Stimmen. Dazu lehnten sie sämtliche Stände ab.

Es zeugt von einem schlechten Demokratieverständnis der Urheber der jetzt zur Diskussion stehenden Initiativen, dass sie den klaren Willen des Volkes derart missachten und die Stimmberechtigten innert relativ kurzer Frist schon wieder an die Urnen bemühen.

3. Verursacht durch eine 1977 beschlossene Motion überprüften Bundesrat und Parlament eingehend die Notwendigkeit der Klassierung von sechs in der Öffentlichkeit umstrittenen Nationalstrassenabschnitten. Dabei blieben alle überprüften Strecken – mit Ausnahme der Rawil-Verbindung – im Netz.

4. Entgegen den Behauptungen von Befürwortern geht es nicht darum, jetzt ein Netz enger zu gestalten, als vielmehr darum, dieses Netz möglichst bald zu schliessen, denn ein durchlöcherntes Netz ist bekanntlich weniger wert. Schliessen wir es im Interesse der nachteilig durch Dorfdurchfahrten betroffenen Ortschaften, ihrer Bewohner und ebenso im Interesse eines vernünftigen Umweltschutzes.

Die SVP-Fraktion hat bei diesen vier Initiativen mit allen gegen je eine Stimme beschlossen, dem Volk Ablehnung zu beantragen. Ich hoffe, auch unser Rat treffe in diesem Sinn einen klaren Entscheid.

Meler-Glattfelden: Seit zwanzig Jahren kämpfen die «Säuliamter» für ein autobahnfreies Knonauer Amt, gegen die N 4. Wir sagten schon immer: Wenn Lücken geschlossen werden müssen, so mit einem gestreckten Uetliberg- und dem Zimmerberg-Tunnel. So wären Netzzusammenschluss und Landschaftsschutz gewährleistet.

1985 stimmte das Zürchervolk klar gegen den Bau der N 4. Das Resultat wäre noch wuchtiger ausgefallen, hätten nicht Gemeinden des Nachbarbezirks Horgen viel Geld in die Propaganda für die N 4 gesteckt. Ihre Begründung war, im «Säuliamt» würden nur ein paar Kühe und Frösche von der N 4 betroffen; im unteren Teil des Bezirks Horgen aber trügen einige zehntausend Menschen die übergrosse Verkehrslast. Sankt Florian lässt grüssen!

Die bisherigen Massnahmen des Bundes haben Methode.

1. Trotz unseren Forderungen wurde der gestreckte Uetliberg-Tunnel nicht auf den gleichen Planstand gebracht.

2. Im Frühjahr 1987 wurde die N 20,

3. im Dezember 1987 der N-4-Stummel bis Knonau dem Verkehr geöffnet. Damit wurden die Dörfer des Knonauer Amtes bewusst und gezielt vom Verkehr überschwemmt. Die Bevölkerung soll weichgeklopft werden.

Die N 4 ist in erster Linie eine Regionalautobahn. Sie wird den Wasserkopf Zürich, die Agglomeration gegen die Inner-

schweiz ausdehnen; nicht umsonst erklärt der Zürcher Regierungsrat das Amt zur Wachstumszone Nummer 1. Grossräumig ist die N 4 ein Gotthardzubringer. Wann rollen wohl die ersten 40-Töner? Wann wird die zweite Gotthardröhre gebaut? Noch haben wir Hoffnung. Die Warmfeuer von Rothenthurm und im Knonauer Amt geben uns diese Hoffnung.

1985 zogen junge Aemter-Bauern mit ihren Kühen aus Protest vor das Zürcher Rathaus. Damals sagte ein SVP-Kantonsrat – selber Bauer – zu mir: «Im Herzen bin ich für diese jungen Bauern, der Verstand aber sagt mir: 'Lücke schliessen, N 4 bauen'...» Wo bleibt da der Verstand?

Zwei Milliarden Franken kostet das offizielle Projekt, eine Milliarde nur würde die Alternative durch den Zimmerberg samt gestrecktem Uetlibergtunnel kosten. Aber eben, die Strassenlobby will bauen und nochmals bauen, zuerst das offizielle Projekt, dann den Zimmerbergtunnel. Sie können das im heutigen «Tages-Anzeiger» nachlesen; Herr Wiederkehr hat es bereits erwähnt.

Wir setzen das Vertrauen in das Schweizervolk, dass es, wie schon bei Rothenthurm, Herz und Verstand über die Gier nach immer mehr Wachstum und Mobilität stellt. Wir bleiben dabei: N 4 nie!

Hänggi: Auf dem Weg zwischen Boden- und Genfersee ist das Gebiet des Kantons Solothurn, die N 5, offensichtlich zu einer passage obligé geworden. Der Kanton Solothurn leidet aber heute schon einen überdurchschnittlichen Anteil an der verkehrspolitische Infrastruktur dieses Landes, dies mit der N 1 und der «Bahn 2000». Deshalb ist der Widerstand aus unserem Kanton gegen die N 5 zum Teil verständlich, um so mehr, als die N 5 durch ein ausgesprochen fruchtbares Landwirtschaftsland und Naturschutzgebiet führt. Daher auch das engagierte Votum von Kollege Leuenberger. Leider gibt es aber keine vernünftige Alternative, es sei denn, man wolle gar nichts, was das Kollege Leuenberger vorgetragen hat.

Der Ausbau der T 5, wie er oft aus Umweltschutzkreisen gefordert wird – was heisst, die Kantonsstrassen mit entsprechenden Umfahrungen ausbauen –, ist keine Alternative, weil er mindestens soviel Land braucht wie die N 5, weil er den Verkehr nicht aus den Dörfern nimmt und weil dadurch die Umweltbelastung insgesamt nicht vermindert wird. Der Widerstand des Kantons Solothurn gegen zuviel Autobahn war immerhin erfolgreich dadurch, dass ein Ast der Transjurane, nämlich von Moutier nach Oensingen, verhindert werden konnte. Um so mehr erachte ich es aber als vertretbar, diese passage obligé der N 5 zwischen Deutsch- und Westschweiz zu ermöglichen.

Den Bundesrat bitte ich allerdings ganz eindringlich, folgende vier Punkte zu beachten:

1. Die Kostenfrage darf für einen umweltschonenden Bau, umweltschonende Linienführung, keine Rolle spielen.
2. Der Grenchner Witi als einem der grössten unverbauten Gebiete ist aus landwirtschaftlichen wie aus naturschützerischen Gründen grösste Beachtung zu schenken, d. h. Bau einer Untertunnelung.
3. Die Westumfahrung Solothurns und die Archbrücke in Grenchen sind durch den Nationalstrassenbau zu bezahlen.
4. Die Planung der N 5 ist soweit voranzutreiben, dass ausführungsfähige Baupläne vorliegen, bevor diese Kleeblatt-Initiative zur Abstimmung kommt.

Herr Bundesrat Ogi, die Solothurner zählen auf Sie, und ich – im Vertrauen darauf – lehne die Initiative gegen die N 5 ab.

Zwygart: Auch ich spreche zur N 5, aber ich bin für Annahme der Initiative, denn dieses Nationalstrassenstück ist weder sinnvoll, noch ist es zu verantworten.

Warum nicht sinnvoll? Im Gegensatz zu vielen anderen Gebieten haben wir hier ein extrem gut ausgebautes regionales Strassennetz. Die bestehende Kantonsstrasse Solothurn–Biel weist teilweise heute schon einen höheren Ausbaustandard auf als die bereits gebaute N 5 am Bielersee. In der Aare-Ebene zwischen Biel und Solothurn finden wir heute auf einer Breite von 4 bis 5 Kilometern zwei Kantonsstrassen und zwei Eisenbahnlinien. Und da hinein soll jetzt noch eine Autobahn gezwängt werden? Nein, diese Zwängerei nicht!

Und warum nicht zu verantworten? Die Grenchner Witi und ihre Umgebung gehören zu den bedeutenden Rastgebieten für durchziehende Wattvögel, was jetzt im Herbst gesehen werden kann. Die grösste Kleibitz-Kolonie ist auch da beheimatet. Zudem sind nachgewiesenermassen 18 gefährdete Brutvogelarten der «Roten Liste» der Schweiz hier anzutreffen. Der Hasenbestand ist in diesem Gebiet – auf schweizerischer Ebene – unübertroffen. Wenn nun ein Tunnel gebaut wird, wird das alles zerstört und kann nachher nicht mehr aufgebaut werden. Der Lebensraum zahlreicher Tierarten und Pflanzen würde damit vernichtet.

Der Aarelauf und mit ihm der Grundwasserstrom in diesem Gebiet sind noch weitgehend natürlich. Der Solothurnische Bund für Naturschutz hat 1986 eine Eingabe an den entsprechenden Ausschuss des Europarats gemacht. Beim Bau der N 5 würde die sogenannte Berner Konvention von 1982 verletzt, die die Erhaltung natürlicher Lebensräume als lebenswichtiges Element des Schutzes und der Erhaltung wildlebender Pflanzen und Tiere bezeichnet. Auch die Schweiz ist diese Verpflichtung durch die Ratifizierung eingegangen.

1. Es muss auf die N 5, das Teilstück Biel–Solothurn, verzichtet werden, weil es eine Fehlkonstruktion wäre, und zwar bringt die N 5 keine zusätzliche bessere Verbindung zur Westschweiz.
2. Die Verkehrsprobleme der Region werden nicht gelöst, sondern nur verlagert und verstärkt.
3. Eine zusätzliche Umweltbelastung – mit Zerstörung von Lebensräumen, von Pflanzen und Tieren bis hin zur Beeinträchtigung von ober- und unterirdischen Gewässern – käme uns teuer zu stehen.

Neuenschwander: Von den vier Blättern des Unglücks-Kleeblattes ist das N-4-Blatt wohl das unglücklichste. Dies deshalb, weil bei dem umstrittenen Nationalstrassenabschnitt im Knonauer Amt von der Warte der nationalen Verkehrspolitik aus gesehen – ohne die staatspolitische Bedeutung der Transjurane zu verkennen – am meisten auf dem Spiel steht. Ich kann nicht eindringlich genug sagen, dass es sich bei der Fertigstellung der N 4 nicht um irgendein zürcherisches Verkehrshobby handelt, sondern um ein Werk von gesamtschweizerischer Dimension. Dem Bundesrat ist voll und ganz beizupflichten, wenn er sagt, dass erst eine durchgezogene N 4 den Anschluss der Innerschweiz an das Nationalstrassennetz der Ostschweiz und nicht zuletzt an den Flughafen Zürich gewährleistet.

Diese nationale Dimension der N-4-Frage vermögen allerdings die im Knonauer Amt noch verbliebenen Gegner nicht zu erkennen. Mit diesen Gegnern will ich mich hier kurz auseinandersetzen, weil ich mir vorstellen könnte, dass die nicht aus Zürich stammenden Mitglieder dieses Rates über keine vollständigen Kenntnisse des neuesten Standes der Dinge im Knonauer Amt, also im Bezirk Affoltern, verfügen.

Jeder Beobachter der regionalen Szene kann bestätigen, dass die Gegnerschaft gegen die N 4 im Bezirk Affoltern «abbröckelt», wenn sich auch der verbliebene harte Kern um so lauter gebärdet. Schon dass an der Jahresversammlung der Autobahngegner im letzten März von den angeblich 1400 Mitgliedern nur 40 erschienen, spricht für sich, ebenso, dass der Präsident seinen Rücktritt nahm und den Verzicht auf die Kleeblatt-Initiative empfahl. Seither haben andere, d. h. frühere Gegner verlauten lassen – da spreche ich auch Herrn Bircher an –, dass man mit der hartnäckigen Opposition wenigstens einen Teilerfolg erzielt habe, indem man die Ausarbeitung der Variante Isisbergtunnel mit ihrem geringeren Kulturlandbedarf provoziert habe, und dass ein weiteres Sturmlaufen gegen die umweltfreundliche N 4 zwecklos sei. Auch wenn man in der Bevölkerung hinter dem Albis herumhorcht, stellt man eindeutig fest, dass man weitherum des jahrelangen Streites, der oft durch Familien hindurchging, überdrüssig geworden ist.

Die übriggebliebenen Gegner und ein neues Komitee sowie der «Tages-Anzeiger» von heute, der bereits erwähnt wurde, «wärmen» nun die Variante Zimmerbergtunnel wieder auf, die doch aus Abschied und Traktandum gefallen ist und übrigens den Unfrieden nur an das linke Zürichsee-Ufer verlagern

würde. Auch der Regierungsrat im Kanton Zürich stellt keine solche Vorlage zur Diskussion.

Im weiteren fechten sie nach wie vor mit dem Argument des Kulturlandverschleisses. Dabei wollen sie nicht einsehen, dass die jetzt im Vordergrund stehende Lösung Islisbergtunnel den Kulturlandbedarf auf 50 Hektaren sinken lässt gegenüber rund 70 Hektaren beim ursprünglichen Projekt. Beharrlich negieren sie auch – das möchte ich besonders unterstreichen –, dass im Fall eines Verzichtes auf die N 4 der Bau mehrerer Ortsumfahrungen unausweichlich würde, die zusammen auch gegen 50 Hektaren Kulturland beanspruchen würden. Ich kann Ihnen nicht deutlich genug sagen, dass die Verkehrsbelastung in den betroffenen Gemeinden heute unzumutbar geworden ist und dass die Bewohner so oder so endlich Anspruch auf Entlastung haben. Die Gegner treten auf dieses Argument überhaupt nicht ein, weil es ihre Haltung vollends unterhöht.

Für die Idee und das Postulat von Kollege Rüttimann müsste man eigentlich eine Prämie aussetzen, wie man das in der Privatwirtschaft ebenfalls tut, und zwar beim Vorschlagswesen. Weiter muss ich in Erinnerung rufen – auch das hören die Gegner natürlich nicht gern –, dass bei der zürcherischen Volksabstimmung vom Juni 1985 sechs Gemeinden des betroffenen Bezirks für den Bau der N 4 gestimmt haben, darunter der Bezirkshauptort Affoltern mit seinem unerträglichen Durchgangsverkehr.

Die Behauptung, das Knonauer Amt habe sich gegen die N 4 gewandt, ist also sehr zu relativieren.

Am Grad der Betroffenheit müsste auch ein eventueller Solidaritätsreflex gemessen werden, der da und dort in diesem Rat aufkeimen könnte. Ich bin der Meinung, dass man den Einwohnern von Birmensdorf und Affoltern zu einer besseren Wohnqualität verhelfen muss.

Ich bitte Sie, dies bei der Abstimmung unter Namensaufruf zu berücksichtigen.

Frau Stocker: Demokratie ist wahrscheinlich eine mühsame Staatsform. Da haben Hunderttausende mit ihrer Unterschrift gesagt: Wir wollen den oder jenen Teil Autobahn nicht. Wir hier tun die Leute, die das gesagt haben – die dafür auf die Strasse gingen, dafür gekämpft haben und sich die Zunge wund geredet haben – in eine Ecke als naive Leute, die einfach noch nicht begriffen haben, woher der Wind weht und woher heute, 1989 – im Gegensatz zum Wahljahr 1987 –, wieder andere Töne möglich werden.

Es ist ja auch der Herbst, wo es alte Mannen fertiggebracht haben, dass wir eine Abstimmung vor uns haben, wo es um die Frage geht, ob in der Verfassung, die ja immerhin beginnt mit «Im Namen Gottes des Allmächtigen», stehen soll, ob der Schweizer 130 Stundenkilometer fahren dürfe. Dahin haben wir es in unserer Demokratie gebracht.

Vielleicht gibt es nun für den kleinen Lebensraum Schweiz halt einfach genug Strassen. Diese Kleeblatt-Initiative wäre eine Chance – und es ist der Willensausdruck von Tausenden von Bürgerinnen und Bürgern in unserem Land – zu sagen: «Das Strassennetz Schweiz ist gebaut. Der Lebensraum Schweiz erträgt nicht mehr. Mit diesen Grenzen haben wir zu leben.» Es sind nicht diejenigen Motoren, die am längsten durchhalten, die beim Starten am lautesten heulen. Ich möchte Sie doch bitten, sich nun nicht einfach diesem Motorengeheul von rechts zu beugen. Es steht der Lebensraum Schweiz auf dem Spiel für uns und unsere Kinder. Der ist zu wichtig, um hier nachzugeben.

Es ist auch der Herbst der Mobilmachung. Ich bin für eine vitale Generalmobilmachung, die zukunftsgerichtet ist und den Freischärlern auf der Strasse ein Veto entgegengesetzt. Es ist die Generalmobilmachung, die der Auto-Immobilität ein Nein entgegengesetzt. Wir brauchen tatsächlich mehr Mobilität, aber bitte geistige.

M. Savary-Fribourg: Je ne suis pas un fan de la voiture, et encore moins un fan de l'autoroute. Mon métier de paysan m'incite à lutter contre le gaspillage de ce sol tant convoité. Je suis sensibilisé, comme la plupart d'entre vous d'ailleurs, à la protection de notre environnement et à la sauvegarde des paysa-

ges, et ce n'est pas une sympathie de «dinosauré», Monsieur Brélaz! Et pourtant, je plaide en faveur du rejet de l'initiative pour une région sans autoroute entre Morat et Yverdon. La N 1 est l'axe principal reliant la Romandie à la Suisse alémanique. Je m'arrête là, Monsieur Brélaz. Le chaînon qui manque provoque un déséquilibre du réseau par une surcharge de l'autoroute du Léman entre Lausanne et Vevey et une situation tout à fait inacceptable pour les habitants des localités traversées de la vallée de la Broye et de la région de Morat où le trafic reste extrêmement dense, notamment en ce qui concerne les poids lourds. La mise en service de la N 12 en 1981 n'a pas déchargé la vallée de la Broye comme on le souhaitait. Le prolongement du tracé sur Lausanne et Genève, la forte dénivellation, la dangereuse plongée de Châtel sur Vevey, surtout en hiver, n'incitent pas les chauffeurs de poids lourds à choisir ce tracé.

Opter pour une autre variante qui consisterait à contourner, à partir de Morat, toutes les localités de la Broye vaudoise et fribourgeoise qui sont perturbées par la circulation me paraît être un mauvais choix. L'économie de terrains serait minime, cela exigerait l'installation de multiples feux – d'où ralentissement de la circulation, bouchons, étranglements sur certaines routes, c'est-à-dire davantage de pollution et plus de risques d'accidents, sans parler de la charge supplémentaire que les cantons devraient supporter. Les objectifs devraient pourtant être la sécurité et la fluidité du trafic, la préservation de la vie et de l'harmonie de nos villages, et un objectif essentiel devrait être de garantir le développement économique et touristique des régions, et plus particulièrement de la région de la Broye qui traverse actuellement une période difficile car les communes sont entravées par leur planification; elles attendent avec impatience le verdict des Chambres et du peuple suisse en espérant que l'on tienne compte de leurs aspirations.

M. Jeanneret: En tant que dernier Romand de la liste, je m'exprime encore brièvement comme libéral et comme Neuchâtelois: comme libéral pour compléter ce qu'a dit M. Friderici et comme Neuchâtelois pour compléter ce qu'a dit M. Matthey. Ces initiatives ont deux caractéristiques essentielles, et ce que nous abhorrons le plus, c'est que, d'abord, elles sont profondément anti-fédéralistes et qu'ensuite elles sont une atteinte à l'Europe des communications.

Nous aimerions faire quelques remarques sur la philosophie qui est à la base de ces initiatives: elles sont figées, fanatiques. Elles sont dans la ligne de ce que dénonçait récemment le président du Gouvernement vaudois, qui rappelait dans un discours officiel que les écologistes extrêmes sont une nouvelle forme de totalitarisme. Ces initiatives bloquent; elles sont basées sur une conception conservatrice de la biologie. Elles sont basées sur du passé, sur les faits que les choses ne changent pas, qu'il faut les bloquer une fois pour toutes, qu'il faut arrêter le temps et la marche des hommes.

Dans ce domaine, nous constatons que, dans son message, le Conseil fédéral rappelle déjà que des mesures de blocage ont été prises pour un nouveau développement de nos transports autoroutiers, et Dieu sait si, sur ce point, nous avons nous-mêmes des remarques à faire! Nous considérons comme inadéquat que l'on ait renoncé au deuxième tunnel du Gothard, qu'un jour nos enfants reconnaîtront comme une faute. Faut-il vraiment nous figer sur une Suisse de 1789, puisque l'on fête le bicentenaire de la Révolution, une Suisse de 1814, puisque l'on fête l'entrée de certains cantons dans la Confédération, ou une Suisse de 1939, puisque nous célébrons le cinquantenaire de la mobilisation?

Ces initiatives sont ensuite fanatiques. Elles s'opposent au mouvement, elles considèrent que la rencontre entre les hommes est une faute en soi, elles ne veulent plus d'échanges de marchandises qui est également un mal en soi. Ce sont des initiatives qui participent à cette volonté d'interdiction, de réglementation constante où l'Etat doit dire aux habitants quelles sont les moeurs auxquelles ils doivent satisfaire. Elles sont finalement source de chaos, donc de conflits, donc de tensions.

Elles sont anti-européennes. J'ai été heureux d'entendre, dans le précédent débat, M. Ogi, conseiller fédéral, insister sur ce point, parce que, dans notre débat actuel, j'ai trouvé le con-

seiller fédéral trop timide au moment où nous avons voté des accords internationaux. On crée dans notre pays le vide le long de l'axe vital pour les autres pays, on dissuade comme en matière militaire, on se fait un hérisson, comme d'autres le reprochent. Au lieu d'encourager les étrangers à collaborer avec nous, on veut les détourner de notre pays, et cela contrairement à notre vocation traditionnelle, notre vocation de passage qui n'est pas seulement de défendre notre pays en cas de guerre, mais qui est de l'ouvrir en cas de paix aux passages européens.

