

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 berechnete 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 Beschlussentwurfes

35 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

89.009

**Nationalstrassennetz.
Volksinitiativen**

**Réseau des routes nationales.
Initiatives populaires**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 25. Januar 1989 (BBII, 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 benützen, wenn die zur Diskussion stehenden Strecken nicht gebaut werden. Die Lücken können leicht und ohne allzu grosse Zeitverluste umfahren werden. Der Verkehr

fliesst 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 Umfahungsstrassen 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 benützen, 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 verhindert.

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 Rawil-Verbindung 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 Erkenntnis 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 elfmal 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 Neubausstrecke. 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 verärrtet.

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 Verbindungsstrecke 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 hineinsegeln, 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 mizuberücksichtigen, 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 Gesamtschau 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 Kleeblatt-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 Kommissionsmehrheit 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 'décollent' en premier sont celles que l'autoroute irrigue», constatait récemment un 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 belastigt 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 excellentement. 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 fleurissent 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 ténace 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 unterstützte 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 Stadtfahrwegen haben, nicht hätten – die Situation, selbst wenn wir nur mit der Hälfte des heutigen Verkehrs rechnen müssten! Eine temporäre Sperrung von Nationalstrassenzügen 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 Immissionschutzes 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 concernent 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 initiateurs 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 initiateurs 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 le 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 prononcerai 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 prononcerai 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 Küchler 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 Inkonsistenz 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. Freundschaftsgenössische 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 respektvolle Umweg über Vevey –, führen dazu, dass der Schwerverkehr grossräumig auf die alte Broyetalstrasse ausweicht. Die Konsequenzen hat Herr Cottier 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

Detaillberatung – 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 Beschlussentwurfes	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 Tiefen 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 kurzsichtig, 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 obsiegen 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 Aemter 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 – teuer 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 autobahnfreie 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 umweltschonender 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 Kulturlandverlusten 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 vorgebracht ist. Das Votum des damaligen Kommissionspräsidenten erinnert daran, dass man alles vorkehren sollte, um eine Lösung zu finden, die auch den landschaftsschützerischen Interessen gerecht werde. Man hat diese Standesinitiative 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 Abklärungen vorgenommen. Die Solothurner Regierung und das Volk, das sich in einer Volksabstimmung gegen diese Linienführung ausgesprochen hat, erwarten jetzt, dass diese Verbesserungen auch realisiert werden, einschliesslich der zusätzlichen 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? Sollen wir durch ein Nein dem erfreulichen wirtschaftlichen Aufschwung 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 Gemischtwarenkiosk gesprochen, an dem man alles Mögliche – auch Nichtverfassungswürdiges – feilhält. Dieser Entwicklung gilt es Beachtung zu schenken. Ich habe beispielsweise volle Sympathie für die Gemeinde Birrnsdorf. 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 Jura-südfuss 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. «Betroffenheitsdemokratie» 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 Verzichtens 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 Grenchner 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-fuss-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, 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

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

Nationalstrassennetz. Volksinitiativen

Réseau des routes nationales. Initiatives populaires

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.009
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.11.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	668-679
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 220

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.