Comme Neuchâtelois, j'aimerais dire que ce qui me choque dans ces initiatives, c'est ce référendum déguisé dont parlait M. Brélaz, où l'on passe d'abstractions au niveau national à un activisme local, cette pseudo-démocratie régionale qui nous fait tant de mal dans plusieurs domaines. J'aimerais dire ici aussi combien nous apportons notre appui à la N 1, même si certains ont voulu voir une contradiction entre la N 1 et la N 5. Bien au contraire, les deux ne sont pas concurrentes mais complémentaires. Quant à la N 5, par quel hasard, pourrait-on quand même se demander, sont mis en cause, la Transjurane, d'une part, les relations entre Bienne et Soleure, donc l'ensemble de la N 5, et peut-être, finalement, l'ensemble du centre de la Suisse romande d'autre part? Or, il y a un lien essentiel à avoir avec la N 5 par la Transjurane pour sa cohérence, afin de pouvoir arriver sur le Plateau, venir des vallées jurassiennes et, ensuite, rejoindre la ville fédérale ainsi que d'autres régions de la Suisse. M. Matthey a eu l'occasion de rappeler, et je le dis ici une fois encore comme Neuchâtelois, que l'on vient nous couper de nos relations entre Thielle et Chiètres: il est important et vital que la N 5 soit achevée.

Ces initiatives sont dangereuses pour l'équilibre de la Confédération. Elles sont dangereuses parce qu'elles mettent en cause les relations entre Suisses alémaniques et Suisses romands. Elles ont non seulement un caractère institutionnel mais aussi routier, qui nous amène à vous prier de les rejeter très fermement.

Hafner Rudolf: Als Berner spreche ich namens der grünen Fraktion zur geplanten Autobahn N 5. Herr Bundesrat Ogi, als Sie vorhin beim Votum des Kollegen Zwygart gelächelt haben, als er von der Bedrohung der Tiere sprach, habe ich mich gefragt, ob das nicht ein Zeichen der Unsicherheit sein könnte. Ich kann mir nicht vorstellen, dass ein schweizerischer Bundesrat lächeln kann, wenn viele seltene Tierarten durch ein Werk bedroht werden. Aber Sie sind ja Verkehrsminister und nicht Umweltminister.

Ich habe mich auch gefragt, als ich die Botschaft las, ob Sie wirklich glauben, dass eine Autobahn etwas wie ein kleines schmuckes Wanderwegli ist. Wenn Sie die Botschaft genau lesen, so ist sie derart herabspielend und schönfärbertisch abgefasst, dass wir es kaum glauben können. Eine offizielle Botschaft kann doch nicht im Ernst derart tendenziös abgefasst sein.

Kommen wir zum Inhalt der Botschaft. Es ist nicht klar gesagt, wieviel Kulturlandverlust in dieser Sache zu erwarten ist. Das hätte eigentlich die Botschaft darstellen müssen. Es ist ein Kulturlandverlust von über 100 Hektaren zu erwarten. Bei diesem Umstand erstaunt es doch reichlich, dass es offenbar die Bauernsamen – insbesondere im Kanton Bern – noch kaum gemerkt hat, dass auch die Interessen der Bauern tangiert sind. Offenbar hat nur gerade ein Vertreter der Bauernschaft gemerkt, dass da wirklich ein grosser Kulturlandverlust zu erwarten ist. Eigentlich ist es ja gerade diese rechte Seite des Parlamentes, die sich sonst sehr lautstark zum Thema Kulturlandverlust – wenn es etwa um die «Bahn 2000» geht – bemerkbar macht. Aber hier, wenn es um die N 5 geht, tritt sie kaum in Erscheinung.

Ich kann noch auf weitere Folgen dieser geplanten N 5 aufmerksam machen: Da gibt es die Zerstörung von notwendigen Naherholungsbereichen, es wurde angetönt. Eine Landschaft, die einmalig ist – die Witi bei Grenchen – wird zerstört. Jeder, der die Landschaft dort kennt, weiss, dass es längs der Aare ein Stück gibt, das noch zu den schönsten Schweizer Naturlandschaften gehört. Dieses Gebiet wird auch durch die N 5 gefährdet.

Dass eine Zunahme der Luftverschmutzung und eine Bedrohung der weiteren Umwelt zu erwarten ist, liegt auf der Hand. Ferner wird auch die Landschaft zerschnitten. Es wird nachher nicht nur ein Wanderwegli, sondern ein breites Band durch die Landschaft ziehen.

Durch dieses Projekt wird auch die Bevölkerung in den entsprechenden Gebieten brüskiert. Eine Abstimmung im Kanton Solothurn hat ja ergeben, dass 30 349 Solothurner für eine Ueberprüfung dieses Objektes waren. Nur gerade 17 750 waren dagegen.

Im Kanton Bern sieht es nicht viel anders aus. Ich hoffe, es werden auch noch die Stadtpräsidenten von Solothurn und Biel merken, dass dieses Projekt von der Bevölkerung nicht gewünscht wird.

Ich bitte sie im Namen der grünen Fraktion, die Initiative betreffend N 5 zu unterstützen.

Dünki: Ich kann mich ganz kurz fassen. Ich gebe mich nicht der Illusion hin, wir könnten heute die Mehrheit dieses Rats davon überzeugen, dass wir auf weitere Teilstücke des noch nicht gebauten Nationalstrassennetzes verzichten sollten. Es geht ja heute auch nur um eine Abstimmungsempfehlung. Das letzte Wort hat das Schweizervolk, unser Souverän, und das ist gut so.

Die Gründe, warum ich vor allem die N 4 im Knonauer Amt ablehne, habe ich Ihnen bei früherer Gelegenheit an diesem Pult offen dargelegt, ich verzichte auf eine Wiederholung. Ich habe aber auch keinen Grund zu einem Meinungsumschwung, da sich die Verhältnisse in der Zwischenzeit in keiner Weise geändert haben.

Ich bin überzeugt, dass einmal kommende Generationen beurteilen werden, welches Lager – die erdrückende Mehrheit dieses hohen Hauses oder die paar Mahner, die sogenannten Unbelehrbaren – recht habe. Die Geschichte zeigt immer wieder, dass nicht in allen Fällen die Mehrheit recht bekommt. Warten wir getrost ab.

Darf ich nur an zwei Beispielen etwas aufzeigen: Vor ein paar Jahren wurde mit Hilfe dieses Rates die PdA-Initiative für eine Volkspension gebodigt, sie wurde als die schlechteste aller Lösungen bezeichnet. Heute sind es die SVP-Ständeräte, welche diese Forderung wieder auf den Schild erheben – so rasch ändern sich die Zeiten bzw. die Gesinnung. Oder ich habe vor kurzem den Vereina-Tunnel als rollende Autostrasse bekämpft; dafür hatten viele von ihnen nur ein Lächeln übrig. Jetzt sind viele bürgerliche Politiker über die Bücher gegangen, und siehe da, sie schliessen sich sukzessive meinen Ueberlegungen an. Man darf in der Politik nie aufgeben.

Ich möchte heute nicht noch einmal über die Zimmerberg-Variante diskutieren. Die Initianten haben mit mir Fühlung aufgenommen. Ich bin überzeugt, dass dieser Tunnel früher oder später zur Ausführung gelangt. Dieser Tunnel wäre jetzt die richtige Lösung. Aber zuerst wird alle Kraft dafür aufgewendet, dass das Knonauer Amt verbetoniert wird. Das ist ein Fehlentscheid, den unsere Nachkommen bereuen könnten. Man muss in der Politik warten können, bis eine Sache reif ist, das hat man mich gelehrt, aber ich weiss auch, dass das Sprichwort «Nach der Tat hält der Schweizer Rat» oft Gültigkeit besitzt.

Helfen Sie mit, wenigstens einen Fehlentscheid zu vermeiden. Dass ich nicht stur bin, beweist die Tatsache, dass ich den Autobahnbau im Kanton Jura unterstütze, im Gegensatz zu einer Mehrheit unserer Fraktion. Auch bei diesem Projekt ändere ich meine Meinung nicht.

Luder: Für mich war der Entscheid zu den Kleeblatt-Initiativen nicht einfach. Ich bin weder ein Auto-Feind noch ein grosser Strassen-Gegner. Ich bin auf das Auto angewiesen und benütze unsere Strassen täglich. Trotzdem unterstütze ich die Kleeblatt-Initiativen wegen dem Landverbrauch. Als Bauer habe ich zu entscheiden zwischen 134,6 km Autobahn oder zwischen 506 ha Land, das sind 5,6 Millionen Quadratmeter guter und sehr guter Bauernboden. Ich habe mich für den Boden entschieden. Wenn wir Bauern uns nicht selber für unser wertvollstes und wichtigstes Produktionsmittel, den

Boden, wehren, können wir auch nicht erwarten, dass andere dies für uns mit Erfolg tun können.

Es ist gut, dass eine Volksabstimmung stattfindet. Der Bürger soll in seinen Entscheid miteinbeziehen, dass nicht einfach das Autobahnnetz fertig gebaut, sondern dass auch sehr viel nicht ersetzbarer Boden verbraucht wird. Die Botschaft an das Parlament sagt darüber sehr wenig aus. Die Botschaft an das Volk zur Abstimmung muss darüber mehr aussagen. Was sind die Alternativen? Man kann sich z. B. auf den Ist-Zustand im Strassennetz beschränken und sich bewusst sein, dass der beste Verkehr derjenige ist, der gar nicht entsteht, und die Auswirkungen des Ausbaues des öffentlichen Verkehrs abwarten. Den grössten Landanteil für diesen Ausbau haben ja wiederum wir Bauern auf den Opferstock «Verkehr» zu legen, z. B. für «Bahn 2000». Wenn wir es schon erbringen, wollen wir nicht, dass dieses Opfer für den öffentlichen Verkehr wegen dem Ausbau des Strassennetzes vergeblich erbracht wurde.

Schmid: Als letzter Redner möchte ich als Ostschweizer etwas zur Transjurane sagen. Ich tue es nicht aus Schulmeisterei, sondern als «gebranntes Kind». Sehen Sie, in unserem Kanton Thurgau wird zurzeit die N 7 gebaut, eine unnötige, parallel zur bestehenden Hauptstrasse verlaufende Autobahn, die einstweilen noch der Reklame bedarf, um angemessen benützt zu werden, uns langfristig jedoch mit dem Anschluss an das deutsche Autobahnnetz alles beschert, was man von einer solchen Hochleistungsstrasse zu erdulden hat: schlechte Luft, Lärm und unästhetische Lärmschutzwände, wachsender Pendlerverkehr und damit wachsende Zersiedlung der Landschaft, exorbitante Steigerung der Bodenpreise und später dann entlang dieser Autobahn die hässlichen Lagerhallen und Umschlagplätze, wie wir sie heute überall von Hammerfest bis Palermo antreffen. Es ist uns nicht gelungen, die unnötige N 7 zu verhindern. Der Kanton Thurgau hat als zweitletzter Kanton noch «seine» Autobahn erhalten, getreu nach dem Motto «Jeder Region ihr Band aus Beton».

Uebriggeblieben ist zum Schluss einzig ein autobahnfreier Kanton Jura. Die Jurassier sind ein aufgeschlossenes Volk mit einer fortschrittlichen Verfassung. Sie wissen besser als wir alle, was Grundrechte sind. Gerade sie müssen es als Affront empfinden, wenn man Mobilität als Grundrecht bezeichnet. Sie hätten es in der Hand, denselben Fehler, wie er noch am Ende des Autobahnzeitalters in allen übrigen Kantonen begangen wurde, zu vermeiden.

Als rühmliche Ausnahme könnten die Jurassier noch verweigern, was andere nicht mehr rückgängig machen können. Um ein Gebiet zu erschliessen und Dörfer zu umfahren, braucht es nicht Autobahnen; es braucht sie erst recht nicht, um die Benützung der Eisenbahn ohne Umsteigen zu gewährleisten, wie der Bundesrat in der Botschaft behauptet.

Liebe Jurassierinnen und Jurassier, Euer Kanton ist einer der schönsten der Schweiz. Er sollte es bei allem Verständnis für eine massvolle wirtschaftliche Entwicklung bleiben. Schont diese reizvolle Gegend, verschont sie insbesondere vor einer Autobahn; entgegen doch Herrn Müller-Meilen: Der Mensch lebt nicht von der Oekonomie allein, und wo er es tut, geht er langsam, aber sicher zugrunde.

Das wilde Tal des Doubs, die Freiberge, die Schluchten der Birs, die kulturellen Sehenswürdigkeiten von Delémont, Porrentruy, St-Ursanne und Bellelay (die Sehenswürdigkeiten sind als Eigenwert erwähnt, sie sind nicht unmittelbar bedroht): Ist das denn nichts? Es zählt sich in unserer mobilitätsversessenen Zeit nicht schnell genug aus, aber das könnte sich einmal ändern. Im Grunde ist es schon jetzt wertvoller und für das wirkliche Leben entscheidender. Wenn jetzt die Jurassier – so ganz am Schluss der begangenen verkehrspolitischen Torheiten – das Veto gegen diesen zusätzlichen Autobahnast einlegen würden, wäre das ein Lichtblick, ein echter Fortschritt.

Ich bleibe beim vierblättrigen Kleeblatt und rufe der Bevölkerung im Kanton Jura, die noch keine Autobahn hat, zu: «Saisissez l'occasion, biffez cette autoroute, corrigez la fortune!»

Steffen: Weil mir lediglich vier Minuten zur Verfügung stehen, spreche ich nur zum Teil «Kleeblatt autobahnfreies Knonauer Amt»: Ich habe seinerzeit die Standesinitiative des Kantons Zürich unterstützt und das positive Abstimmungsergebnis (170 000 Stimmen gegen zu 150 000 Stimmen für den Bau) mit Erleichterung zur Kenntnis genommen. Ich habe sehr bedauert, dass sich die eidgenössischen Räte dem Volkentscheid des Kantons Zürich nicht angeschlossen haben.

Ich greife die Argumentation von Herrn Kollege Wiederkehr auf, die ich übrigens vorbehaltlos unterstützen möchte: Jede Erweiterung des Autobahnnetzes bzw. – das sei nicht vergessen – des kantonalen Express-Strassennetzes im schon dicht bevölkerten Kanton Zürich hat unweigerlich eine Verstärkung des Siedlungsdrucks zur Folge.

Ich kann die entgegengesetzte Meinung der Experten und des Kommissionsprechers, Herr Kollege Rüttimann, nicht teilen: Der Ausbau des Schnellverkehrsnetzes von Bahn und Auto – ich wiederhole: von Bahn und Auto – rund um den Wirtschaftsknotenpunkt Zürich wird im Grunde genommen zum Impulsgeber für eine Ausweitung der landfressenden Agglomeration Zürich. Der Landbedarf von 50 ha flachen Kulturlandes für den Bau der N 4 ist sicherlich bedauerlich; die Groberschliessung durch das Schnellverkehrsnetz wird weitere Wohn- und Industriebauten im Säuliamt zur Folge haben, die im nächsten Jahrzehnt ein Vielfaches an Boden benötigen: Herr Kollege Wiederkehr spricht von 500 ha Land.

Ihnen, meine Kolleginnen und Kollegen aus den anderen Kantonen, möchte ich empfehlen, der Initiative für ein autobahnfreies Knonauer Amt im eigenen Interesse zuzustimmen: Jede Stärkung des Wirtschaftsriesen Zürich bedeutet eine Schwächung der anderen Regionen, besonders der Land- und Bergregionen.

Noch ein ganz anderer Gedanke: Als Vertreter der Nationalen Aktion möchte ich – speziell gegenüber den Kolleginnen und Kollegen aus dem Lager der Linken, Grünen und Unabhängigen – darauf hinweisen, dass Sie mit Ihrer stets wohlwollenden Einwanderungspolitik direkt dazu beitragen, dass der einfache Mechanismus andauert: mehr Menschen, mehr Arbeitsplätze, mehr Infrastrukturbedarf, insbesondere mehr Landverschleiss, mehr Mobilität, also auch mehr Verkehr. Ihr Einsatz gegen die Verbetonierung der Schweiz in Ehren; da bin ich als Vertreter der Nationalen Aktion auf Ihrer Seite. Aber Sie müssen sich den berechtigten Vorwurf gefallen lassen, dass Sie mit Blick auf die durch Einwanderung stets zunehmende Bevölkerungszahl seit Jahren eine Bewusstseinsverweigerung betreiben, die zum Himmel schreit; ich habe ausdrücklich nicht gesagt: zum Himmel stinkt. Auch Ihr ernst zu nehmender Appell, Frau Kollegin Stocker, enthält leider diesen Widerspruch.

Im Kanton Zürich schmelzen Naherholungsräume und wohnliche Gebiete rasch und unauffhaltsam dahin; nach jeder Groberschliessung setzt die Feinerschliessung mit ihren landfressenden Folgen ein.

Liebe Kolleginnen und Kollegen aus den übrigen Kantonen, stimmen Sie der Initiative für ein autobahnfreies Knonauer Amt im eigenen Interesse zu! Es wäre zudem ein Akt der Solidarität mit den Einwohnern jenes Kantons, der zwar wirtschaftlich wächst, in dem die Lebensqualität aber immer mehr leidet.

M. Pidoux, rapporteur: Pour faire avancer le débat, M. Rüttimann et moi-même ne nous exprimons que sur les propositions de minorité.

M. Brélez a dit beaucoup de choses, entre autres une chose exacte – je cite ce que j'ai noté: «Ces initiatives dites du Trèfle à quatre feuilles sont une sorte de référendum contre la décision du Parlement de 1986 maintenant ces tronçons dans le réseau des autoroutes.» Or, il n'existe pas de référendum, qu'il soit déguisé ou à visage découvert. De ce point de vue, cette initiative «à quatre feuilles» dite du Trèfle est un truc, «Ein Trick», comme vous dites en allemand, employé par une association écologiste des transports pour obtenir de force ce qu'elle n'a pas pu atteindre légalement. Vous vous faites donc, mon cher collègue, le partisan d'un truc, le chantre d'un abus de droit, le héraut d'un abus de démocratie.

Monsieur Weder-Bâle, vous vous prétendez l'interprète des

protecteurs de la nature. Je respecte l'opinion d'un collègue. Un Bâlois représente autant le peuple suisse qu'un Jurassien ou un Vaudois. Je ne m'exprime pas au nom des Jurassiens, MM. Theubet et Etique l'ont fait. Mais je vous dis, avec beaucoup de respect, que vous n'avez pas le droit de faire l'aménagement du territoire jurassien. Là-bas, dans ce coin de la Suisse, ils ne sont pas plus bêtes que nous, ils ont des autorités pour déterminer ce qui est bien et ce qui est mauvais pour eux.

Je vous rappelle que le Comité jurassien de l'initiative a déclaré devant votre commission que le but de l'initiative n'était pas de ne pas construire la Transjurane, mais d'obtenir de l'argent pour un fonds en faveur de l'environnement. M. Friderici a qualifié cette attitude de « racket ». Dans une commission que je préside, on ne discute pas du prix de retrait d'une initiative ou du prix d'achat d'une initiative. M. Ogi, conseiller fédéral, n'est même pas entré en matière. Respect pour vous, Monsieur le Conseiller fédéral, c'était une attitude d'homme d'Etat!

M. Matthey a dénoncé l'attitude colonialiste de ceux qui veulent maintenir le Jura comme zone verte pour leurs loisirs. Dès lors, Monsieur Weder-Bâle, est-ce convenable, « anständig », de proposer au peuple suisse d'accepter une initiative qui sent mauvais?

Präsident: Herr Brélaz hat das Wort für eine persönliche Erklärung.

M. Brélaz: Je n'ai pas l'habitude de faire des déclarations personnelles mais je ne peux pas admettre les propos du président de la commission quant à ces initiatives.

Le droit d'initiative est un droit reconnu par la Constitution suisse. Personne n'a mis en cause la validité de ces initiatives sur le plan légal, il ne faut donc pas dire qu'il s'agit d'un abus de droit.

Rüttmann, Berichterstatter: Herr Bircher hat bezüglich der N 4 vor allem drei Punkte erwähnt: einen staatspolitischen Grund, die Lückenschliessung und den Teufelskreis Mehrverkehr/Siedlungsdruck.

Zum staatspolitischen Grund möchte ich folgendes ausführen: Herr Bircher hat sich vor allem – wie auch andere Redner – daran gestossen, dass der Kanton Zürich im Jahre 1985 zwei Konsultativabstimmungen mit deutlicher Mehrheit hinter sich gebracht hat. Es waren – wie soeben von Herrn Steffen erwähnt – 170 000 zu 150 000 Stimmen gegen die N 4.

Wir haben in der Kommission Herrn Regierungsrat Honegger darauf angesprochen. Er hat folgendes gesagt: « Die Abstimmung hat am 9. Juli 1985 stattgefunden, zu einem Zeitpunkt also, als das Parlament noch nicht über die Varianten Zimmerberg oder N 4 im Knonauer Amt entschieden hatte. Damals war dem Bau der N 4 im Knonauer Amt zuzustimmen, oder er war eben abzulehnen. Mit einem Stimmenunterschied von 20 000 sprach sich die Zürcher Bevölkerung gegen die N 4 im Knonauer Amt aus. Es ist jedoch schwer festzustellen, wie viele Stimmen gegen eine Null-Lösung oder für eine Variante Zimmerberg waren. Bei einer eindeutigeren Fragestellung ohne Einbezug einer Alternative wäre das Ergebnis heute sicher ein anderes. »

Zur Fragwürdigkeit der Abstimmung möchte ich mich nicht äussern. Sie kennen die Fakten. Es war vor allem der Vorschlag des Islisbergtunnels, der dann im Nationalrat in der Differenzbereinigung den Ausschlag gegeben hat für die Akzeptanz der N 4.

Lücken schliessen: Das autobahnfreie Knonauer Amt respektive das Komitee wolle wieder die Lösung Zimmerberg-Tunnel.

Wir haben heute nicht mehr auf die Zimmerberg-Variante einzutreten. Es geht im Initiativtext um ein autobahnfreies Knonauer Amt. Eine Zimmerberg-Variante wird nicht erwähnt. Das ist gelaufen, aber zweifellos wird Herr Bundesrat Ogi zu diesem Zimmerberg-Tunnel noch Ausführungen machen. Was in letzter Zeit verhandelt worden ist, ist mir nicht bekannt.

Zum Kostenvergleich: Wenn schon Zimmerberg, dann müsste die Kostensituation näher abgeklärt werden. Herr Mei-

er-Glattfelden hat vor allem auf die Milliarde Mehrkosten hingewiesen. Sie müssten in diesem Fall auch den Ausbau der N 3 zwischen Horgen und Zürich in Betracht ziehen; dann wäre wahrscheinlich diese Milliarde wieder eliminiert. Es gibt noch andere Ungereimtheiten, auf die ich im Rahmen dieser Kostengegenüberstellung nicht eingehen will.

Dritter Punkt: Mehrverkehr, Landverlust, Siedlungsdruck. Herr Regierungsrat Honegger hat sich auch dazu geäußert. Er hat gesagt, dass die Gemeinden und der Kanton das Siedlungsgebiet im Knonauer Amt festgelegt hätten und dass daran nichts geändert werde. Es ist vielleicht noch zu bemerken, dass mit dem schon früheren Streichen des Anschlusses Bonstetten nun kein Anschluss von Birmensdorf nach Affoltern gebaut würde und sich damit auch der Siedlungsdruck nicht so direkt auswirken kann.

Zur N 5, Antragsteller Herr Leuenberger, Umfahrung der Stadt Solothurn. Hier hat Herr Scheidegger als Stadtpräsident von Solothurn bereits Antwort gegeben. Auch Herr Hänggi hat die Situation klargelegt. Es ist nicht möglich, die Stadt Solothurn zu umfahren, ohne die N 5 zu bauen. Uebrigens besteht dort auch ein Stumpfen von der N 1 her, ähnlich wie bei der N 4.

Zum Landverlust. Herr Luder, ich estimiere Ihre Ausführungen. Ich bin auch daran interessiert, dass nicht mehr so viel Land verbraucht wird. Beim Wohnungsbau nach dem Krieg hat man uns gesagt, es gehe um eine soziale Aufgabe, man müsse den Boden zur Verfügung stellen. Nun haben wir die Wohnungen gebaut, wir haben die Freizeitstätten gebaut. Das bedingt Verkehr, und der Verkehr ist auch eine übergeordnete öffentliche Aufgabe; diesen Tribut an den Landverlust müssen wir erbringen.

Zur staatspolitischen Komponente. Sie ist bereits erwähnt worden, insbesondere von Herrn Matthey. Ich glaube, diese Verbindung zwischen der weischen Schweiz – insbesondere dem Jura-Nordfuss, dem Kanton Jura und dem Berner Jura – und der Zentralschweiz sowie dem Raum Basel-Zürich-Bern muss gewährleistet werden. Wir können nicht einfach sagen: Jetzt machen wir den Laden dicht und schliessen diese Gebiete nicht zusammen. Wir erhalten sie sonst gewissermassen als Museen und Erholungsräume. Sie sollen aber an unserem wirtschaftlichen Wohlstand auch teilnehmen.

Es hat sich noch nie als eine gute und effiziente Tat erwiesen – weder im privaten noch im öffentlichen Bereich –, wenn man ein Werk auf halbem Wege fallengelassen hat wie eine heisse Kartoffel. Wir sollten doch dafür sorgen, dass dieses Werk einmal fertiggestellt wird. Wir haben damit das Optimum des Strassenbaus erreicht; es wird danach ein Punkt zu machen sein. Es ist eine Uebertreibung, wenn man sagt, es würden dann weitere 20 bis 30 Milliarden Franken für Nationalstrassen verbaut.

Ich möchte Ihnen beliebt machen, alle vier Initiativen abzulehnen.

Präsident: Herr Bircher hat das Wort für eine persönliche Erklärung.

Bircher: Herr Rüttmann hat behauptet, es bestünde kein Zusammenhang zwischen dem Bau der N 4 im Knonauer Amt und der sogenannten Variante durch den Zimmerberg. Ich muss das ganz entschieden dementieren: Es haben verschiedene Zürcher Redner dieses Thema immer wieder aufgegriffen, weil ein Teil dieser Variante, eben der N 4a, schon gebaut ist. Sie sehen in der Botschaft auf Seite 10, dass ein kurzes Teilstück in dieser Zimmerberg-Variante noch nicht gebaut ist.

Wenn Herr Direktor Suter bereits Unterredungen führt mit einem Aktionskomitee « Pro Zimmerberg » und verlauten lässt, dass nach dem Bau der N-4-Autobahn im Knonauer Amt über dieses Teilstück entschieden werden könne, dann können wir doch nicht in Unkenntnis dieser Tatsache jetzt zu dieser Initiative Stellung nehmen.

Ich glaube, man kann die Initiative zur N 4 schon deshalb befürworten, weil wir im Hinterkopf wissen, dass die Schliessung der Lücke über die Zimmerberg-Variante so oder so kommen wird. In zehn Jahren werden sich diejenigen, die noch in dieser Saal sein werden, vielleicht an diese Aussagen erinnern.

Bundesrat **Ogi**: Der Bundesrat möchte Ihnen die vier Initiativen zur Ablehnung empfehlen.

Die vier betroffenen Teilstrecken machen 135 Kilometer oder 7 Prozent des geplanten Netzes der Nationalstrassen aus; sie machen etwa 500 Hektaren Land und gemäss dem heutigen Projektstand 13 Prozent der Fläche der heute in Betrieb stehenden Nationalstrassen aus.

Befürworten der Initiativen bedeutet, vier Lücken im übergeordneten Netz in Kauf zu nehmen und die Verkehrsprobleme weiter vor sich herzuschieben, die Lösungen zu verzögern. Damit können wir das Verkehrsaufkommen und das Verkehrsgeschehen kaum entscheidend beeinflussen; eine Verkehrsabnahme ist dadurch nicht in Sicht und könnte durch die Initiativen auch nicht erreicht werden, besonders nicht in den Regionen, welche von den Initiativen tangiert werden. Wir würden eine Verkehrsverlagerung provozieren und damit den heiligen St. Florian anrufen und einmal mehr zu Ehren kommen lassen.

Diese Lücken und die Verkehrsverlagerungen würden die betroffene Bevölkerung belasten. Ersatzlösungen müssten gesucht werden, die Kantone müssten handeln, weil Kolonnenverkehr, Unfälle und Luftbelastung für die Bevölkerung zu negativ wären. Das würde viele Folgeprojekte auslösen. Im Land gäbe es neue «Girlanden» von lokalen Ortsumfahrungen, eine nach der anderen. (Mir sind Girlanden beim Gartenfest sympathischer.) Die Kantone könnten Bundesbeiträge daran erwarten. Der Bund müsste so oder so bezahlen und würde so oder so zur Kasse gebeten. Ein Ja zu einer der Initiativen brächte schliesslich kaum eine kostengünstigere Lösung. Für die Initianten stehen sicher der Schutz der Umwelt, der Landschaft und des Kulturlands im Vordergrund. Der Bundesrat misst dem schonenden Umgang mit diesen Werten grosse Bedeutung zu. Dasselbe gilt auch für die Fachstellen des Bundes und der Kantone. Dank dieser Sensibilität sind laufende Projektverbesserungen eine Selbstverständlichkeit. Für Umweltverträglichkeitsstudien, für Ueberarbeitung von Planungen, für Gutachten werden heute oft 20, in Einzelfällen gar 40 Prozent der Gesamtkosten beansprucht. Das ist viel; das ist die Kehrseite der Medaille.

Ich weise gerne auf einige in letzter Zeit vorgenommene oder zurzeit in Prüfung stehende Projektverbesserungen hin: für die N 1 Murten-Yverdon-les-Bains: Festlegung der Umfahrung von Murten mit den Tunnels «Les Vignes» und «Combe»; am Ufer des Neuenburgersees eine neue Linienführung im Raum von Estavayer nach Yverdon-les-Bains; für die N 4 im Knonauer Amt: Abklärung der Variante «langer Islibergtunnel» – Herr Nationalrat Rüttimann ist der Vater dieser Idee; er hat auch entsprechend postuliert, und der Bundesrat hat dieses Postulat angenommen – sowie weitere Eindeckungen gemäss Anregungen der Kommission Nup; für die N 5 Biel-Solothurn: Ueberprüfung einer allfälligen gedeckten Tiefanlage in der Grenchener Wfti; für die N 16 Transjurane: laufende intensive Verbesserungen, begleitet von einer besonderen interdisziplinären Kommission.

Der Bundesrat braucht Ihnen gegenüber nicht besonders zu betonen, dass Sie ja vor einigen Jahren die Berechtigung der vier Teilstücke anerkannt haben. Deshalb bitte jetzt in der Verkehrspolitik kein «Hüst und Hott», sondern eine konsequente Fortschreibung Ihrer beschlossenen Verkehrspolitik!

Bevor ich auf die einzelnen Initiativen und die entsprechenden Anträge auf deren Annahme eingehe, möchte ich noch einige Gedanken zur rechtlichen Lage äussern.

Die Zuständigkeiten im Nationalstrassenrecht sind klar, und sie wurden bisher eingehalten. Sie (das Parlament) legen die Linienführung im Netz fest. Der Bundesrat hat für die generellen Projekte und die Bauprogramme die Verantwortung, und mein Departement genehmigt die Ausführungsprojekte. Die seinerzeitige Initiative «Demokratie im Nationalstrassenbau» wollte das fakultative Referendum gegen Ihre Beschlüsse einführen. Das Nein des Volks war klar: 1,1 Millionen Nein gegen 0,7 Millionen Ja. Diese alte Initiative war rechtlich konsequent. Die Kleeblatt-Initiativen sind es aber nicht. Denn das Parlament soll an sich seine Zuständigkeit behalten, doch weil vier seiner Sachentscheide als falsch eingestuft werden, sollen diese via Verfassungsänderung aufgehoben werden. Dieses

Herausbrechen schafft einen Kompetenzzwirrwarr und darf rechtsstaatlich nicht Schule machen.

Nun zu den vier Teilstücken respektive Initiativen. Zunächst einmal zur N 1 Murten-Yverdon-les-Bains. Dieses Teilstück wurde von der Kommission Nup überprüft. Die Räte beliesen diese Nationalstrasse mit klaren Mehrheiten im Netz. Diese Strecke ist ein wichtiger Teil des Hauptkreuzes der N 1 Genfersee-Bodensee und der N 2 Basel-Chiasso. Die N 1 verbindet die Ballungszentren des Mittellands. Das Herausbrechen von 47 Kilometer Strasse zwischen den Zentren Bern und Lausanne kann nicht verantwortet werden. Der Vorwurf, dann lägen drei Nationalstrassen nebeneinander auf 30 Kilometern (die N 1, die N 5 und die N 12), ist nicht berechtigt. Die N 5 kann und will keine Transitachse sein, das schliesst schon ihr baulicher Standard aus, vor allem entlang des Bielersees. Wer die N 5 als Transitachse anstelle der N 1 möchte, kann nicht gleichzeitig ein Teilstück gerade dieser N 5 verhindern wollen. Das ist nicht ehrliche Politik.

Die N 12 wurde auch nie als die Hauptverkehrsader gedacht. Das beweisen Linienführungen und topographische Verhältnisse. Von Bern bis zum Genfersee sind zweimal Höhen von 300 Meter respektive 360 Meter zu überwinden. Die steile Rampe bei Châtel-St-Denis ist für den Schwerverkehr so unattraktiv oder gar gefährlich, dass er grossräumig ausweicht. Die alte Hauptstrasse T 1, im Tal der Broye, ist heute eine der vom Schwerverkehr am stärksten belasteten Strassen. Dort verkehren sogar mehr Lastwagen als auf der N 2 im Unerland. Stellen Sie sich das einmal vor! Herr Brügger, Sie müssen nicht ins Unerland gehen, gehen Sie ins Broye-Tal und hören Sie, was die Direktbetroffenen, z. B. Herr Nationalrat Savary-Waadt, hierzu gesagt haben. Kommt hinzu, dass die Autobahnstrecke Montreux-Lausanne schon heute ausserordentlich stark belastet ist.

Der Schwerverkehr fliesst wie das Wasser dort durch, wo die Widerstände am kleinsten sind. Dafür nimmt er auch grosse Umwege in Kauf. Das gilt nicht nur hier, zwischen der N 12 und der T 1, sondern das sehen wir auch aus anderen Gründen zwischen den Transitachsen Gotthard und Brenner. Wenn die N 1 zwischen Murten und Yverdon-les-Bains verhindert würde, müssten bald mehrere Dorfumfahrungen, diese «Girlanden», im Broye-Tal gebaut werden. Die betroffene Bevölkerung im Broye-Tal erhofft sich eine wesentliche Entlastung von der N 1, und das versteht jeder, der einmal in diesen Dörfern Augen und Ohren offen hält! Und die Bevölkerung am Südufer des Neuenburgersees kann das heutige Projekt akzeptieren, denn es ist objektiv gesehen viel besser und viel landschaftsschonender als das erste Projekt.

Auch in der Gemeinde Clavaleyres zeichnen sich gute Lösungen ab. Dank einem neuen, umfassenden Landumlegeverfahren hat die Gemeinde ihre Beschwerde vor Bundesgericht im Juni 1989 zurückgezogen.

Die Initiative gegen das Teilstück Murten-Yverdon-les-Bains ist aus diesen Gründen falsch und würde die Verkehrsprobleme nicht lösen, sondern verschlimmern. Darum kann ich namens des Bundesrates mit gutem Gewissen die Initiative zur Ablehnung empfehlen.

Ich komme zur N 4 im Knonauer Amt. Um dieses Teilstück wurde schon lange und hart gerungen. Lange standen dabei zwei Varianten im Vordergrund, nämlich das Knonauer Amt (das ist aktuell) und der Zimmerberg (der ist nicht mehr aktuell). 1986 befürworteten Sie die Beibehaltung der Strecke Wetzwil-Knonau mit recht klaren Mehrheiten, im Nationalrat mit 112 gegen 71 und im Ständerat mit 31 gegen 10 Stimmen. Die Zimmerberg-Variante ist nicht mehr aktuell, mit ihr zu argumentieren ist daher heute nicht sehr sinnvoll. Die Zimmerberg-Variante hätte zwar nach Aussagen der Initianten einen scheinbaren Kostenvorteil. Der Bundesrat hat aber beschlossen, Herr Fischer-Seengen, dem Parlament keine Erweiterung des Nationalstrassennetzes vorzuschlagen. Der Kanton Zürich müsste einen Antrag stellen, und darüber müsste dann der Bundesrat befinden. Das Thema steht heute nicht zur Diskussion.

Zum Zimmerberg ist noch zu sagen, dass man seine Nichtrealisierung nicht isoliert ansehen kann. Für uns kann mit der N 4 das Problem Zürich besser gelöst werden. Dank der jetzt aktu-

ellen Variante Knonauer Amt wird der Verkehr aus dem Süden und aus der Innerschweiz nördlich an Zürich vorbeigelenkt. Wer nicht ins Zentrum muss, kann direkt via Ost- und Nordumfahrung Richtung Basel, Richtung Flughafen, Richtung Winterthur fahren. Bei der Zimmerberg-Linienführung würde sich der ganze Verkehr via N 3 dem See entlang ins Zentrum ergiessen, beim Knoten Brunau wären das Chaos und die Ueberlastung wohl ein Dauerzustand, und ein Ausbau der N 3 auf sechs Spuren oder ein Ausbau der Stadttangente Milchbuckunnel wohl dann nur eine Frage der Zeit. Aus diesen Gründen ist ein Rückkommen auf die Zimmerberg-Variante weder geboten noch sinnvoll.

Der Bundesrat will aber das Projekt im Knonauer Amt weiter verbessern. Deshalb prüft der Kanton Zürich zurzeit in unserem Auftrag eine Streckenführungs-Variante namens «langer Islisbergtunnel», wie sie Herr Kommissionssprecher Rüttimann postuliert hat. Damit würden Landverbrauch und Lärmbelastung deutlich vermindert. Diese Projektierungsstudien sind auch kein Abstimmungsmanöver; denn es ist uns ernst, gründlich und unvoreingenommen nach der besten Lösung zu suchen.

Die Initianten argumentieren auch mit steigendem Siedlungsdruck. Eine gute Verkehrsverbindung ins Zentrum ist sicher ein Aspekt bei der Standortwahl von Unternehmungen oder privatem Wohnsitz. Die Gemeinden im Knonauer Amt haben es aber weitgehend in der Hand, ob sie eine steigende Nachfrage befriedigen wollen oder nicht. Die Ortsplanungen haben hier genügend Instrumente. Für die Attraktivität des Pendlerverkehrs per Auto scheint die Situation am Ziel – namentlich Parkplatzangebot und Verkehrsführung im Zentrum – wichtiger zu sein als die Zufahrten.

Nach unseren Informationen ist im Knonauer Amt trotz der Argumente der Initianten zunehmend eine Haltung zugunsten der N 4 spürbar. Ich bin froh darüber und verstehe dies auch angesichts der Projektverbesserungen und der grossen Verkehrszunahme in den Dörfern des Knonauer Amtes. Der Bundesrat hat also aus verkehrstechnischen und politischen Gründen keinen Anlass, das vor wenigen Jahren von Ihnen bestätigte Projekt fallenzulassen. Die Initiative ist deshalb zur Ablehnung zu empfehlen.

Ich komme zur N 5 Biel–Solothurn – zu «gouverner c'est goudronner», wie es Herr Nationalrat Leuenberger-Solothurn genannt hat. Wir nehmen bekanntlich bei der N 5 zum viertenmal Anlauf und suchen nach einer Lösung. «La route N 5 n'est pas une route uniquement soleuroise» hat jemand gesagt. Ich kann das nur bestätigen. Dieses Teilstück, um das gerungen wird, wurde von der berühmten Kommission Nup nicht überprüft; man hat es aber nicht vergessen, sondern es galt damals als unbestritten. Das scheint mir klar, wenn wir die Verhältnisse objektiv betrachten. Entgegen den Initiative-Befürwortern hat die N 5 durchaus nationale Erschliessungsfunktion. Die Region entlang dem Jurasüdfuss von Yverdon-les Bains über Neuenburg und Biel bis Solothurn ist wirtschaftlich stark. Die N 5 ist aber auch die nötige Achse zur Erschliessung der im Jura liegenden Täler und Städte. Wie vorhin schon betont, kann und will sie keine internationale Transitachse für den Schwerverkehr werden. Diese Aufgabe soll einmal die N 1 übernehmen, wenn sie fertiggestellt werden kann.

Gegenüber den Prognosen von 1960 wuchs der Verkehr auf der heutigen Strasse Biel–Solothurn auf ein doppelt so hohes Niveau. Die Strecke Biel–Solothurn ist ein Herzstück der N 5. Kann diese Strecke nicht realisiert werden, verschlechtern wir nicht nur die Zugänge zur wachsenden Agglomeration Biel – zu Herrn Fehr – wir schneiden auch den Berner Jura und den Kanton Jura von den guten Strassenverbindungen des Mittellandes ab. Hier hat diese N 5 eine staatspolitische Komponente. Das umstrittene Teilstück der N 5 würde auch verschiedene Dörfer wirksam vom Verkehr entlasten. Heute zirkulieren in diesen Orten nicht nur Einheimische. Ich habe mir aus zuverlässiger Quelle sagen lassen, Herr Leuenberger-Solothurn, dass man namentlich in den Sommermonaten eine grosse Zahl von Autos mit Kennzeichen aus der Nordost- und Ostschweiz sähe, bestückt mit farbigen Surf-Brettern und ähnlichen Freizeitausrüstungen. Die Beliebtheit des Bieler- und

Neuenburgersees bei den Wassersportlern bleibt nicht ohne Folgen.

Sie wissen auch, dass die Solothurner Baudirektion mit unserem Einverständnis ein Projekt für die Ueberdeckung einer tiefgelegenen Autobahn in der Grenchener Witi prüft. Sollte sich dieses Projekt als umweltverträglicher, zweckmässiger und als kostenmässig vertretbar erweisen, Herr Hänggi, würde sicher den Autobahngegnern ein grosser Stein vom Herzen fallen.

Auch für die Umfahrung Biels werden wir eine Lösung finden, die eine sinnvolle Verankerung und Verknüpfung des umstrittenen Teilstückes Biel–Solothurn mit der Bielersee-Autobahn erlaubt. Ob diese Verknüpfung nördlich oder südlich Biels erfolgt, wird sich in den nächsten Monaten zeigen. Der Ball ist immer noch bei der bernischen Baudirektion, doch sie will ihn meinem Departement demnächst zuspieren. Hier und heute ist aber Schweigen noch Gold.

Auch beim Teilstück der N 5 darf ich Ihnen ohne Schamröte im Gesicht und mit klarer Stimme beantragen, dem Stimmbürger die Ablehnung der Initiative zu empfehlen.

Schliesslich die Transjurane: Auch dieses Teilstück des Nationalstrassennetzes wurde vor wenigen Jahren in Ihren Räten bejaht. Sie haben damals nicht eine Streichung verweigert; sondern sogar von sich aus, gestützt auf mehrere Motionen, die nachträgliche Aufnahme der Transjurane ins Netz beschlossen. Dieser Beschluss liegt fast genau fünf Jahre zurück.

Im Gegensatz zu den anderen drei Blättern des Kleeblatts soll hier einem ganzen Kanton eine Nationalstrasse verweigert werden. Also nicht «kein Ausbau zwischen A und B», sondern keine Autobahn im Kanton Jura, Herr Schmid.

Wirtschaft und Bevölkerung im Kanton Jura wünschen aber in einer sehr grossen Mehrheit diese Nationalstrasse. Das wurde mehrmals erwähnt. Sie erhoffen sich damit vieles: Entlastung der Städte Pruntrut und Delémont, einen gewissen Ausgleich für die periphere Lage dank besserer Verbindungen zu den Zentren, Herr Nationalrat Weder-Basel, und eine allgemeine Aufwertung der Standortgunst des Kantons Jura. Von ihren blauen Augen können die Leute dort oben auch nicht leben.

Auch im Kanton Jura werden die Anliegen des Landschafts- und Umweltschutzes ernstgenommen. Wir streben eine Dimensionierung und Linienführung der Strasse an, die Verkehrsverbesserung und Schonung der Landschaft optimiert – keine Rede von einer überdimensionierten Schneise ohne Rücksicht auf Verluste. Vielleicht ist das einer der Hauptgründe, weshalb offenbar sogar das Initiativkomitee gar nicht mehr die Annahme der Initiative anstrebt; statt dessen brauchen sie die Initiative als Druckmittel – das wurde mehrmals betont –, um möglichst viele Zugeständnisse in ihrem Sinne zu erreichen.

Angesichts der staatspolitischen Dimension dieser Initiative kommt ein solches Verhalten einem Spiel mit dem Feuer gleich. Die Initiative darf von niemandem als jurapolitischer Denkwortel eingesetzt werden. Darum würde ich den rechtzeitigen Rückzug dieser unglücklichen Initiative sehr begrüssen. Zum Projekt N 16, das wir im Jura realisieren möchten, sollten auch die Initianten ja sagen können, ohne zu Verrätern an ihrer Sache zu werden. Solange die Initiative noch im Raum steht, verdient sie aber eine klare Ablehnung. Ich beantrage Ihnen deshalb, den Stimmbürgern ebenfalls Ablehnung dieser Initiative zu empfehlen.

Ich komme damit zum Schluss und rekapituliere folgendes:

1. Das Bedürfnis hinsichtlich der vier umstrittenen Strecken ist für den Bundesrat ausgewiesen.
2. Die Verwirklichung der Projekte wird unter bestmöglicher Anwendung umweltschonender Methoden erfolgen.
3. Laufende Projektverbesserungen werden gute Projekte bringen.
4. Die Beeinträchtigungen sind in Relation zu den Erleichterungen und Vorteilen absolut vertretbar.
5. Ja zu den Initiativen würde nur ausnahmsweise den endgültigen Verzicht auf ein Strassenbauwerk am betreffenden Ort bedeuten.
6. Die Parlamentsentscheide – Ihre Entscheide – der letzten Jahre sind noch immer richtig.

Darum beantragt Ihnen der Bundesrat, die Initiativen zur Ablehnung zu empfehlen. Ich danke Ihnen dafür.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für eine autobahnfreie Landschaft zwischen Murten und Yverdon»
Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «pour une région sans autoroute entre Morat et Yverdon»

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Brélaz, Ammann, Bircher, Weder-Basel)

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Volksinitiative anzunehmen.

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Brélaz, Ammann, Bircher, Weder-Bâle)

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons d'accepter l'initiative.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	102 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	51 Stimmen

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	110 Stimmen
Dagegen	46 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für ein autobahnfreies Knonauer Amt»
Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «pour un district de Knonau sans autoroute»

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Bircher, Ammann, Brélaz, Leuenberger-Solothurn, Meizoz, Weder-Basel)

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Volksinitiative anzunehmen.

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Bircher, Ammann, Brélaz, Leuenberger-Soleure, Meizoz, Weder-Bâle)

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons d'accepter l'initiative.

Namentliche Abstimmung – Vote par appel nominal

Für den Antrag der Mehrheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la majorité:

Aliesch, Allenspach, Antille, Aregger, Aubry, Auer, Baggi, Basler, Berger, Blatter, Bonny, Bremi, Bürgi, Büttiker, Cavadini, Cevey, Cincera, Columberg, Couchepin, Coutau, Daepf, Darbellay, Déglise, Dormann, Dreher, Dubois, Eggly, Eisenring, Etique, Fähr, Feigenwinter, Fischer-Häggingen, Fischer-Sursee, Fischer-Seengen, Frey Claude, Frey Walter, Friderici, Früh, Graf, Gros, Guinand, Gysin, Hänggi, Hari, Hess Otto, Hess Peter, Hildbrand, Hösli, Houmard, Humbel, Jeanneret, Jung, Keller, Kohler, Kühne, Leuba, Maître, Massy, Meier Fritz, Müller-Meilen, Müller-Wiliberg, Neuenschwander, Oehler, Paccolat, Philipona, Pidoux, Portmann, Reimann Maximilian, Rohrbasser, Rutishauser, Rüttimann, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Scheidegger, Scherrer, Schmidhalter, Schnider, Schüle, Schwab, Segmüller, Seiler Hanspeter, Spälti, Spoerry, Theubet, Tschuppert, Wanner, Wellauer, Widmer, Widrig, Wyss Paul, Wyss William, Zbinden Paul, Zölch, Zwingli (94)

Für den Antrag der Minderheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la minorité:

Ammann, Bär, Bäumlín Richard, Bäumlín Ursula, Béguelin, Bircher, Bodenmann, Brélaz, Brügger, Bundi, Danuser, David, Diener, Dünki, Eggenberg-Thun, Engler, Euler, Fankhauser, Fehr, Fetz, Fierz, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Haller, Herzog, Hubacher, Jeanprêtre, Lanz, Ledergerber, Leuenberger-Solothurn, Leuenberger Moritz, Leutenegger Oberholzer, Longet, Luder, Maeder, Mauch Rolf, Mauch Ursula, Meier-Glattfelden, Meizoz, Nabholz, Neukomm, Oester, Ott, Pitteloud, Rebeaud, Rechsteiner, Reimann Fritz, Ruckstuhl, Ruf, Schmid, Seiler Rolf, Spielmann, Stamm, Stappung, Steffen, Stocker, Thür, Uchtenhagen, Ulrich, Weder-Basel, Wiederkehr, Zbinden Hans, Züger, Zwygart (64)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent: Borel, Loretan, Matthey, Nussbaumer, Steinegger (5)

Abswesend sind die folgenden Ratsmitglieder – Sont absents:

Aguet, Biel, Blocher, Braunschweig, Bühler, Burckhardt, Caccia, Carobbio, Cotti, Dietrich, Ducret, Eppenberger Susi, Giger, Grassi, Grendelmeier, Günter, Jaeger, Loeb, Martin, Morf, Mühlmann, Müller-Aargau, Nebiker, Perey, Petitpierre, Pini, Reich, Reichling, Ruffy, Rychen, Sager, Salvioni, Segond, Stucky, Weber-Schwyz, Ziegler (36)

Präsident Iten stimmt nicht

M. Iten, président, ne vote pas

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	96 Stimmen
Dagegen	55 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

**Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für eine auto-
bahnfreie Aarelandschaft zwischen Biel und Solothurn/
Zuchwil»**

**Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «contre la cons-
truction d'une autoroute entre Bienne et Soleure/Zuchwil»**

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Leuenberger-Solothurn, Ammann, Bircher, Brélaz, Weder-
Basel)

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die
Volksinitiative anzunehmen.

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Leuenberger-Soleure, Ammann, Bircher, Brélaz, Weder-
Bâle)

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons
d'accepter l'initiative.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	104 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	47 Stimmen

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	105 Stimmen
Dagegen	44 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

**Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für einen auto-
bahnfreien Kanton Jura»**

**Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «pour un canton
du Jura libre d'autoroute»**

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Weder-Basel

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die
Volksinitiative anzunehmen.

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Weder-Bâle

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons
d'accepter l'initiative.

Namentliche Abstimmung – Vote par appel nominal

*Für den Antrag der Mehrheit stimmen die folgenden Ratsmit-
glieder:*

Votent pour la proposition de la majorité:

Aliesch, Allenspach, Antille, Aregger, Aubry, Auer, Baggi, Bas-
ler, Béguelin, Berger, Bircher, Blatter, Bodenmann, Bonny,
Borel, Bremi, Brügger, Bundi, Bürgi, Büttiker, Cavadini, Cevey,
Cincera, Columberg, Couchepin, Coutau, Daepf, Darbellay,
David, Déglise, Dormann, Dreher, Dubois, Dünki, Eggen-
berg-Thun, Eggly, Eisenring, Engler, Etique, Euler, Fäh, Fehr,
Feigenwinter, Fischer-Hägglingen, Fischer-Sursee, Fischer-
Seengen, Frey Claude, Frey Walter, Friderici, Früh, Graf, Gros,
Guinand, Gysin, Haller, Hänggi, Hari, Hess Otto, Hess Peter,
Hildbrand, Hösli, Houmard, Hubacher, Humbel, Jeanneret,
Jeanprêtre, Jung, Keller, Kohler, Kühne, Lantz, Leuba, Leuen-
berger-Solothurn, Loretan, Maitre, Massy, Matthey, Mauch
Rolf, Meier Fritz, Meizoz, Müller-Meilen, Müller-Wiliberg, Nab-
holz, Neuenschwander, Neukomm, Nussbaumer, Oehler,
Oester, Ott, Paccolat, Philipona, Pidoux, Portmann, Reimann
Fritz, Reimann Maximilian, Rohrbasser, Ruckstuhl, Rutishau-
ser, Rüttimann, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Scheidegger,
Scherrer, Schmidhalter, Schneider, Schüle, Schwab, Segmül-
ler, Seiler Hanspeter, Seiler Rolf, Spälti, Spielmann, Spoerry,
Stamm, Stappung, Steinegger, Theubet, Tschuppert, Uchten-
hagen, Wellauer, Widmer, Widrig, Wyss Paul, Wyss William,
Zbinden Paul, Zölch, Züger, Zwingli, Zwygart (129)

*Für den Antrag Weder-Basel stimmen die folgenden Ratsmit-
glieder:*

Votent pour la proposition Weder-Bâle:

Fankhauser, Fetz, Fierz, Herczog, Leutenegger Oberholzer,
Meier-Glattfelden, Schmid, Stocker, Thür, Weder-Basel, Wie-
derkehr (11)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Ammann, Bäumlín Richard, Bäumlín Ursula, Brélaz, Danuser,
Diener, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Longet, Luder, Maeder,
Mauch Ursula, Pitteloud, Rechsteiner, Ruf, Steffen, Ulrich,
Zbinden Hans (18)

Abwesend sind die folgenden Ratsmitglieder – Sont absents:

Aguet, Bär, Biel, Blocher, Braunschweig, Bühler, Burckhardt,
Caccia, Carobbio, Cotti, Dietrich, Ducret, Eppenberger Susi,
Giger, Grassi, Grendelmeier, Günter, Jaeger, Ledergerber,
Leuenberger Moritz, Loeb, Martin, Morf, Mühlmann, Müller-
Aargau, Nebiker, Perey, Petitpierre, Pini, Rebeaud, Reich,
Reichling, Ruffy, Rychen, Sager, Salvioni, Segond, Stucky,
Wanner, Weber-Schwyz, Ziegler (41)

Präsident Iten stimmt nicht

M. Iten, président, ne vote pas

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	125 Stimmen
Dagegen	10 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Schluss der Sitzung um 14.10 Uhr

La séance est levée à 14 h 10

der Europäischen Zivilluftfahrt-Kommission ECAC unterstützt. Beide Institutionen betonen im übrigen die Wichtigkeit der technischen und finanziellen Unterstützung der Länder der Dritten Welt im Bereich ihrer Flughafensicherheit. In diesem Rahmen beantragt Ihnen der Bundesrat, das Ergänzungsprotokoll zum Übereinkommen von Montreal ebenfalls zu unterstützen. Der gute Ruf unseres Landes in bezug auf die Sicherheit seiner Flughäfen muss unbedingt erhalten bleiben. Dazu kann dieses Protokoll auf rechtlicher Ebene einen Beitrag leisten.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 38 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

88.060

Begrenzung des Strassenbaus. Volksinitiative

Stabilisation du réseau routier. Initiative populaire

Botschaft und Beschlussentwurf vom 31. August 1989 (BBI III, 745)
Message et projet d'arrêté du 31 août 1989 (FF III, 708)

Beschluss des Nationalrates vom 28. September 1989
Décision du Conseil national du 28 septembre 1989

Hunziker, Berichterstatter: Die Volksinitiative «Stopp dem Beton – für eine Begrenzung des Strassenbaus!» stammt von einem Ad-hoc-Komitee, dem vor allem Vertreter der Grünen und der Poch angehören. Sie ist am 25. Februar 1986 mit 111 277 gültigen Unterschriften eingereicht worden. Sie verlangt eine Ergänzung der Bundesverfassung durch einen Artikel 36quater, mit dem der Umfang des schweizerischen Strassennetzes auf den Stand vom 30. April 1986 zurückgeführt werden soll. Es wird im weiteren gefordert, dass Strassen, die seither erweitert oder gebaut worden sind, in der Weise kompensiert werden, dass in der gleichen Region eine entsprechende Strassenfläche anderen Zwecken zugeführt wird. Ausnahmen sind lediglich vorgesehen für dünn besiedelte Gebiete oder dort, wo wegen Aufgabe eines Strassenprojektes Anpassungen vorgenommen werden müssen. Schliesslich wird noch vorgesehen, dass Normen von Kantonen und Gemeinden über die Mitwirkung der Stimmberechtigten bei Entscheidungen über den Strassenbau vorbehalten werden. Der Bundesrat beantragt den eidgenössischen Räten, diese Volksinitiative ohne Gegenvorschlag abzulehnen. Insbesondere begründet er seine Haltung damit, dass Vorkehren verlangt werden, die praktisch kaum durchführbar wären und wenn schon dann in mehrfacher Hinsicht äusserst problema-

tische Folgen haben müssten. Die Annahme der Initiative müsste zwingend dazu führen, dass alle seit 1986 gebauten Strassen – also Autobahnen, kantonale Hauptstrassen und auch Gemeindestrassen – oder mindestens ebenso viele Kilometer alte Strassen beseitigt werden müssten. Betroffen wären die 1987 eröffnete Walenseeautobahn N 3, das 1986 eröffnete Autobahnteilstück Biasca–Gorduno, dann die grossräumige Autobahnumfahrung von St. Gallen, auch die Nordumfahrung Zürich, ferner die Abschnitte Interlaken–Brienzwiler sowie die Umfahrung von St. Moritz. Unter die vorgeschlagene Verfassungsbestimmung würden auch alle seit 1986 erstellten kantonalen und kommunalen Strassen fallen, die notwendigerweise in neuen Wohnsiedlungen erstellt werden müssen.

Abgesehen von der verkehrspolitischen Problematik wären, wie der Bundesrat in der Botschaft zu Recht ausführt, beträchtliche volkswirtschaftliche Schäden in Kauf zu nehmen. Neben dem Strassenbau würde auch jede andere Bauentwicklung massiv eingeschränkt und die weitere Erschliessung von Industrie- und Gewerbebezonen würde in vielen Fällen vereitelt. Besonders hart betroffen wären die Entwicklungs- und Randregionen, wo eine Blockierung der wirtschaftlichen Entfaltung fatale Folgen haben müsste.

Diesen materiellen Ueberlegungen fügt der Bundesrat noch rechtliche und staatspolitische bei, die gegen das Volksbegehren ins Feld geführt werden. Das vorgeschlagene neue Verfassungsrecht würde nämlich die kantonale Strassenhoheit empfindlich einschränken, dem Bund aber die zur Durchsetzung des neuen Rechts entsprechenden Kompetenzen nicht zugestehen.

Angesichts dieser vielfältigen und gravierenden Auswirkungen und Fragwürdigkeiten, die mit der Volksinitiative verbunden wären, kann es nicht erstaunen, dass der Bundesrat sich deutlich für eine Ablehnung ausgesprochen hat. Der Nationalrat ist zum selben Schluss gekommen und hat mit 126 zu 29 Stimmen beschlossen, dem Volk die Initiative ohne Gegenvorschlag zur Verwerfung zu empfehlen.

Die Kommission unseres Rates ist zur gleichen Auffassung gelangt. Sie beantragt Ihnen einhellig mit 8 Stimmen, bei einer Enthaltung, Ablehnung der Volksinitiative ohne Gegenvorschlag. Sie teilt die in der Botschaft und auch in der nationalrätlichen Debatte zum Ausdruck gekommenen Ueberlegungen und Argumentationen, die zur Ablehnung der Volksinitiative führen müssen, weitgehend. Mit ihrer Annahme würden in erster Linie Gemeindestrassen betroffen. Sie schmälere zu machen und die Fläche wieder anzupflanzen wäre wohl in den meisten Fällen gar nicht möglich und sicher nicht sinnvoll. Auch der Bau von neuen Wohnsiedlungen sowie Industrie- und Gewerbeüberbauungen würden weitgehend verunmöglicht. Eine derart restriktive und prohibitive Politik würde auch den Zielsetzungen der Raumplanung zuwiderlaufen.

Da, wie gesagt, vor allem Kantons- und Gemeindestrassen betroffen wären, wären starke Eingriffe in die Kompetenzen dieser Gemeinwesen unvermeidlich. An der bestehenden Kompetenzaufteilung zwischen Bund und Kantonen im Strassenbau, die sich bewährt hat, sollte nicht ohne Not gerüttelt werden. Es geht hier auch um einen Bereich, bei dem der Bürger erfahrungsgemäss ein deutliches Interesse bekundet und die Möglichkeit haben will, mitbestimmen zu können.

Wenn wir diese Initiative ablehnen, dann nicht, um einem ungestümen Strassenbau Tür und Tor zu öffnen, sondern um notwendige Erschliessungen, insbesondere auch für Randgebiete, zu ermöglichen. Zu denken ist etwa an die Zubringer- und Abholfunktion zum und vom öffentlichen Verkehr. Neben der Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes sollen auch dort, wo es die Umstände erfordern und wo es die Sicherheit gebietet, Kantons- und Gemeindestrassen ausgebaut oder neu erstellt werden können. Das wäre bei einer Annahme der Initiative weitgehend ausgeschlossen.

In der nationalrätlichen Debatte ist auch darauf hingewiesen worden, dass die für das Strassennetz beanspruchte Gesamtfläche in unserem Land 665 000 km² und diejenige für das Schienennetz 135 000 km² ausmacht. Beim Strassennetz sind das 1,6 Prozent der gesamten Fläche unseres Landes. Auf diesem vorhandenen Strassennetz werden, auf den Flächen-

bedarf umgerechnet, wesentlich mehr Personenkilometer bzw. Tonnenkilometer bewältigt als auf der Schiene. Mit diesem Hinweis soll nicht etwa die Förderung des öffentlichen Verkehrs in Frage gestellt werden. Es geht lediglich darum, zum Teil falsche oder bewusst überspitzte Aussagen ins richtige Licht zu rücken.

Bezüglich der aus dem Verkehr resultierenden Umweltbelastung ist festzuhalten, dass ihre Ursachen nicht im Strassenbau zu suchen sind, sondern in den Abgasen der Fahrzeugmotoren. Dem ist beizukommen mit technischen Vorkehrungen, beispielsweise mit Katalysatoren.

Was schliesslich die Verkehrssicherheit anbelangt, darf sicher festgehalten werden, dass die Rückführung des schweizerischen Strassennetzes auf den Stand vom 30. April 1986 nicht etwa eine Verbesserung, sondern eine Verschlechterung mit sich bringen müsste.

Wie unrealistisch die Vorstellungen der Initianten sind, ergibt sich aus der in der Begründung gegebenen Umschreibung des sogenannten staatspolitischen Zieles. Es wird dort erklärt, die Zahl der zugelassenen Motorfahrzeuge müsse etwa auf den Stand von 1960 reduziert werden. Das würde also heissen, dass die bis Ende 1988 in der Schweiz zugelassenen 3,2 Millionen Motorfahrzeuge auf 530 000 reduziert werden müssten, also auf beinahe einen Fünftel. Ein solches Ziel ist nicht nur unerreichbar, es ist auch unsinnig.

In der Kommission ist auch die Verfassungsmässigkeit der Initiative erörtert worden. Da es sich um eine Verfassungsinitiative handelt, stellt sich nach ihrer Auffassung diese Frage gar nicht.

Unsere Kommission ist bezüglich der angeführten Argumente nicht überall einer Meinung, wohl aber in der politischen Gesamtwürdigung. Sie beantragt Ihnen einhellig, bei einer Enthaltung, Ablehnung der Initiative ohne Gegenvorschlag.

Bundesrat Ogi: Herr Ständerat Hunziker hat die Vorlage einwandfrei erläutert. Ich möchte nur noch kurz etwas dazu sagen.

Die Initiative «Stopp dem Beton – für eine Begrenzung des Strassenbaus!» ist einfach zu extrem, zu einseitig, zu radikal und steht mit dem Rücken zur Zukunft. So geht es nicht. Sie greift in subtile Planungen ein, sie braucht den Zweihänder, wo ein feines Schnitzmesser richtig wäre. Der Bau von neuen Strassen nur bei Urbanisierung einer bestehenden Strasse kann so nicht funktionieren und kann so auch nicht in die Tat umgesetzt werden.

Die Initiative würde zu einem Verbot, zu einer Verhinderung des Baus oder der Sanierung der Strassen führen. Das können wir nicht akzeptieren; welche Strassen sollten, um ein Beispiel zu nehmen, aufgehoben werden, wenn im Simmental z. B. nach der Streichung der N 6 von der Bevölkerung tatsächlich eine Dorfumfahrung gefordert wird? Wir dürfen berechtigte Sanierungen nicht auf diese Weise sabotieren.

Ein besonderer Pferdefuss dieser Initiative ist auch der Stichtag des 30. April 1986. Seither wurden – Herr Ständerat Hunziker hat es gesagt – viele sinnvolle, von den Regionen herbeigesehnte Strassen gebaut, die wir kaum mehr abreißen können.

Herr Ständerat Hunziker hat auch erwähnt, welche Strassen betroffen wären – geplante oder im Bau stehende. Zusätzlich wären betroffen: die Umfahrung von Genf, die Durchfahrt von Schaffhausen, die N 5 am Neuenburgersee und bei Ligerz sowie die vor einigen Wochen eröffnete N 9 Vallorbe–Chavornay. Wir brauchen Flexibilität, auch in Zukunft. Wir brauchen Freiraum für massgeschneiderte Lösungen. Wir brauchen konstruktive Ideen und keine Fesseln.

Ich bitte Sie deshalb, diese Initiative ebenfalls abzulehnen.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlusentwurfes

35 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

89.009

Nationalstrassennetz.

Volksinitiativen

**Réseau des routes nationales.
Initiatives populaires**

Botschaft und Beschlusentwurf vom 25. Januar 1989 (BBI I, 641)
Message et projet d'arrêté du 25 janvier 1989 (FF I, 617)

Beschluss des Nationalrates vom 28. September 1989
Décision du Conseil national du 28 septembre 1989

Anträge siehe Detailberatung

Propositions voir discussion par articles

Präsident: Wir schlagen Ihnen vor, zunächst eine allgemeine Aussprache über alle Initiativen zu halten und hernach die Initiativen einzeln zu behandeln, wobei natürlich das Wort zu jeder Initiative frei ist. – Sie sind damit einverstanden.

Lauber, Berichterstatter: Das Thema, das uns heute beschäftigt, ist keineswegs neu. 1986 haben wir eingehend über die Botschaft des Bundesrates betreffend die Ueberprüfung von Nationalstrassenstrecken beraten. Bereits damals wurde in unserem Rat mit deutlichem Mehr der Bau der N 1 zwischen Murten und Yverdon und der N 4 im Knonauer Amt beschlossen. Im Jahre 1985 hatte der Ständerat beschlossen, einer Standesinitiative betreffend Ueberprüfung der N 5 zwischen Solothurn und Biel keine Folge zu geben.

Die Standpunkte in diesen Fragen sind heute grossenteils die gleichen wie damals und dürfen als bekannt vorausgesetzt werden. Auf die einstimmige Unterstützung der N 16, der Transjurastrasse, durch unseren Rat im Jahre 1984 muss ich nicht mehr eingehen, weil die Initiative für einen autobahnfreien Jura inzwischen zurückgezogen worden ist.

Die Kommission hat am 8. November die Initiativen beraten. Auf eine Anhörung des Initiativkomitees wurde verzichtet, nachdem die nationalrätliche Kommission das schon getan hatte. Auch Besichtigungen im Gelände waren nicht notwendig, weil 1985 und 1986 solche vorgenommen worden waren und es heute ohnehin nicht um die Linienführung geht, sondern um die Frage «Lücke, ja oder nein?» Die Initiativen sind Ausdruck einer veränderten Einstellung gegenüber dem Auto, dem Strassenbau, generell der Mobilität. Sie haben ihren Ursprung in der Sorge um unsere Umwelt. Es wäre daher falsch, den Initianten Missbrauch der demokratischen Rechte vorzuwerfen.

Die Frage für uns ist, ob diese Initiativen für die Schonung der Umwelt etwas bringen und welche Auswirkungen sie in anderen Bereichen haben werden. Diese Bilanz sieht nicht gut aus. Es wird kaum ein Automobilist auf eine Fahrt verzichten oder die Bahn benutzen, wenn die zur Diskussion stehenden Strecken nicht gebaut werden. Die Lücken können leicht und ohne allzu grosse Zeitverluste umfahren werden. Der Verkehr

fliessen dort, wo er kann, das heisst durch die Ortschaften. Das bedeutet Staus und damit Umweltbelastung. Die Leidtragenden sind die Anwohner der alten Strassen. Zum Beispiel fahren mehr Lastwagen durch Faoug, Domdidier, Corcelles usw. als auf der Gotthardautobahn. Wenn man die Unfälle auf diesen alten Strassen bedenkt, sind die Initiativen sogar zynisch. Auch das Argument, mit den Initiativen werde weniger Kulturland verbaut, ist nicht stichhaltig. Der Bau von Umfahringstrassen für die Ortschaften braucht etwa gleich viel Land, und diese Umfahrungen braucht es, will man die Dörfer nicht ganz unbewohnbar machen. Wenn wir wirklich wollen, dass die Leute weniger das Auto und mehr die Bahn benutzen, müssen wir die Bahn ausbauen, damit sie schneller wird und mehr direkte Züge möglich sind. Die Bahn darf auch nicht im Vergleich zum Auto zu teuer werden. Gerade die Bahnstrecken, die in Konkurrenz zur N 1 zwischen Lausanne und Bern, zur N 4 zwischen der Innerschweiz und Zürich und zur N 5 zwischen Biel und Solothurn stehen, sind zurzeit eher langsame Strecken.

Die Initiativen werden zum Teil damit begründet, das Nationalstrassennetz sei falsch konzipiert worden. Es enthalte drei Verbindungen in die Romandie, wo doch eine genüge. Dem ist entgegenzuhalten, dass ursprünglich nur eine Autobahn über Murten-Payerne-Yverdon vorgesehen war, dort wo am wenigsten Höhendifferenz zu überwinden ist. Die N 12 und die N 5 waren als zweispurige Autostrassen vorgesehen.

Generell ist das Nationalstrassennetz sehr vernünftig konzipiert. Es hat wenig Sinn, heute darüber zu diskutieren, ob es richtig war, diese oder jene Strasse früher zu bauen als andere, und ob der Ausbau einfacher hätte gestaltet werden können. Man kann nicht verkehrspolitisch ein Zeichen setzen, indem man mehr oder weniger willkürlich einzelne Lücken in ein vor immerhin bald dreissig Jahren als ganzes beschlossenes und nun bald realisiertes Werk reisst. Im nachhinein müssten sich jene Kantone als die geprellten fühlen, die damit einverstanden waren, dass die Teilstrecken auf ihrem Gebiet zeitlich zurückgestellt wurden, würden jetzt einfach die noch nicht gebauten Strecken ganz verhindern.

Es steht zum Beispiel einem Freiburger schlecht an, gegen den Bau der N 1 zwischen Murten und Yverdon zu opponieren, da sich früher der Kanton Freiburg mit Erfolg für den Bau der N 12 eingesetzt hat und von ihm auch profitiert, und zwar zu Recht. Das gleiche gilt für die Solothurner und die Zürcher. Die Situation ist besonders heikel, weil zwei der drei zur Diskussion stehenden Strecken die Verbindung in die Romandie betreffen. Das Nationalstrassennetz ist nicht nur verkehrstechnisch, sondern eben auch politisch ausgewogen. Schon die Streichung der Rawilverbindung hat sich auf das Verhältnis Deutschschweiz/Romandie negativ ausgewirkt. Es ist ja bis heute auch das einzige Teilstück, das überhaupt gestrichen wurde. Dank dem vom Bundesrat vorgesehenen Lötschberg-Basistunnel wird dieses Problem entschärft werden. Bei der N 1 und der N 5 können wir aber nicht einen Bahntunnel als Ersatz anbieten.

Wenn das Beispiel der Kleeblatt-Initiativen Schule macht, könnten auch bei «Bahn 2000» die Verbesserungen Bern-Lausanne und auf der Jura-Südfusslinie verhindert und nur die Strecken in die Deutschschweiz ausgebaut werden. Die Schweiz hatte bisher trotz grossen kulturellen Unterschieden Bestand, weil man das föderalistische Gleichgewicht immer gewahrt hat. Es wäre gefährlich, dieses Gleichgewicht aufs Spiel zu setzen, in der trügerischen Hoffnung, man könnte mit dem Verzicht auf diese Strecken Kulturland schonen und die Umweltbelastung verringern. Das wäre etwa gleich, wie wenn man zur Reduktion der negativen Auswirkungen des Autoverkehrs allen denen das Autofahren verbieten würde, deren Namen mit A, B oder C beginnt.

Wir müssen energisch Massnahmen zur Verbesserung der Umwelt realisieren. Es gibt noch verschiedene, nicht ausgeschöpfte Möglichkeiten, aber die Massnahmen sollen alle gleich treffen.

Aus all diesen Ueberlegungen beantragt die Verkehrskommission, dem Bundesrat und dem Nationalrat zu folgen und die Initiativen abzulehnen. Zu den einzelnen Initiativen werde ich später kurze Ergänzungen anbringen.

Piller, Sprecher der Minderheit: Die gleiche Diskussion wie heute führten wir bereits am 22. September 1986, als wir den Bericht über die Ueberprüfung der Nationalstrassenstrecken behandelten. Wir haben damals eingehend die Argumente dafür und dagegen beraten. Ich kann mir vorstellen, dass kaum neue Argumente dazu kommen. Die Meinungen sind gemacht. Das Volk ist aufgerufen, letztlich zu entscheiden. Wir haben eine ähnliche Situation wie bei Rothenthurm. Wir haben damals den Waffenplatz bewilligt. Wir haben dann eine Volksinitiative gehabt und diese Initiative im Rat diskutiert. Vermutlich werden sich wiederum wie 1986 die Ständesvertreter der betroffenen Regionen zu Wort melden und darlegen, warum diese Teilstücke unabdingbar notwendig sind. Unser Rat wird vermutlich diesen Argumenten folgen.

Gibt es wirklich keine guten Gründe für die Annahme dieser Initiativen? Wir haben unsere Legislaturperiode mit dem Bekenntnis zum qualitativen Wachstum und zum besseren Schutz der Umwelt begonnen. Wir wissen aber, dass dieser Strassenbau sehr viel wertvolles Kulturland verbraucht und zu einer vermehrten Fahrleistung mit dem Auto und somit zum vermehrten Benzinverbrauch führt. Untersuchungen zeigen, dass insbesondere Nationalstrassenneubaustrecken zu einer starken Zunahme der gefahrenen Kilometer führen.

Darf ich Sie hier an die Umweltministerkonferenz in den Niederlanden erinnern? Hier wird vor einer globalen Katastrophe gewarnt, und zwar eindrücklich. Eine drastische Reduktion von Kohlendioxid, Kohlenwasserstoffen und Stickoxiden wird als vordringlich eingestuft, und selbst mit einem Katalysator kann man die Kohlendioxidproduktion ja nicht reduzieren. Es wird aber auch dringlich gewarnt vor dem galoppierenden Abholzen der Tropenwälder, insbesondere auch der Brandrodungen gerade in Brasilien. Die Schweiz hat meines Wissens bei dieser Konferenz eine sehr aktive Rolle gespielt, und wir waren stolz darauf, dass unser Umweltminister mit Worten nicht gezeigt hat, als er Verbesserungen verlangte.

Machen wir einen Vergleich, was unser Strassennetz angeht: Wir hatten am 1. Januar 1988 in der Schweiz – ich habe eine internationale Statistik vor mir – 1486 Nationalstrassenkilometer. Bezogen auf die Fläche hat Oesterreich nur halb so viel. Frankreich hat viermal mehr Strassen, ist aber flächenmässig einmal grösser. Italien hat 4,5mal mehr Nationalstrassenkilometer, ist aber flächenmässig etwa siebenmal grösser. Grossbritannien hat nur zweimal soviel Nationalstrassen, und die USA sind flächenmässig zweihundertmal grösser, haben aber bloss siebzimal soviel Nationalstrassen wie wir. Das gleiche gilt bei den Hauptstrassen; wir haben dazu auch ein sehr grosses Schienennetz.

Wir sagen, wir müssten diese Lücken schliessen; diese Strecken seien für uns unverzichtbar. Carl Friedrich von Weizsäcker hat ein Buch geschrieben: «Die Zeit drängt.» Er fordert eine Umkehr, ein Umdenken. Er rief zur ökumenischen Versammlung in Basel ein; dort war ein Hauptthema: «Wie wenden wir die globale Katastrophe ab?» Wer soll sich besinnen und einen Marschhalt machen, wenn das reiche Land Schweiz das scheinbar nicht tun kann, wenn wir auf diese drei Nationalstrassenstücke nicht verzichten können? Sind wir nicht unverbesserliche Egoisten, wenn wir von Entwicklungsländern Anstrengungen verlangen, selbst aber nicht in der Lage sind, dieses Opfer zu erbringen?

Wir verlangen – zu Recht – von Brasilien, dass es die Urwaldrodungen einstellt. Die Brasilianer argumentieren vielleicht auch so, dass sie zwischen zwei Weideplätzen Lücken schliessen müssen, natürlich in weit grösseren Dimensionen; das Land ist aber auch viel grösser.

Wir wollen das nicht akzeptieren. Wir fordern einen Marschhalt, einen Stopp der Rodungen! Wir sind aber nicht bereit, hier einen Stopp zu proben und zu sagen: Jetzt machen wir einen Marschhalt. Wir bringen auch ein Opfer, und – wenn wir international die Zahlen sehen – sogar ein recht kleines Opfer.

Wir haben im letzten Jahr über den Verbrauch von Fluorchlorkohlenwasserstoff diskutiert und dieses Abkommen ratifiziert. Es ergab sich das gleiche Bild. Die Schweiz war im Verbrauch an der Weltspitze, hat aber aktiv mitgearbeitet, das Abkommen zu unterzeichnen. Wir fordern von den Entwicklungsländern einen Verzicht auf FCKW-Stoffe, obwohl diese praktisch nie

solche gebraucht haben und solche brauchen wollten. Wir waren voraus; wir waren an der Weltspitze.

Wäre es in Anbetracht dieser Situation nicht angebracht, dass wir jetzt im Nationalstrassenbau einen Marschhalt einlegen? Diese Teilstücke waren ja gerade in der Kommission Biel nicht einstimmig angenommen worden. Ich erinnere daran, dass die Kommission nur mit einer Stimme Differenz zum Schluss kam, dass der Bau der Strecke über Yverdon angebracht sei. Es war also keine so eine eindeutige Haltung.

Alle Argumente für den Weiterbau basieren auf der Annahme, dass ein Umdenken nicht möglich sei. Warum beteiligen wir uns dann so lautstark an internationalen Konferenzen und fordern zum Handeln auf, wenn wir das anscheinend bei uns selber nicht schaffen?

Ich möchte Sie an einen Ausspruch von Tatangamani erinnern, einem amerikanischen Indianer, der meines Wissens in den sechziger Jahren gestorben ist. Er hat folgendes geschrieben: «Vieles ist töricht an Eurer sogenannten Zivilisation. Wie Verrückte lauft Ihr weissen Menschen dem Geld nach, bis Ihr so viel habt, dass Ihr gar nicht lange genug leben könnt, um es auszugeben. Ihr plündert die Wälder, den Boden. Ihr verschwendet die natürlichen Brennstoffe, als käme nach Euch keine Generation mehr, die all das auch braucht. Die ganze Zeit redet Ihr von der besseren Welt und zerstört die, die Ihr jetzt habt.»

Darf ich eine weitere Zahl nennen: Wir verbrauchen in der Schweiz pro Haushalt ungefähr gleichviel Erdölprodukte zum Heizen wie für den privaten Verkehr. Auch hier sind wir im Verbrauch an der Weltspitze. Soll das so bleiben in Anbetracht der Erklärungen unseres Umweltministers in den Niederlanden? Ich komme zum Schluss, dass wir auch einen Beitrag leisten sollten, dass wir nicht wie die Stopp-dem-Beton-Initiative zurückgehen und bestehende Strassen abbauen, sondern dass wir einmal sagen sollten: Jetzt setzen wir auch ein Zeichen und stoppen den Weiterbau. Wenn unsere Kinder oder Kindeskiner diese Strassen einmal nötig haben, werden sie sie schon bauen.

Aus diesem Grunde stimme ich diesen drei verbleibenden Initiativen zu und möchte noch ganz kurz auf einige Argumente eintreten, die ein Projekt in meinem Kanton betreffen, Murten-Yverdon. Erstes Argument: Schwerverkehr durch die betroffenen Dörfer. Wir bauen «Bahn 2000». Es gibt eine Neubautrecke. Wir sprechen von der Umlagerung des Schwerverkehrs auf die Bahn. Wir haben eine bestehende Nationalstrasse N 12. Da kommt der Hinweis: Wir hätten dort zu starke Steigungen. Darf ich Sie daran erinnern: Fahren Sie einmal von Genua nach Mailand; dann werden Sie feststellen, welche Steigungen auf dieser italienischen Autobahn zu überwinden sind!

Wir sagen, es gäbe zuviel Verkehr durch die Dörfer. Seit 25 Jahren wissen wir das. Die Verantwortlichen haben nichts unternommen, um beispielsweise Umfahrungen zu bauen. Man hat einfach auf die Autobahn gewartet in der Meinung, sie werde von Bern bezahlt. Man hat also den Betroffenen nicht geholfen. Ich kann Ihnen sagen, dass in Murten 1964 auf die Expo hin die Umfahrungsstrasse gebaut wurde, die Schützenmattstrasse, die heute den ganzen Verkehr aufnimmt, und man hat den Betroffenen immer gesagt: Es kommt dann die Autobahn. Es sind 25 Jahre vergangen; man hat also eine ganze Generation vertrötet.

Zu den Unfällen, Herr Kommissionspräsident Lauber: Erstellen Sie einmal eine Statistik! Die Dorfstrassen werden meistens zu Zubringerstrassen, und dort gibt es sehr viele tödliche Unfälle. Ich kann Ihnen das Beispiel Düdingen nennen. Dort hatten wir einige ganz gravierende Unfälle, weil der Verkehr auf die Autobahn durch die bestehende Autostrasse geführt worden ist und weil keine Umfahrungsstrasse gebaut wurde. Die Autobahn hat man gebaut, aber den Rest hat man bleiben lassen.

Zweites Argument: Die Westschweiz würde benachteiligt. Da bin ich natürlich sehr sensibel. Ich kann mir den Vorwurf nicht gefallen lassen, dass wir jetzt einfach das gute Zusammenleben aufs Spiel setzen. Schauen Sie doch einmal eine Karte an! Dann werden Sie sehen, dass es erstens einmal in der Westschweiz prozentual ebenso viele Kilometer Autobahn

gibt wie in der Deutschschweiz, dass wir bereits eine sehr gute Verbindung zur Westschweiz haben, dass die Strecke Lausanne-Neuenburg praktisch fertiggestellt ist, dass wir die «Bahn 2000» als Verbindungstrecke bauen, dass wir die Strecke Lausanne-Bern in einer Stunde bewältigen können. Dann kommt noch das Argument Neuenburg. Neuenburg wird sicher nicht via Yverdon besser an die Deutschschweiz angeschlossen. Das ist ein gewaltiger Umweg. Wenn man hier Lösungen bringen will, dann sicher nicht mit diesem Teilstück Murten-Yverdon. Es gibt bessere Lösungen.

Die regionale Entwicklung der Gegend: Natürlich ist das auch ein Argument. Aber wenn Sie international schauen – beispielsweise gerade das Silicon-Valley in Amerika –, werden Sie sehen, dass es heute im High-Tech-Bereich sehr viele Arbeitsplätze gibt; in der Zukunft werden es noch mehr sein. Da ist man speziell auf saubere Luft angewiesen, gerade wegen dem Reinheitsgrad der Luft, den man nötig hat, um in der Halbleitertechnologie zu arbeiten. Es braucht Gegenden, die noch nicht komplett mit Nationalstrassen überbaut sind. Auch dieses Argument sticht meines Erachtens nicht.

Als letztes Argument das Schicksal der Betroffenen bzw. der «Unbetroffenen»: Man hat Angst, dass – Herr Lauber hat auch darauf hingewiesen – nichtbetroffene Kantone beispielsweise das N-1-Teilstück verhindern könnten. Darf ich Sie darauf aufmerksam machen, dass 1982, als man noch nicht so sensibel war im Umweltbereich, der Kanton Waadt die Weber-Initiative nur sehr knapp abgelehnt hat, mit 68 000 zu 60 000 Stimmen, was diese Teilstrecke anbelangt. Dabei muss man auch bedenken – ich sage das hier offen –, dass es noch ein Maluspunkt war, weil Frau Weber diese Initiative lanciert hat, denn Frau Weber stösst nicht immer auf gute Resonanz in der Waadt. Damals resultierte dieses knappe Ergebnis. Man kann also nicht sagen, die Waadt, die welsche Schweiz, wolle diese Nationalstrasse absolut.

Der Hauptgrund, warum ich für diese drei Initiativen bin, ist folgender – ich habe es eingangs angeführt –: Wenn wir wollen, dass weltweit eine Umkehr stattfindet, dass wir nicht in diese globale Katastrophe hineingelassen werden, wie sie jetzt mehrmals zitiert wurde, selbst an der internationalen Umweltministerkonferenz, dann muss auch die Schweiz einen Beitrag leisten, nicht einfach nur mit Worten, sondern auch mit Taten. Wir haben das dichteste Autobahnnetz der Welt neben Belgien. Wir können diesen Beitrag leisten. Wir können auch Signale setzen. Natürlich lösen wir die Probleme als Kleinstaat nicht allein, aber wenn wir nichts tun, dann geben wir auch kein gutes Beispiel. Dann können wir von den andern auch nicht Opfer verlangen.

Das sind die Hauptgründe, warum ich diesen drei Initiativen zustimme. Ich kann Ihnen sagen, dass ich dies bereits in der Kommission ausgeführt habe. Die Jurastrecke hätte ich aus staatspolitischen Überlegungen befürwortet.

Küchler: Umweltschutzargumente stehen für die Initianten und – wie wir eben gehört haben – auch für die Kommissionsminderheit im Vordergrund. Ich verschliesse mich grundsätzlich diesen Argumenten keineswegs, doch meine ich, dass Lücken in einem seinerzeit sorgfältig und nach objektiven Kriterien konzipierten Nationalstrassennetz in bezug auf die Umweltbelastung äusserst kontraproduktiv sind. Stockender und stehender Verkehr belastet die Luft bedeutend mehr als fließender Verkehr. Vorwiegend gilt es aber, noch die folgenden relevanten Aspekte in der Beurteilung der Vorlage miteinzubeziehen: den staatspolitischen und den rechtlichen Aspekt.

Gemäss Artikel 36bis haben wir noch immer den Verfassungsauftrag, ein Nationalstrassennetz zu bauen, und nicht etwa die Aufgabe, die Fertigstellung des Netzes zu verhindern. Lücken in unserem Hochleistungsstrassennetz müssten aber das Ganze gefährden bzw. in seinem Wert herabmindern. Bei diesem Gesamtsystem ist unter allen Umständen auch der Gesamtnutzen als Kriterium mitzuberücksichtigen, der gleichzeitig den Gesamtlasten gegenüberzustellen ist.

Bei dieser Betrachtungsweise kommt der Frage von Streichungen im Gesamtsystem allergrösste Bedeutung zu, da mit dem Verzicht auf gewisse Teilstrecken ja bereits Geschaffenes entwertet wird. Dies ist durch die fraglichen, noch fehlenden

Teilstrecken, insbesondere durch die noch nicht erfolgte Erstellung der N 4 im Knonauer Amt für die Region Innerschweiz aufs deutlichste bewiesen. Gerade weil die Region Innerschweiz betroffen ist – und in Anbetracht der in die Nationalstrassen getätigten Grossinvestitionen von rund 34 Milliarden Franken seitens Bund und Kantonen –, darf unter keinen Umständen hingenommen werden, dass aus dem Unternehmen Nationalstrassennetz bloss ein Teilnutzen für den Verkehr resultiert. Aus dieser Gesamtopik heraus ist das nationale Werk im ursprünglich vorgesehenen Rahmen zu realisieren und zu vollenden.

Die Initiative würde aber auch ein Kompetenzwirrwarr schaffen. Wiederum gestützt auf Artikel 36bis der Bundesverfassung und auf das Bundesgesetz über die Nationalstrassen besitzt nämlich das Parlament die Kompetenz für die Bestimmung der generellen Linienführung. Das wollen nun die Kleblatt-Initianten insofern ändern, als zwar das Parlament grundsätzlich seine Zuständigkeit behalten soll, aber doch drei seiner Sachentscheide als falsch eingestuft und via Verfassungsänderung aufgehoben werden sollen. Dieser Eingriff in eine bewährte Kompetenzordnung ist meines Erachtens abzulehnen.

Es kommt hinzu, dass unser Nationalstrassennetz auch ein Teil des sogenannten Europa-Strassennetzes darstellt. Es geht meines Erachtens nicht an, dass wir als klassisches Transitland in der heute verkehrspolitisch ohnehin schwierigen Situation gleichsam absichtlich und bewusst Lücken in diese europäischen Nord-Süd- oder West-Ost-Verbindungen einbauen, obwohl wir uns mit der Ratifizierung des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstrassen des internationalen Verkehrs zum entsprechenden Ausbau verpflichtet haben. Ich komme zum sogenannten Vertrauensprinzip. Da meine ich, dass dies für uns ein Grundsatz ist, den es auch hier zu beachten gilt. Gerade gestützt auf das ursprünglich beschlossene Nationalstrassennetz haben die Kantone ihre Strassenrichtpläne festgesetzt. So haben auch die Innerschweizer Kantone beispielsweise ihre Strassenrichtpläne auf die N 4 und das Knonauer Amt abgestimmt. Umfangreiche Vorarbeiten sind geleistet und Investitionen bereits getätigt worden, die aber durch die heutige nachträgliche Streichung der N 4 unnütz würden. Die Streichung der N 4 und der weiteren heute zur Diskussion stehenden Teilstrecken widerspräche also offensichtlich dem allgemein gültigen Vertrauensprinzip.

Der Schliessung der Autobahnlücken kommt auch regionalpolitische Bedeutung zu, auch wenn dies Herr Kollege Piller nicht wahrhaben will und dies nicht unterstützt. Aber drei der ursprünglich vier eingereichten Initiativen betreffen die französische Schweiz. Und die Romands – wir wissen es aus der Stellungnahme der betroffenen Kantone – wollen diese Autobahnen; sie würden es – meines Erachtens zu Recht – nicht verstehen, wenn die übrige Schweiz ihnen diese Verbindungen nicht zugestehen würde. Denn kurze Verbindungen zwischen welscher und deutscher Schweiz haben einen nicht zu unterschätzenden kulturellen, politischen und wirtschaftlichen Wert.

Der Streckenabschnitt N 4 seinerseits ist für die Region Innerschweiz von grösster Bedeutung. So wurde in den Stellungnahmen der verschiedenen zentralschweizerischen Regierungen wiederholt wörtlich hervorgehoben: «Die baldige Verwirklichung einer Verbindung der Innerschweiz mit dem Wirtschaftsraum Zürich und dem Flughafen Kloten, mit der Ostschweiz und dem süddeutschen Raum ist für die Wirtschaft unserer Kantone von grösster Bedeutung.»

Schliesslich bedeutet auch für die touristische Region Zentralschweiz eine rasche und gut funktionierende Strassenverbindung zum und aus dem Grossraum Zürich Voraussetzung für die Erhaltung einer gesunden touristischen Entwicklung. Noch fehlt aber aus diesem Raum Zürich eine direkte Nationalstrassenverbindung, die so attraktiv auf die grösste Bevölkerungskonzentration der Schweiz wirkt, dass die Zentralschweiz im Wettbewerb mit anderen Regionen, besonders mit Graubünden und mit dem St. Galler Oberland, einigermassen zu bestehen vermag.

Schliesslich ein letzter Aspekt: Es geht hier auch um einen Akt freundeidgenössischer Solidarität. Dass die Erstellung des

Nationalstrassennetzes als Gemeinschaftswerk zwischen Bund und Kantonen einzelnen Regionen Opfer zugunsten des Ganzen abverlangt, ist selbstverständlich und unvermeidbar. Das gilt aber nicht nur für die Gebiete der fraglichen drei Teilstrecken. Das gilt auch für alle übrigen Kantone und Regionen, in welchen bereits Autobahnen gebaut wurden und deren Bewohner aus Solidarität und im Interesse des übergeordneten Ganzen die zusätzlichen Belastungen auf sich genommen haben.

Zusammenfassend meine ich also, dass staatspolitische, regional- und verkehrspolitische Gründe für die Realisierung der fraglichen drei Teilstrecken sprechen. Allerdings – das räume ich ein – ist bei der Realisierung den Umweltschutzbelangen entsprechend den heutigen Erkenntnissen und durch eine möglichst landschaftsschonende Linienführung Rechnung zu tragen, und die Projekte sind selbstverständlich einer umfassenden Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen, wie dies übrigens Herr Bundesrat Ogi in der Kommission entsprechend signalisiert hat.

In diesem Sinne bitte ich Sie, dem Antrag der Kommissionmehrheit zu folgen und die Minderheitsanträge abzulehnen.

M. Cottier: Les trois initiatives populaires concernent les derniers tronçons du réseau autoroutier suisse encore à construire. Avec la Transjurane, contre laquelle l'initiative concernée vient d'être retirée, trois de ces quatre projets routiers touchent la Suisse romande.

En l'état actuel, ces liaisons entre la Suisse alémanique et la Suisse romande, dont vient de parler mon distingué collègue du canton de Fribourg, sont encore gravement interrompues. Les auteurs des initiatives veulent empêcher leur construction, car ils ne voient dans les autoroutes qu'un bétonnage excessif du pays. Ils entendent donc imposer leur philosophie et leurs courtes vues aux cantons et régions pour qui l'achèvement des autoroutes est vital.

En effet, ces grands axes autoroutiers libèrent les centres des villages du trafic de transit et des poids lourds. Quoi qu'on ait dit tout à l'heure, il a résulté d'un comptage de trafic dans la Broye que le nombre des poids lourds traversant journellement les villages était supérieur au trafic lourd du Gothard. C'est un fait indéniable. L'autoroute améliorerait donc considérablement la qualité de vie qui est un postulat de notre programme de législation.

Les autoroutes apporteraient aussi à ces régions des avantages quant au développement économique, en y amenant commerces et industries, créateurs d'emplois. «Les zones industrielles qui 'décolent' en premier sont celles que l'autoroute irrigue», constatait récemment une journaliste économique. Ces axes autoroutiers sont ainsi un moyen efficace pour lutter contre l'exode des populations rurales. Pour les régions concernées, la construction des autoroutes projetées ne constitue pas un simple bétonnage excessif, mais leur procure des avantages vitaux.

On comprend dès lors la volonté des cantons de réaliser le tronçon autoroutier les desservant. Et cette volonté s'est clairement exprimée. Très peu de citoyens de ces cantons ont signé les initiatives. Au contraire, des pétitions ont circulé pour favoriser la construction de ces mêmes tronçons. Les autorités communales les ont appuyées et des parlements cantonaux, dans leur très forte majorité, ont réclamé la réalisation de ces projets routiers. Une volonté déterminée existe et demande l'achèvement de ces axes de circulation.

Or, il ne fait pas de doute que l'interdiction de construire, résultant d'un vote populaire, provoquerait un malaise, un fossé entre les régions linguistiques, les régions qui, à l'exception de la N 4, ont leur réseau autoroutier pratiquement construit ou en voie de construction, et les cantons romands à qui on veut supprimer ce même avantage. Plusieurs commentateurs de Suisse romande l'ont déjà souligné.

Les auteurs de l'initiative prétendent également que la Suisse romande possède déjà suffisamment d'autoroutes. Qu'en est-il? Tout d'abord, le réseau achevé ne sera en tout cas pas plus dense que celui d'autres régions suisses. En outre, chacune de ces autoroutes a une fonction bien spécifique qui ne peut être remplie par l'autre. La N 1 est la principale du réseau

autoroutier suisse et fait partie de la croix routière intégrée à l'itinéraire européen E 25. La N 12 est la liaison de la Suisse occidentale avec le Valais et le sud par le col et le tunnel du Grand St-Bernard. Enfin, la N 5 est la collectrice transversale des contreforts jurassiens et la N 16, la Transjurane, dessert le canton du Jura. Chacun de ces axes autoroutiers a donc une fonction propre et particulière.

Les auteurs des initiatives font d'ailleurs preuve d'une attitude contradictoire. Ils retirent, d'une part, l'initiative sur la Transjurane, alors qu'ils veulent empêcher la construction de la N 5 qui, précisément, y donne accès.

On a aussi comparé tout à l'heure la densité de notre réseau autoroutier à celui de pays étrangers. Compte tenu de la diversité géographique de la Suisse et de la densité de population du Plateau, notre réseau de communications n'est pas exagérément serré, au regard de régions comparables comme la Belgique, même s'il est beaucoup plus dense que celui de nos grands voisins considérés dans leur ensemble: la France, la République fédérale d'Allemagne et l'Italie, pays qui disposent de vastes espaces et dont les régions ne sont pas aussi compartimentées qu'en Suisse.

Enfin, on relève que ces autoroutes seraient préjudiciables à la protection de l'environnement. Certes, ces ouvrages routiers, comme toute entreprise humaine, modifie le paysage et porte une certaine atteinte à la nature. Dans les cas d'espèce, un soin particulier a été porté à l'environnement. Des associations de protection de la nature ont été consultées et entendues. Elles ont même contribué à l'élaboration du nouveau tracé de la N 1. Et finalement, la protection de l'environnement, c'est d'abord la protection de l'être humain et celle de la vie sociale des villages, base de notre société.

Les initiatives interdisant l'achèvement du réseau autoroutier suisse doivent donc être rejetées. De bonnes liaisons routières entre les régions linguistiques de Suisse sont indispensables aux échanges entre les populations et contribuent à l'harmonie nationale. C'est l'esprit confédéral qui gagnera et je vous invite à vous opposer à ces initiatives.

Uhlmann: Durch den Rückzug der Initiative für einen autobahnfreien Kanton Jura ist das vierblättrige Glücksblatt zu einem ganz normalen Kleeblatt geworden. Die verbleibenden drei Blätter sind aber stellvertretend für drei wichtige Nationalstrassen anzusehen. Die Initiativen betreffen nur Teile dieser Blätter. Wenn schon von einem Kleeblatt gesprochen wird – das ist ja in aller Leute Munde –, so bedeutet das, dass dieses Kleeblatt nur vollständig, intakt und auch lebensfähig ist, wenn die drei Nationalstrassen vollendet werden. Würde man den Initiativen Folge leisten, wären wichtige Blatteile, sogar Blattnerven, herausgebrochen. Das Blatt wäre nicht nur beschädigt, es wäre nicht einmal lebensfähig.

Wir müssen das Nationalstrassennetz nun endlich schliessen. Nur so können unnötige Staus und damit Umweltbelastungen in Grenzen gehalten werden.

Die Argumente von Herrn Kollega Piller in diesem Zusammenhang gehen fehl. Durchgehende Verkehrsflüsse geben bekanntlich weniger Staus und weniger Umweltbelastung als Staus und Umfahrungen. Denken wir doch auch an die Menschen, die durch den Verkehr in den Dörfern gefährdet und durch Lärm und Abgase belästigt werden. Die Verkehrssicherheit auf Nationalstrassen ist wesentlich höher als auf gewöhnlichen Strassen. Das beweisen alle Statistiken.

Darum bitte ich Sie, im Interesse der betroffenen Menschen, die noch verbleibenden Initiativen abzulehnen. Ich tue es mit gutem Gewissen, weil ich überzeugt bin, dass bei der Bauausführung dem Schutz der Umwelt – Stichworte: Landverlust, Einfügung der Strasse in die Landschaft – grosse Aufmerksamkeit geschenkt werden wird.

M. Cavadini: Permettez que s'exprime un représentant d'un canton qui n'est absolument pas relié au réseau des routes nationales, qui n'est apparemment pas impliqué dans la proposition des initiatives et qui déplore, mais sans s'y résigner, de voir ses communications routières être d'une grande faiblesse.

Nous considérons tout d'abord que les propositions qui nous

sont faites émanent de ceux qui sont servis et qu'il est assez facile à l'homme rassasié de prêcher l'austérité et la parcimonie. Le réseau des routes nationales forme un tout, certes perfectible, les Neuchâtelois l'espèrent en tout cas. Ce réseau a sa cohérence. Il a été conçu dans sa dimension nationale et internationale. Toutes les régions du pays doivent y avoir accès. Les initiatives nous proposent une mutilation inopportune de cette conception. Les raisonnements qui étayent ces textes sont impeccables: on utilisera moins l'automobile et le camion s'il n'y a plus de routes. On ne peut que s'incliner! On pourrait tout aussi bien combler les fleuves et les lacs et renoncer à la navigation.

Les raisons supplémentaires données sont également étonnantes. Si on renonce aux autoroutes, les gens se déplaceront moins et la pollution s'en trouvera allégée. On traverse des communes auxquelles on impose un trafic exagéré. Il faut ne pas connaître la réalité pour tenir de tels propos. C'est exactement le contraire qui se produit. M. Cottier vient d'en parler excellemment. Nous voudrions ajouter simplement ceci: les régions privées de bonnes voies de communication sont appauvries économiquement, c'est l'évidence; culturellement c'est l'isolement; intellectuellement, la désertification. Faut-il rappeler plus précisément que les Vaudois souhaitent la réalisation de la N 1, comme les Neuchâtelois n'accepteront jamais de se voir marginalisés beaucoup plus longtemps?

Nous vous invitons donc, avec la grande majorité de la commission, à recommander au peuple et aux cantons le rejet de ces initiatives déraisonnables qui fleurent l'égoïsme et la frilosité.

L'incohérence interne des trois dernières propositions ajoute un argument supplémentaire à notre position et nous pouvons conclure en rappelant que si ces propositions étaient acceptées elles marqueraient l'arrêt définitif de notre développement en matière de communications routières. Peut-on rappeler que l'Europe ne s'en réjouirait pas, puis-je répéter que les Neuchâtelois et la Suisse occidentale en concevraient une tenace colère?

Reichmuth: Da ich vor einigen Jahren als Baudirektor eines von zwei Nationalstrassen tangierten Kantons beim Bau von etwa 30 km dieser umstrittenen N 4 mitgewirkt habe, gestatte ich mir heute eine Stellungnahme.

Ich unterstütze den Antrag des Bundesrates, die Initiativen dem Volk zur Verwerfung zu empfehlen. Wer sich noch an die Zeit der Planung des schweizerischen Nationalstrassennetzes erinnert, weiss, dass das Gesamtprogramm dieser Hochleistungsstrassen nach langjährigen Studien und Abklärungen nach objektiven Kriterien festgelegt wurde. Lokalpolitische und andere Sonderinteressen hatten zurückzutreten vor dem gesamtschweizerischen Interesse an einem übergeordneten Verkehrsnetz. Damals musste man sich wehren gegen Forderungen einzelner Regionen, die unbedingt auch eine Nationalstrasse oder mindestens eine vierspurige Anschlussstrecke verlangten.

Die vorliegenden Initiativen verlangen nun, dass aus dem festgelegten und zum grossen Teil schon verwirklichten Autobahnnetz einzelne Teilstrecken herausgebrochen werden sollen. Das wäre nicht nur verkehrspolitisch abwegig, sondern es verstösst nach meiner Auffassung auch gegen Treu und Glauben innerhalb der Eidgenossenschaft.

Die Kantone haben – gestützt auf das Gesamtprogramm und die ihnen vom Bund auferlegte Verpflichtung – die Nationalstrassen grösstenteils gebaut. Sie haben aber auch ihre regionalen Strassennetze – wie Herr Küchler das bereits gesagt hat – auf das Hochleistungsnetz der Nationalstrassen ausgerichtet und zum Teil bereits verwirklicht. Es mussten überall Opfer an Boden erbracht und erhebliche Kosten für die entsprechenden Investitionen in Kauf genommen werden. Ich erwähne dazu beispielsweise die N 4 im Kanton Zug, aber auch die N 4 von Rotkreuz bis Brunnen. Auch hier wurden Opfer gebracht im Glauben daran, dass es sich um eine nationale Aufgabe im Gesamtinteresse des Landes handelt.

Nun sollten nach Meinung der Initianten Teilstrecken aus diesen nationalen Verkehrsadern herausgebrochen werden und der Verkehr teilweise auf Kantonsstrassen und durch Dörfer

geführt werden. Der Gesamtzusammenhang soll unterbrochen werden. Das darf meines Erachtens nicht in Frage kommen, schon mit Rücksicht auf jene Kantone, die ihre Teilstrecken an den gleichen Nationalstrassenzügen bereits erstellt und in Betrieb genommen haben.

Die heutige Opposition gegen die Autobahnen beruft sich u. a. auf den Umweltschutz. Was dieses Kriterium anbelangt, bin ich der Meinung, dass unsere Nationalstrassen, neben den Massnahmen zum Gewässerschutz, wesentlich zum Umweltschutz in unserem Lande beigetragen haben und auch künftig beitragen werden.

Stellen Sie sich die Situation in unseren Dörfern vor, wenn wir die Autobahnen, die auch die Funktion von Dorf- und Stadtfahrungen haben, nicht hätten – die Situation, selbst wenn wir nur mit der Hälfte des heutigen Verkehrs rechnen müssten! Eine temporäre Sperrung von Nationalstrassenstrecken würde bestimmt zu Demonstrationen führen, allerdings in der anderen Richtung, als wir es in letzter Zeit gewohnt sind.

Wenn man den Initiativen etwas Positives zubilligen will, so ist es die Tatsache, dass sie dazu beigetragen haben, dass bei den noch nicht gebauten Strecken die Aspekte des Immissionsschutzes stärker gewichtet werden als früher und dass auch bei bereits bestehenden Autobahnen Verbesserungen vorgenommen werden, um früher begangene Fehler zu korrigieren.

Ich bitte Sie aus diesen Überlegungen, die Initiativen zur Verwerfung zu empfehlen.

M. Roth: Selon une opinion généralement admise, la Constitution fédérale devrait contenir des normes à caractère fondamental. C'est peu dire que les nouvelles dispositions proposées par voie d'initiative concernant des décisions matérielles sur des cas très isolés, à tel point que, pour les justifier, on a parlé au Conseil national d'une sorte de référendum contre la décision que le Parlement avait prise il y a quelques années. Il s'agirait donc d'une curiosité assez inédite dans notre arsenal juridique, un référendum contre une décision prise en 1986 par le Parlement lui-même de maintenir des tronçons autoroutiers dans le réseau des routes nationales. Ce sont les nouveaux «autogoles» du Parlement.

Cela dit, en ce qui concerne l'aspect juridique des choses, j'interviens par solidarité envers mes collègues qui recommandent le rejet de ces initiatives. Par bonheur, les initiants ont eu un sursaut de sagesse en retirant celle qui était dirigée contre la construction d'une route nationale dans mon canton, une route dont le principe avait été admis et largement reconnu en votation populaire à raison de 80 pour cent, tant sa nécessité, du point de vue économique, était évidente pour notre développement.

Je crois qu'il faut cependant garder une certaine cohérence dans la construction du réseau de nos routes nationales et conserver un tant soit peu de logique en donnant suite aux décisions prises par notre Parlement lui-même. Il m'apparaît particulièrement choquant, alors qu'on a bien servi certaines régions du pays en matière de routes nationales, de venir à présent «fermer les robinets» pour des régions qui, dans la planification, n'ont eu pour seul malheur que de se trouver placées derrière les premières.

Je ne suis pas d'avis que les coupures proposées dans le réseau autoroutier par les initiants détourneraient de la route une partie importante du trafic. Elles ne feraient que le reporter sur d'autres tronçons déjà surchargés, empruntant au surplus des traversées d'agglomérations.

Enfin, je sais qu'on ne construit plus des autoroutes en 1989 comme on les construisait dans les années soixante car, précisément dans mon canton, on s'est trouvé confronté aux multiples procédures, aux études d'impact, aux autorisations de défrichement, bref aux procédures très sourcilieuses mais légitimes des services fédéraux pour protéger l'environnement. La technique s'est, elle aussi, affinée. On choisit des itinéraires qui portent le moins possible atteinte à l'environnement, on essaie de multiplier les galeries et les tunnels afin de protéger le paysage. De cela aussi il faut tenir compte dans notre décision pour achever le réseau des routes nationales et

je crois fermement qu'il faut recommander le rejet de ces initiatives.

M. Gautier: J'interviens brièvement sur un sujet qui a été encore relativement peu évoqué ce matin, celui de la sécurité routière.

J'avoue avoir un peu de peine à comprendre certains de ceux qui soutiennent les initiatives du Trèfle à quatre, qui sont, si ma mémoire est bonne, à peu près les mêmes que ceux qui, il y a quelques jours, combattaient énergiquement l'initiative pour le 100/130 sur les routes et les autoroutes, et cela pour mieux assurer la sécurité du trafic et diminuer le nombre et la gravité des accidents de la circulation. C'était parfaitement leur droit de défendre ce point de vue, mais là où ils m'étonnent, c'est quand, à quelques jours de distance, ils semblent oublier totalement leurs principes de sécurité routière.

En effet, tout le monde sait que les autoroutes augmentent considérablement la sécurité du trafic et diminuent le nombre des accidents de la circulation. Sauf erreur, il y a, à trafic égal, quatre fois moins d'accidents sur les autoroutes que sur les autres routes.

Que l'on change d'opinion et d'arguments au bout d'un certain temps, je peux parfaitement le comprendre. Cela m'est aussi arrivé. Mais que ce changement se fasse en trois ou quatre jours, cela me paraît quand même un peu rapide et m'étonne.

C'est une des raisons pour lesquelles je me prononcerai en faveur de la proposition du Conseil fédéral de rejeter les trois initiatives.

**Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für eine autobahnfreie Landschaft zwischen Murten und Yverdon»
Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «pour une région sans autoroute entre Morat et Yverdon»**

Lauber, Berichterstatter: Dieses Teilstück ist vor allem deshalb nötig, weil heute der Schwerverkehr durch die Dörfer des Broyetals führt. Die betroffenen Gemeinden fordern – zu Recht – den raschen Ausbau dieses Teilstücks. Auch der politische Wille des Kantons Freiburg, insbesondere das Kantonsparlament, hat sich dafür ausgesprochen. Die N 1 ist ein Hauptpfeiler des schweizerischen Nationalstrassennetzes und ist als Ganzes zu betrachten. Zudem ist zu bemerken, dass das Teilstück der N 9 zwischen Vevey und Lausanne heute schon sehr stark überlastet ist, weil dort der Verkehr aus der Westschweiz, aus dem Wallis und aus der Deutschschweiz zusammenkommt.

Sie finden alle nötigen Details in der ausführlichen Botschaft. Es sind vor allem verkehrs-, aber auch staats- und umweltschutzpolitische Überlegungen, die für den raschen Ausbau dieses Teilstücks sprechen.

Die Kommission beantragt Ihnen mit einem Stimmenverhältnis von 10 zu 1, die Initiative abzulehnen.

Mme Jaggi: Quelques mots sur une question particulière dans un domaine à propos duquel j'évite habituellement d'intervenir, tant ce conseil comporte d'éminents spécialistes dans le secteur de la politique des transports. En bref et en clair, je voterai contre l'initiative pour une région sans autoroute entre Morat et Yverdon et, subsidiairement – pour les mêmes raisons – en faveur du renoncement aux deux autres tronçons encore en cause dans cette discussion.

A propos du tronçon Morat-Yverdon, j'ai changé d'opinion – je désire m'en expliquer sans détour. Lors de la campagne en vue de la votation de l'automne 1982 sur ce sujet, j'ai milité contre la construction de ce tronçon. Le peuple s'est prononcé dans un sens différent. Depuis lors, notamment devant le Conseil national en mars 1986, j'ai suivi l'avis de la majorité directement concernée, à savoir les citoyens qui se sont prononcés sur ce sujet et qui connaissent le problème de près.

Nous avons déjà assez médité sur les raisons qui pouvaient inciter des citoyens à signer une initiative, forcément constitutionnelle, sur des problèmes qui ne méritent pas d'être réglés dans notre charte fondamentale. Bien que ce sujet n'y ait certainement pas sa place, nous sommes obligés de nous faire à

l'idée que notre constitution pourrait éventuellement comporter des dispositions relatives à des fractions de notre réseau des routes nationales.

Je me prononcerais pour la même raison, à savoir l'avis populaire ou de l'Etat, en faveur du renoncement aux deux autres tronçons, ceux-ci ayant été remis en cause par le souverain ou le gouvernement cantonal dans les cas de Zurich et de Soleure, je me prononcerais donc pour l'initiative. En revanche, je répète encore une fois que je suis favorable à l'achèvement de la N 1 qui se trouve, pour le moment, lamentablement interrompue entre Yverdon et Morat.

Bundesrat Ogi: Ich möchte gerne etwas zum Allgemeinen sagen, weil die Abstimmung Ihres Rates doch Signalwirkung haben wird auf die Abstimmung des Volkes.

Der ideologische Zusammenhang zur vorher behandelten Initiative «Stopp dem Beton – für eine Begrenzung des Strassenbaus!» ist nicht von der Hand zu weisen. Hier geht es um das nationale, gesamtschweizerische Strassennetz. Es geht um die Verhinderung von drei Abschnitten. Es geht um insgesamt 85 km Streckenlänge, oder es geht um 4,5 Prozent des gesamten Nationalstrassennetzes, das Ihre Vorgänger, die Räte, 1960 als Ganzes beschlossen haben. Es ist richtig, was Herr Piller gesagt hat. Damals stand das quantitative Denken im Vordergrund. Das hat sich geändert. Aber man muss feststellen, dass trotzdem vor wenigen Jahren an diesem gut konzipierten Netz praktisch keine Korrekturen – mit Ausnahme der N 6 – vorgenommen wurden.

Die Initiativen wollen in dieses Netz Lücken reissen. Das wäre – wie Herr Ständerat Roth es gesagt hat – in Anbetracht der Lagebeurteilung ein Eigengoal. Heute stehen noch drei Lücken zur Diskussion. Das Kleeblatt hat ja das vierte Blatt verloren. Aber diese Lücken sind zu klein, als damit die Zielsetzung – und das scheint mir sehr wichtig zu sein – der Initianten, nämlich eine verkehrspolitische Weichenstellung vorzunehmen, erreicht werden könnte. Eine Verkehrsabnahme kann mit diesen Lücken nicht erreicht werden. Die Lücken sind für die betroffenen Regionen von fataler Bedeutung und Wirkung. Die Regionen, die betroffen sind, wollen mehrheitlich diese Strassen. Wir sollten auch das «Unternehmen Nationalstrassen» – wie es Herr Ständerat Kuchler benannt hat – nicht vorzeitig abbrechen. Denn der Verkehr würde ungehindert auf die lokalen Strassen strömen, und das Verkehrsaufkommen könnte damit auch nicht eingeschränkt werden. Die Folgen wären dann Stockungen, Staus und Verkehrschaos. Diese dürfen den betroffenen Regionen nicht zugemutet werden. Ich meine, auch diese Anwohner haben Anrecht auf eine gewisse Lebensqualität, und die sollten wir ihnen geben.

Was wäre die Konsequenz, wenn wir nicht bauen? Die Konsequenz wären Ersatzlösungen. Wir müssten serienweise Ortsumfahrungen bauen. Es würde zu sogenannten «Girlanden» kommen. Das wäre eine Lösung, die auch teuer zu stehen käme, qualitativ aber ganz eindeutig eine schlechtere Lösung darstellen würde.

Umweltschutzargumente stehen bei diesen Initiativen im Vordergrund. Aber ich darf Ihnen sagen: Der Bundesrat hat wiederholt erklärt, er wolle das beschlossene Netz noch vollenden, werde dann aber dem Parlament keine weiteren Netzerweiterungen mehr beantragen. Das ist nun so.

Dieser Weg scheint uns der richtigere zu sein, als das Aufreissen von Lücken, die sich für Mensch und Umwelt in den einzelnen Regionen kontraproduktiv erweisen würden. Wir sind gewillt, die Lücken zu schliessen, und zwar mit laufend verbesserten Projekten, damit die Belastung der Umwelt durch die Strasse möglichst tief gehalten werden kann.

Ich darf sagen, dass wir hier doch massive Verbesserungen erreicht haben. Für Projektierung, Umweltverträglichkeitsstudien, für die Ueberarbeitung von Planungen, für Gutachten usw. werden – das ist die Kehrseite der Medaille – heute oft 20 Prozent, in Einzelfällen bis zu 40 Prozent der Gesamtkosten beansprucht. Das Ergebnis dieses Aufwandes darf sich sehen lassen: Auf allen Strecken, und auch bei jenen, die zur Diskussion stehen, wurden entscheidende Verbesserungen erzielt.

Für den Bundesrat stellen sich im Zusammenhang mit den

Kleeblatt-Initiativen aber nicht nur verkehrs- und umweltschutzpolitische Fragen; es gibt auch rechtliche Bedenken. Die bisher klaren Zuständigkeiten im Nationalstrassennetz würden empfindlich gestört. Das Parlament soll zwar an sich seine Zuständigkeit behalten. Es sollen aber doch drei seiner Sachentscheide, die als falsch eingestuft werden, via Verfassungsänderung nun aufgehoben werden. Diese Inkonsequenz muss der Bundesrat ablehnen.

Schliesslich möchte ich Sie bitten, die staatspolitische Komponente zu beachten. Zwei der drei verbleibenden Kleeblätter betreffen die Romandie direkt. Ich habe es bereits gesagt: Die Romandie und die betroffenen Regionen wollen mehrheitlich diese Strassen. Die Nichtbetroffenen sollten dies jetzt nicht verhindern und staatspolitisch klug handeln. Freundeidgenössische Solidarität wurde hier angesprochen.

Zur ersten Initiative: Das N-1-Teilstück hat eine Länge von 46,3 km. 9,8 km sollen in Tunnels verlegt werden. Der Landbedarf beträgt 200 Hektaren. Diese N 1 ist die wichtigste und zugleich auch die kürzeste Verbindung in die Westschweiz. Der häufig gehörte und auch hier vorgebrachte Einwand, drei Nationalstrassen nebeneinander innerhalb von 30 km seien zuviel, ist nicht berechtigt. Die N 1 hat eine andere Aufgabe als die N 5 oder die N 12. Die N 5 ist vom Ausbaustandard her keine Transitachse. Denken Sie zum Beispiel an die Strecke dem Bielersee entlang. Die N 12 wurde ebenfalls nicht als Hauptverkehrsader gebaut. Als Hauptverkehrsachse in die Westschweiz ist sie vor allem für den Schwerverkehr nicht geeignet. Die Höhendifferenzen, die zu überwinden sind – 300 Meter beispielsweise auf der Rampe bei Châtel-St-Denis sowie der respektable Umweg über Vevey –, führen dazu, dass der Schwerverkehr grossräumig auf die alte Broyetalstrasse ausweicht. Die Konsequenzen hat Herr Cottler erwähnt: Wir haben auf dieser Achse bereits mehr Lastwagen als im Urnerland, auf der Gotthardachse.

Es ist wichtig, dass man hier nun korrigiert. Jeder, der in diesen Dörfern Augen und Ohren offen hält und die Lawine sieht, die sich durch die Dörfer wälzt, muss die Einwohner auch verstehen, wenn sie dafür sind, dass man diese unmögliche Situation nun korrigiert. Das Problem kann nur mit der N 1 sinnvoll gelöst werden.

Ich bitte Sie, dem Bundesrat zu folgen und die Initiative N 1 abzulehnen.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Minderheit

(Piller, Bühler)

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Volksinitiative anzunehmen.

Art. 2

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil national

Minorité

(Piller, Bühler)

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons d'accepter l'initiative.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	33 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	4 Stimmen

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlusentwurfes	32 Stimmen
Dagegen	4 Stimmen

An den Nationalrat – Au Conseil national

Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für ein autobahnfreies Knonauer Amt»
Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «pour un district de Knonau sans autoroute»

Lauber, Berichterstatter: Die verkehrstechnischen Argumente für den Bau dieses Autobahnstückes sind in der Botschaft ebenfalls umfassend dargestellt.

Man kann nun zugunsten der Initiative das Argument vertreten, die Stimmbürger des Kantons Zürich hätten sich mehrheitlich gegen den Bau der N 4 ausgesprochen. Bei der damaligen Abstimmung war aber auch die Zimmerberg-Variante statt der Linie durch das Knonauer Amt in der Diskussion. Dies ist heute nicht der Fall. Zudem sind am Projekt seither gewaltige Verbesserungen vorgenommen worden, zum Beispiel der Islisberg-Tunnel. Weitere Verbesserungen sind sicher noch möglich, zum Beispiel Park-and-Ride-Anlagen ausserhalb der Dörfer bei den zu erstellenden Haltestellen der S-Bahn Zürich. Die Volksabstimmung im Kanton Zürich kann auch nicht massgebend sein, weil es sich um nationales Werk handelt. Wenn man solche kantonale Abstimmungen gelten lassen würde, könnte kein Werk von nationaler oder internationaler Bedeutung mehr gebaut werden.

Die Kommission beantragt Ihnen auch hier mit einem Stimmenverhältnis von 10 zu 1 Ablehnung der Initiative.

Iten: Ich bitte Sie, den Antrag Piller/Bührer betreffend Volksinitiative für ein autobahnfreies Knonauer Amt abzulehnen. Er scheint mir zu wenig fundiert. Er nimmt keine Rücksicht auf die bestehenden Verhältnisse und Verkehrsprobleme in der Region.

Es geht bei der Fertigstellung der N 4 um die Schliessung einer Lücke. Für die Verbindung der Innerschweiz in den Grossraum Zürich, nach Kloten und in die Ostschweiz ist dieses Nationalstrassenstück sehr wichtig. Herr Küchler und andere haben darauf hingewiesen.

Darum haben die Innerschweizer Regierungskonferenz und auch der Regierungsrat des Kantons Zug wiederholt mit Schreiben an den Bundesrat die Schliessung der Lücke verlangt. Die Innerschweizer Regierungskonferenz und die Regierung des Kantons Zug haben auch entschlossen darauf hingewirkt, dass das bereits bestehende Teilstück von Cham bis Knonau frühzeitig fertiggestellt wird. Man muss in Erinnerung rufen, dass dieses seit mehr als einem Jahrzehnt brachliegende Teilstück insgesamt 54 Millionen Franken verschlungen hat, wobei auf Zuger Seite 34 Millionen und auf dem Gebiet des Kantons Zürich 20 Millionen verbaut wurden.

Der Bundesrat hat glücklicherweise am 7. Dezember 1987 beschlossen, dass dieses Teilstück unter Auflagen und Bedingungen fertiggestellt wird und je einspurig befahren werden darf. Die Fertigstellungsarbeiten laufen auf Hochtouren, so dass die Arbeiten im Herbst 1990 abgeschlossen werden können. Die Bauarbeiten haben bislang kaum negative Reaktionen ausgelöst.

Der Zürcher Regierungsrat hat sich damals gegen die Beschlüsse des Bundesrates gewehrt und zwar mit Argumenten, die für die Fertigstellung der ganzen N 4 sprechen. Er schreibt in einem Brief an den Bundesrat unter anderem am 17. Februar 1988: «Die allseits angestrebte Verkehrsentslastung sowohl im Kanton Zug wie auch im Knonauer Amt und im Sihltal ist vordringlich. Sie kann indessen nur durch die möglichst rasche Erstellung der durchgehenden N 4 einschliesslich Uetlibergtunnel realisiert werden. Eine vorzeitige Teileröffnung

der N 4 bis Knonau würde mit Sicherheit eine über alles gesehen bedeutende Verschlechterung der Situation bringen.» Damit spricht sich die Regierung des Kantons Zürich eindeutig für die N 4 aus. Für die frühzeitige Inbetriebnahme des Teilstücks sprach damals und spricht heute die Verkehrsbelastung der beiden Dörfer Cham und Steinhausen, aber auch die Situation in Baar-Sihlbrugg. In Cham und Steinhausen werden täglich 2000 bis 4000 Autos registriert, die in den Raum Zürich oder umgekehrt in die Innerschweiz fahren und eine zusätzliche unnötige Belastung bringen, während in Sihlbrugg täglich 22 000 Autos über eine gefährliche und überbelastete Kreuzung fahren. Die N 4 wird eine bedeutende Verbesserung bringen.

Die Fertigstellung der N 4 wurde durch die Opposition in den siebziger und achtziger Jahren vereitelt. Nachdem nun aber die neue, korrigierte Linienführung mit Untertunnelung und Tiefagen Verbesserungen bringt, scheint die Opposition im Knonauer Amt abzuflauen. Ja, es regt sich sogar ein Komitee mit starkem Anhang in der Bevölkerung für die Realisierung der N 4 mit den Argumenten, sie stelle die kürzeste, vernünftigste und sicherste Verbindung dar. Die Dörfer Mettmenstetten, Affoltern, Hedingen, Bonstetten, Wettswil und Birmensdorf könnten umfahren werden. Für das Komitee ist die Entlastung entscheidend. Und auch die Zürcher Regierung schreibt, dass die Belastung der Hauptverkehrsstrasse durch die Dörfer um 60 Prozent höher sein werde, wenn die N 4 nicht gebaut würde. Es müssten dann Dorfumfahrungen gebaut werden, die insgesamt komplizierter und landfressender wären als die neue N 4. Man müsste unter diesen Umständen die Verhinderung der Lückenschliessung als echten Schildbürgerstreich betrachten.

Noch ein Wort zu den Argumenten der Gegner, wie sie bei uns etwa vorgetragen werden. Sie sagen: wer Strassen sät, der erntet Verkehr. Diese Ansicht ist meines Erachtens falsch. Es wird die Ursache mit der Wirkung verwechselt. Im Kanton Zug zum Beispiel hat der private Verkehr in den letzten Jahren trotz zunehmender Behinderung und trotz gewaltiger Investitionen in den öffentlichen Verkehr stark zugenommen. Dies auch trotz des Fehlens der N 4.

Es nützt nichts, den privaten Verkehr zu schikanieren. Der Gebrauch des Privatautos lässt sich nicht stoppen. Das spricht auch gegen die Ausführungen von Herrn Piller. Die Ursache der Zunahme von Autofahrern kann nicht zur Hauptsache dem Strassenbau angelastet werden, sondern sie ist die Folge des modernen Bedürfnisses nach Mobilität. Die Bevölkerungsbewegung aufgrund der modernen Arbeitswelt, der modernen Dienstleistungen und der Kommunikationsbedürfnisse, aber auch des Freizeitverhaltens hat enorm zugenommen. Die Folgen davon sind die Zunahme des Privatverkehrs, des Flugverkehrs und des öffentlichen Verkehrs; damit wird aber auch der Ausbau der Verkehrsträger erzwungen. Wollte man dies ändern, müsste man die Gesellschaft verändern. Die Verhinderung des vernünftigen Strassenbaus, vor allem wenn es sich um die Schliessung von Lücken handelt, ändert das Verhalten der Mehrheit der Bevölkerung nicht.

Der Kampf gegen die N 4 scheint mir ein Kampf am und gegen das falsche Objekt zu sein, auch scheint mir die Argumentation von Otto Piller nicht zu greifen, denn der stockende Verkehr in den Dörfern schafft mehr Immissionen als eine sinnvolle Verflüssigung.

Jagmetti: Am 22. September 1986, also noch in unserer letzten Amtsdauer, hat sich die Mehrheit dieses Rates für die Führung der N 4 durch das Knonauer Amt entschieden, während ich selbst die Zustimmung zum Nationalrat beantragte und damit für die Zimmerberg-Variante votierte, in der Ueberzeugung, dass von den beiden Lösungen jene mit der Verbindung von der N 3 durch den Zimmerberg zum bestehenden Anschluss Walterswil weniger Belastungen bringe. Das entsprach auch dem Ergebnis der Abstimmung im Kanton Zürich, die für mich sehr bedeutsam war und der ich damit Folge geleistet habe, indem ich für die Annahme der Standesinitiative eingetreten bin.

Wir stehen heute aber vor einer anderen Situation, weil die Initiative den ersatzlosen Verzicht auf die N 4 im Knonauer Amt

verlangt. Die Nachteile dieser Lösung liegen auf dem Tisch. Die Umfahrung von Zürich, also die N 20, ist bis Urdorf gebaut und in Betrieb. Wenn das kurze Teilstück von Cham nach Knonau fertiggestellt und in Betrieb sein wird, wie das der bundesrätlichen Weisung an den Kanton Zürich entspricht – der natürlich bundesrätlichen Weisungen nachzukommen pflegt –, dann wird der Durchgangsverkehr durch Birmensdorf, vorbei an Wettswil und Bonstetten, durch Hedingen, Affoltern am Albis und Mettmenstetten geführt werden. Das ist für diese Ortschaften eine unzumutbare Belastung, wie ich schon in der Debatte über die Fertigstellung und die Eröffnung des Teilstückes von Cham nach Knonau dargelegt habe. Was aber als Provisorium nicht angeht, kann erst recht nicht die definitive Lösung sein.

Man kann sich natürlich die Frage stellen, ob wir deswegen die N 4 im Knonauer Amt einfach hinnehmen sollen. Das lehne ich nach wie vor ab; die Null-Lösung mit ihren Nachteilen für die Siedlungsgebiete aber auch. Als Alternative bietet sich eine neue Streckenführung an. Der Kanton Zürich hat vom EVED die Zustimmung erhalten, dass er ein generelles Projekt für die Variante «Tunnel Islisberg lang» ausarbeitet. Der entsprechende Plan liegt hier zur Einsicht auf.

Im Laufe des nächsten Jahres wird das Projekt fertiggestellt sein. Es wird vermutlich teurer werden. Das will ich nicht verschweigen. Sogar erheblich teurer. Den Bundesbeitrag können wir aus zweckgebundenen Mitteln finanzieren, die ja vorhanden sind. Seinen eigenen Anteil wird der Kanton Zürich selbst aufbringen müssen. Er wird, dessen bin ich überzeugt, die finanzielle Mehrbelastung durch die verbesserte Streckenführung auf sich nehmen. Die höheren Kosten werden ja einen Gegenwert in einer entscheidend verbesserten Streckenführung haben. Die Belastung der Siedlungsgebiete wird sich stark verringern. Der Kulturlandverlust wird wesentlich kleiner sein. Wenn sie einmal erstellt sind, dann bleiben die Strassen. Die damit verbundenen Nachteile sind dauernder Art, die Verbesserungen der Streckenführung sind es aber auch. Es wäre kurzfristig, wenn wir von einem zu hohen Aufwand sprechen würden und damit langfristige Nachteile in Kauf nehmen müssten.

Wenn ich damit heute vor der Option stehe, ob die neue, wesentlich umweltschonendere Lösung ausgeführt oder der Verkehr durch die Ortschaften gelenkt werden soll, dann optiere ich für die umweltfreundlichere Lösung. Um deutlich zu sein: Die ursprüngliche Variante lehne ich nach wie vor ab. Den Weg zu umweltschonenden Ortsumfahrungen aber möchte ich nicht mit der Initiative verbauen. So bitte ich Herrn Bundesrat Ogi um etwas: Ich bitte ihn um die Zusicherung, dass er dem Bundesrat das generelle Projekt für die Lösung «Tunnel Islisberg lang» zur Genehmigung vorschlagen wird, wenn es vom Kanton Zürich dem aner kennenswerten Auftrag des EVED entsprechend ausgearbeitet sein wird. Ich bin überzeugt, dass die Vernunft und damit die umweltschonende Lösung obsiegt wird. Dafür werde ich mich einsetzen. Die Null-Lösung der Initiative aber ist für die Bevölkerung des Knonauer Amtes ausserordentlich belastend. Deshalb lehne ich die Initiative ab.

Frau Weber: Ich beschränke mich hier auch auf die Initiative, die sich mit der N 4 beschäftigt, und ich bitte Sie, den Antrag von Herrn Piller zu unterstützen.

Ich kann mich sehr kurz fassen, weil ich mich nicht der Illusion hingebe, ich könnte eine Mehrheit dieses Rates davon überzeugen, dass auf weitere Teilstücke des noch nicht gebauten Nationalstrassennetzes verzichtet werden müsste. Auch kann ich mich kurz fassen, weil es heute ja eigentlich nur um die Abstimmungsempfehlung geht; das Volk hat nun das letzte Wort, und das ist gut so.

Nachdem unser Zuger Kollege gesprochen hat – ich will den Zugern wirklich nicht zu nahe treten –, muss ich aber doch sagen, dass natürlich die Zuger von einer N 4 profitieren würden. Ich bin aber der Meinung, dass die Zürcher auch ein bisschen Aufmerksamkeit in diesem Rat haben sollten, besonders da sie in diesem Fall die Direktbetroffenen sind. Wenn Herr Küchler sagt, dass die Attraktivität des Strassennetzes sehr nötig ist, muss ich darauf hinweisen, dass ich die Attraktivität auch wichtig finde für den Lebensraum einer Gegend. Nachdem das

Zürcher Volk in einer Abstimmung nein zur N 4 gesagt hat, bleibe ich bei meiner Meinung und unterstütze diese Initiative, lehne also die N 4 ab, es sei denn, es würde sich eine ganz neue Lösung zeigen. Ich will mich nicht für alle Zeiten vor so etwas verschliessen. Immerhin, die Volksabstimmung ist für mich wichtig.

Ich bin auch nicht der Meinung, dass es hier um das Schikanieren der Autofahrer geht, wie das Herr Iten gesagt hat. Ich bin weit davon entfernt, das zu machen. Aber ich glaube, es geht um gewisse Grundsätze, und es geht auch um die Zukunft unserer Landschaft und unseres Lebensraumes.

Die Gründe, weshalb ich vor allem gegen die N 4 im Knonauer Amt bin, habe ich vor zwei Jahren im Wahlkampf x-mal vorbringen müssen, und auch im Nationalrat habe ich mich dazu vernehmen lassen. Ich verzichte auf eine Wiederholung, meine aber – und das ist mir sehr wichtig –, dass ich auch keinen Grund für eine Meinungsänderung habe, weil sich die Verhältnisse inzwischen in keiner Weise geändert haben. Es wurde nichts beschlossen bezüglich einer neuen Streckenführung. Ich möchte das deutlich sagen. Man ändert heute zwar recht viel und oft auch sehr schnell etwas. Aber an gewissen Vorhaben hält man mit einer erstaunlichen Beharrlichkeit fest. Manchmal werden einmal gefasste Beschlüsse zu Prestigeangelegenheiten – das ist vor allem beim Strassenbau der Fall –, und das vor allem dann, wenn noch gewisse Volksinitiativen unterwegs sind. Ich meine, dass manchmal ein bisschen Demut am Platz wäre.

Von der bundesrätlichen Seite her will man nicht zugeben, dass man nach umweltfreundlicheren Varianten Ausschau hält, nach Projekten, bei denen weniger Kulturland verlorengeht. Aber die Lösung, die für die Aemtlern akzeptabel sein könnte, ist noch nicht gefunden.

Herr Jagmetti hat vorhin vom Islisberg-Tunnel gesprochen. Es ist sehr wichtig, dass die Initianten – aber auch das Zürcher Volk und überhaupt das ganze Volk – noch vor der Abstimmung wissen, ob der Bundesrat auf die Variante Islisberg-Tunnel eingeht oder ob er nach wie vor für die offene Linienführung ist. Ich bitte Herrn Bundesrat Ogi, auch zu dieser Frage Stellung zu nehmen. Ich glaube, das Volk muss wissen, worüber es abstimmt.

Von seiten des Bundesrates wird auch verschwiegen, dass man erneut über die Zimmerberg-Variante redet. Der Chef des Amtes für Strassenbau hat – hinter vorgehaltener Hand zwar – einiges Wichtiges ins Gespräch gebracht. Nur meint er, man solle jetzt noch nichts sagen. Nach der Abstimmung sei es früh genug, darüber zu reden. Dabei wäre meines Erachtens der Zimmerberg-Tunnel die Lösung. Nun ist einfach zu befürchten, dass zuerst alle Kraft dafür aufgewendet wird, das Knonauer Amt zu betonieren, und dass man dann nachher doch noch mit der Zimmerberg-Variante kommt.

Auch wenn ich nicht mit einer Unterstützung im Rat rechnen kann, werde ich diesem Bundesbeschluss nicht zustimmen. Ich werde die Initiative unterstützen. Es gibt Dinge, bei denen man nicht nachgeben darf, bei denen es im Gegenteil wichtig ist, dass man dabei bleibt, dass ein Gegengewicht gesetzt wird.

Bundesrat Ogi: Die Teilstrecke der N 4 weist eine Länge von 16,2 km auf, 4,9 km wären im Tunnel, der lange Islisberg-Tunnel noch nicht inbegriffen.

Die N-4 hat eine sehr wichtige überregionale Bedeutung. Nur mit einer lückenlosen N 4 kann der Verkehr aus der Süd- und Zentralschweiz nach dem Raum Zürich-Nordostschweiz und Flughafen um die Stadt herum geführt werden. Deshalb ist der Zimmerberg-Tunnel, Frau Ständerätin Weber, für uns keine Lösung, weil dann die N 3 derart überlastet wäre, dass wir vor Zürich und um Zürich herum Probleme bekommen würden. Der Bundesrat hat also den Zimmerberg-Tunnel definitiv fallen gelassen.

Wir haben wesentliche Verbesserungen am bestehenden Projekt vorgenommen. Nun hat Herr Ständerat Jagmetti, unterstützt von Frau Ständerätin Weber, von mir eine Zusicherung gewünscht, wonach dieser lange Islisberg-Tunnel endgültig beschlossen werden sollte, dass ich also diesen langen Islis-

berg-Tunnel dem Bundesrat zur Genehmigung zu unterbreiten hätte.

Dazu muss ich folgendes sagen: Das Bundesamt für Strassenbau beurteilt den langen Isisberg-Tunnel als gut, und weil wir auch eine Sensibilität haben, Frau Weber, haben wir dem Kanton Zürich den Auftrag erteilt, dieses Projekt auszuarbeiten.

Es ist zu erwarten, dass das Projekt – Herr Jagmetti hat es gesagt – teurer zu stehen kommt. Wenn das Projekt einmal vorliegt, gilt es abzuwägen, ob sich die höheren Kosten durch wesentliche Vorteile rechtfertigen.

Im EVED haben wir zurzeit keinen Anhaltspunkt, wie teuer dieser lange Isisberg-Tunnel zu stehen kommt. Deshalb kann ich heute dem Ergebnis der Prüfungen nicht vorgreifen und will es auch nicht tun. Aber mit der Tatsache, dass wir dem Kanton Zürich den Auftrag erteilt haben, haben wir das nötige Verständnis gezeigt.

Ob der Bundesrat einen Antrag auf Aenderung des geltenden generellen Projektes vom 22. April 1970 gutheissen wird, kann ich hier zum heutigen Zeitpunkt nicht zusichern. Aber der gute Wille ist im EVED vorhanden.

Sie sagen, Herr Jagmetti, das Geld sei vorhanden. Ich stelle nur fest, dass heute alle zum Topf wollen, zu diesen Treibstoffzollgeldern. Es ist richtig, dass wir etwas mehr als zwei Milliarden Franken in diesem Topf haben. Aber dieser Topf wird in den nächsten Jahren geleert werden, mit all diesen Projekten, die ja warten.

Es wäre meine Absicht, dass diese Abstimmung sehr rasch erfolgen könnte, weil die Situation rechtlich an und für sich klar ist. Wir dürfen weiter planen, weiter bauen auch, aber politisch ist es heikel, und deshalb haben wir alles Interesse, dass diese Klärung möglichst bald erfolgen kann.

Ich möchte Sie deshalb bitten, auch diese Initiative abzulehnen und dem Bundesrat zu folgen.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Minderheit

(Piller, Bühler)

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Volksinitiative anzunehmen.

Art. 2

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil national

Minorité

(Piller, Bühler)

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons d'accepter l'initiative.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit

31 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit

5 Stimmen

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes

32 Stimmen

Dagegen

3 Stimmen

An den Nationalrat – Au Conseil national

Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für eine auto- bahnfreie Aarelandschaft zwischen Biel und Solothurn/ Zuchwil»

Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «contre la construction d'une autoroute entre Bienne et Soleure/Zuchwil»

Lauber, Berichterstatter: Bevor ich zu einigen Ausführungen zu dieser Initiative komme, möchte ich eine kurze Bemerkung zu den Ausführungen von Herrn Kollega Jagmetti anbringen, der gesagt hat, es stehe genügend Geld zur Verfügung. Es sind noch etwa 450 km Autobahn von insgesamt 1900 km zu erstellen. Wir sind beunruhigt, dass für die Fertigstellung des Autobahnnetzes jährlich weniger Mittel zur Verfügung stehen. Der Verwendungszweck der Treibstoffzollgelder wird mehr und mehr ausgeweitet und ausgehöhlt. Wir müssen hier die Forderung in den Raum stellen, dass die Mittel so einzuplanen sind, dass die Fertigstellung aller Autobahnteilstücke im ganzen Land in einem vernünftigen Zeitraum garantiert ist.

Zur letzten Volksinitiative: Auch hier finden Sie alle nötigen Details, insbesondere die verkehrstechnische Beurteilung, in der Botschaft. Unser Rat hat am 14. März 1985 eine Standesinitiative des Kantons Solothurn behandelt. Mit dieser Initiative wurde eine Ueberprüfung, nicht aber eine Streichung der N 5 verlangt. Der ehemalige Präsident der Verkehrskommission und heutige Ständeratspräsident, Herr Cavelti, führte damals aus: «Der Bundesrat wird daher ersucht, alle technisch und finanziell verantwortbaren und vernünftigen Massnahmen und Vorkehrungen vorzusehen, um nachteilige Einflüsse aus Bau und Betrieb der N 5 abzuwenden.»

Der Standesinitiative wurde damals keine Folge gegeben. Der Bundesrat hat aber die Forderung nach möglichst umwelt-schonender Ausgestaltung weitgehend erfüllt. Zurzeit wird sogar eine Untertunnelung der Grenchner Witi geprüft. Wenn diese realisiert werden kann, wären die Haupteinwände gegen diese Strecke vollkommen hinfällig.

Die Kommission beantragt Ihnen auch hier mit einem Stimmenverhältnis von 10 zu 1, die Initiative abzulehnen.

Affolter: Es handelt sich hier um einen Streckenabschnitt, der zum grössten Teil auf das Gebiet des Kantons Solothurn zu liegen kommt. Deshalb gestatte ich mir einige Worte zu dieser Initiative.

Neben strassenbedingten Problemen haben wir in diesem Kanton ja auch noch die Auseinandersetzung mit den Kultur- landverlusten durch die «Bahn 2000» zu verkraften. Man erwartet von den SBB eigentlich nicht nur Broschüren über den Umweltschutz, wie sie heute morgen verteilt worden sind, sondern man erwartet auch Taten.

Zur hier vorliegenden Volksinitiative: Es besteht kein Zweifel darüber, dass es sich bei der Aarelandschaft zwischen Biel und Zuchwil um eine Gegend handelt, die zweifellos das Prädikat «erhaltenswerte Landschaft» verdient.

Soeben hat der Kommissionspräsident darauf hingewiesen, dass die klare Stellungnahme des Kantons Solothurn 1985 mit der Standesinitiative bis zu den eidgenössischen Räten vorge- drungen ist. Das Votum des damaligen Kommissionspräsi- denten erinnert daran, dass man alles vorkehren sollte, um eine Lösung zu finden, die auch den landschaftsschützer- schen Interessen gerecht werde. Man hat diese Standesinitia- tive mit hohem Mehr verworfen.

Der Widerstand hat aber gleich wie im Kanton Zürich Erfolge gezeitigt. Man hat tatsächlich wichtige Verbesserungen in der Linienführung in Aussicht gestellt und die entsprechenden Ab- klärungen vorgenommen. Die Solothurner Regierung und das Volk, das sich in einer Volksabstimmung gegen diese Linien- führung ausgesprochen hat, erwarten jetzt, dass diese Ver- besserungen auch realisiert werden, einschliesslich der zu- sätzlichen Vorkehrungen zum Naturschutz und zur Erhaltung der Tier- und Pflanzenwelt, die dort tangiert ist.

Für einen eidgenössischen Parlamentarier gelten aber auch Ueberlegungen in Richtung der hier schon angezogenen freundeidgenössischen Solidarität. Sollen wir tatsächlich mit einem Nein bewirken, dass die Transjurane in Biel endet? Sol- len wir durch ein Nein dem erfreulichen wirtschaftlichen Auf- schwung der Jurasüdfuss-Kantone – Herr Cavadini hat schon

darauf hingewiesen – entgegenwirken, die man ja auch etwas als Gegenpol zum Grossraum Zürich sehen kann? Ich glaube nein, wir sollten hier Solidarität bezeugen.

Ich habe noch gewisse verfassungsrechtliche Bedenken, die zu prüfen uns als Ständeräte ohnehin gut anstehen würde. Die Anreicherung unserer Bundesverfassung mit Partikularanliegen gibt mir je länger, je mehr zu denken. Ich habe in der Kommission von der bedauerlichen Entwicklung unserer Bundesverfassung zu einem Gemischtwarenkiok gesprochen, an dem man alles Mögliche – auch Nichtverfassungswürdiges – feilhält. Dieser Entwicklung gilt es Beachtung zu schenken. Ich habe beispielsweise volle Sympathie für die Gemeinde Birnensdorf. Dass sie aber mit vielen anderen Orts- oder Regionsnamen neben elementaren Rechts- und Staatsgrundsätzen in unserer Verfassung Erwähnung finden soll, will mir nicht in den Kopf.

Wir vermischen mehr und mehr die logischen Zuständigkeitsbereiche. Die Entscheide, die hier anstehen, sind – es wurde schon erwähnt, und ich stehe dahinter – von der Bundesversammlung und nicht von Volk und Ständen zu treffen.

Wenn noch in Betracht gezogen wird, dass der vorgesehene Nationalstrassenabschnitt zwischen Biel und Zuchwil auch dem Kanton Solothurn einige Vorteile bringt – ich will sie jetzt hier gar nicht auflisten – lässt sich ein Nein zu dieser Initiative verantworten, wohl auch im Hinblick auf die Brückenschlagfunktionen des Kantons Solothurn zwischen Deutsch und Welsch, die auszuüben wir Solothurner in vielerlei Beziehung in Anspruch nehmen.

Ich möchte Sie bitten, der Kommission zuzustimmen.

Frau Simmen: Die Initiativen bilden ein Kleeblatt. Auch ein dreiblättriges Kleeblatt bleibt ein Kleeblatt und müsste in einem inneren Zusammenhang gesehen werden. Wenn ich mir die drei Teilblätter ansehe, scheint mir der Bau von zwei dieser drei Teilstücke notwendig zu sein, bei allem Verständnis für die Bedenken der betreffenden Regionen. Es sind dies die Teilstücke Murten-Yverdon und Knonauer Amt. Beim dritten Blatt habe ich bedeutend mehr Mühe, nämlich beim Teilstück Zuchwil-Biel. Das ist nicht erstaunlich, denn diese Landschaft zwischen Zuchwil und Biel kenne ich sehr gut – im Gegensatz zu den anderen beiden Landschaften –, und ich liebe sie.

In der Diskussion sind alle Pro- und Contra-Argumente vorgebracht worden; es gibt kaum mehr Neues zu sagen. Ich will auch nichts wiederholen, bis auf einen Punkt: Bauen wir die Nationalstrasse, wird eine sehr schöne und wertvolle Landschaft beeinträchtigt. Bauen wir sie nicht, wird durch die Umfahrungsstrassen, die wir um die Dörfer herum bauen müssen, eine andere Landschaft beeinträchtigt, denn den Status quo mit der Verkehrslawine, die sich jetzt durch die Dörfer am Jurasüdfuss wälzt, können wir nicht beibehalten. Wir kommen so oder so nicht darum herum, die eine oder die andere bittere Pille zu schlucken.

Der Konflikt, in dem ich mich befinde und den ich austragen muss, ist ein ganz klassischer in unserem Staat, und er ist es vielleicht noch vermehrt für uns Ständeräte. Den Interessen des ganzen Landes – hier der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes – stehen die Interessen einer Region – hier der Schutz einer einmalig schönen Landschaft – gegenüber. Im Vorfeld von Abstimmungen und ganz allgemein bei Betrachtungen zur helvetischen Befindlichkeit wird immer wieder festgestellt, dass wir je länger, je weniger fähig seien, unsere Eigeninteressen denjenigen des grossen Ganzen unterzuordnen. «Betroffendensdemokratie» heisst der Fachausdruck. Und in der allgemeinen Diskussion sind wir uns jeweils schnell einig, dass diese Entwicklung nicht von Gutem sei. Wenn die Sache dann aber konkret wird, ist dieses Verzicht auf Partikularinteressen eben sehr viel schmerzlicher, denn es sind ja berechnete Interessen, die sich hier gegenüberstehen.

Das ist ein Konflikt, den wir immer wieder aushalten müssen, und ich werde gegen die Initiative stimmen, und zwar aus staatspolitischen Gründen. Aber ich werde mich mit der gleichen Entschiedenheit dafür einsetzen, dass der Bau der N 5 möglichst schonend erfolgt. Wir haben nicht zuletzt dank der Standesinitiative – Herr Kollege Affolter hat darauf hingewiesen – hier auch Erfolge vorzuweisen: Der Bau soll so scho-

nend wie möglich erfolgen und das Nationalstrassennetz soll nicht mehr über den damit erreichten Stand hinaus erweitert werden.

Bundesrat Ogi: Das umstrittene Stück der N 5 ist 23 km lang, davon sind 1,8 km als Tunnellösung vorgesehen; die Grenchener Witi noch nicht eingeschlossen. Die N 5 hat nationale Erschliessungsfunktion. Sie verbindet die dicht bevölkerten und wirtschaftlich bedeutenden Regionen des Jurasüdfusses mit den wichtigsten Strassenverbindungen des Mittellandes; sie verbindet die N 16 mit dem übrigen Nationalstrassennetz. Die N 5 soll aber nicht eine Transitachse werden. Diese Aufgabe bleibt der N 1 vorbehalten. Die N 5 ist aber auch nicht nur eine Strasse für Einheimische. Vor allem im Sommer locken die Jura-Seen starken auswärtigen Ausflugsverkehr an, und die Städte und Dörfer Biel, Lengnau, Pieterlen, Grenchen, Bettlach, Selzach und Bellach werden in unzumutbarer Art und Weise belastet – Frau Simmen hat das bereits gesagt. Auch hier müssen Lösungen gefunden werden, und unseres Erachtens liegt die Lösung nur im Bau der N 5.

Die N 5 ist bereits ein stark verbessertes Projekt. Im Raume Solothurn konnten die Verbesserungen bereits realisiert werden, und bei Grenchen wird mit unserem Einverständnis ein Projekt für die Ueberdeckung einer tiefgelegenen Autobahn in der bekannten Grenchner Witi geprüft. Ich möchte Sie deshalb bitten, auch hier aus staatspolitischen Gründen, nachdem die Initiative zur N 16, Transjurane, zurückgezogen wurde, dem Zubringer zuzustimmen. Er muss über die N 5 sichergestellt werden.

Ich möchte Sie bitten, auch aus staatspolitischen Gründen diese Initiative abzulehnen.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Minderheit

(Piller, Bührer)

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Volksinitiative anzunehmen.

Art. 2

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil national

Minorité

(Piller, Bührer)

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons d'accepter l'initiative.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit

Für den Antrag der Minderheit

31 Stimmen

3 Stimmen

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	31 Stimmen
Dagegen	3 Stimmen

An den Nationalrat – Au Conseil national

Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für einen autobahnfreien Kanton Jura»
Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «pour un canton du Jura libre d'autoroute»

Präsident: Die Initiative, die zu diesem Bundesbeschluss geführt hat, wurde zurückgezogen. Ich beantrage daher, dieses Geschäft von der Traktandenliste zu streichen. Sie sind damit einverstanden.

Schluss der Sitzung um 10.40 Uhr
La séance est levée à 10 h 40