

Sechzehnte Sitzung – Seizième séance**Donnerstag, 20. März 1986, Nachmittag****Jeudi 20 mars 1986, après-midi**

15.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Bundi

84.094

**Ueberprüfung von Nationalstrassenstrecken
Réexamen de tronçons de routes nationales***Fortsetzung – Suite*

Siehe Seite 369 hiervor – Voir page 369 ci-devant

**N 4 Barga (Grenze)–Schaffhausen–Winterthur und
Zürich–Knonau–Cham–Brunnen–Altdorf
Barga (frontière)–Schaffhouse–Winterthour et
Zurich–Knonau–Cham–Brunnen–Altdorf***Antrag der Kommission**Mehrheit*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit I

(Lüchinger, Bäumlín, Chopard, Deneys, Dünki, Günter, Iten,
Leuenberger-Solothurn, Nauer, Ruffy, Seiler, Stappung)
Schaffhausen (S)–Winterthur (Anschluss an N 1) 2
Horgen (Abzweigung von N 3)–
Zimmerberg-tunnel–Sihlbrugg 2
Sihlbrugg–Baar–Cham 2
Cham–Holzhäusern 1

....

N 1c Nördliche und südliche Umfahrung von Zürich

.... –Urdorf–Wettswil–Uetliberg-tunnel–
Zürich (Brunau) (Anschluss an N 3) 1

Minderheit II

(Seiler, Bäumlín, Chopard, Dünki, Günter, Leuenberger-
Solothurn, Nauer, Stappung)
Zürich (Brunau) (....)–Uetliberg-tunnel 1
Cham (....)–Holzhäusern 1

Minderheit III

(Günter, Dünki)

Art. 4a Uebergangsbestimmung

Ueber die Nationalstrassenstrecke N 4 Wettswil–Knonau
wird erst nach der Fertigstellung des Zimmerberg-tunnels
entschieden.

*Proposition de la commission**Majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité I

(Lüchinger, Bäumlín, Chopard, Deneys, Dünki, Günter, Iten,
Leuenberger-Solothurn, Nauer, Ruffy, Seiler, Stappung)
Schaffhausen (S)–Winterthour (N) (accès à la N 1) 2
Horgen (bifurcation de la N 3)–
Tunnel du Zimmerberg–Sihlbrugg 2
Sihlbrugg–Baar–Cham 2
Cham–Holzhäusern 1

....

N 1 Evitements nord et sud de Zurich

.... Urdorf–Wettswil–tunnel de l'Uetliberg–
Zürich (Brunau) (accès à la N 3) 1

Minorité II

(Seiler, Bäumlín, Chopard, Dünki, Günter, Leuenberger-
Solothurn, Nauer, Stappung)
Zürich (Brunau) (....)–Tunnel de l'Uetliberg 1
Cham (....)–Holzhäusern 1

Minorité III

(Günter, Dünki)

Art. 4a Disposition transitoire

La décision relative au tronçon de la route nationale N 4
Wettswil–Knonau ne sera prise qu'après l'achèvement du
tunnel du Zimmerberg.

Steinegger, Berichterstatter: Die N 4 stellt die Verbindung
zwischen der Agglomeration Zürich und der Ostschweiz
einerseits und der Innerschweiz beziehungsweise dem Gott-
hard andererseits dar. Sie zweigt bei der Brunau von der N 3
ab und führt durch den Uetliberg-Tunnel durchs Knonauer-
amt in den Raum Cham–Rotkreuz.
Die Kontroverse dreht sich bei dieser Strecke um die grund-
sätzliche, die grossräumige Streckenführung. Die sogeannte
Nullvariante ist bisher wenig diskutiert worden; die
Minderheit II (Seiler) verlangt diese allerdings. Kollege Seiler
wird diesen Antrag wahrscheinlich als Eventualantrag be-
gründen.

Die Nullvariante löst nichts: Der Kanton Zug würde ja nicht
ewig warten und das restliche Teilstück Richtung Knonau
geschlossen halten, es würde ein Druck auf das Knonauer-
amt und vor allem auf das Sihltal entstehen; auch am Hirzel
würden sich Probleme ergeben. Wenn man dort überhaupt
nichts machen würde, würde es sich wahrscheinlich um
einen verfassungswidrigen Zustand handeln, mindestens
wenn auf Nationalstrassenebene keine Lösung gefunden
werden könnte.

Dieser Streckenführung durch das Knonaueramt steht die
sogenannte Zimmerberg-Variante gegenüber. Diese
Variante führt von Cham nach Sihlbrugg und dann in einem
zirka 3,5 km langen Zimmerberg-Tunnel nach Horgen, um
dort die N 3 zu erreichen.

NUP-Kommission, Bundesrat und Kommissionsmehrheit
beantragen Ihnen, das fehlende Teilstück von zirka 13 km
durchs Knonaueramt zu bauen, die Minderheit I (Lüchinger)
beantragt die Zimmerberg-Variante. Diese Minderheit I ist
mit 13 zu 14 Stimmen unterlegen. Ferner liegt der Antrag der
Minderheit II als Eventualantrag (Seiler) vor, der auf die
Nullvariante tendiert, sofern die Zimmerberg-Variante nicht
obsiegt. Dieser Antrag ist mit 17 zu 8 Stimmen abgelehnt
worden. Die Minderheit III (Günter) möchte zuerst die Zim-
merberg-Variante erstellen lassen und nachher, aufgrund
von Erfahrungen, über die restlichen 13 km im Knonaueramt
entscheiden.

Der Entscheid betreffend der N 4 hat hohe politische Bri-
sanz. Zu dieser Strecke ist auch die grösste Zahl an Stel-
lungnahmen, Eingaben usw. eingegangen. Ueberdies fin-
den Ereignisse, die in Zürich oder um Zürich stattfinden,
einen grossen Widerhall in den Medien, weil dort viele
Medien ihren Sitz haben.

Von Bedeutung ist auch, dass im Kanton Zürich am 9. Juni
1985 zwei Volksabstimmungen stattgefunden haben: die
Volksinitiative für ein autobahnfreies Knonaueramt, die mit
171 564 Ja gegenüber 151 964 Nein angenommen worden
ist, und die Volksinitiative für eine umweltfreundliche Natio-
nalstrasse im Knonaueramt, die mit 166 000 Nein zu 153 000
Ja abgelehnt worden ist.

Aus dieser Abstimmung ist die Standesinitiative des Kantons
Zürich vom 10. August 1985 entstanden, die auf Streichung
der N 4 im Knonaueramt im Nationalstrassennetz abzielt.
Abgesehen von den Anhängern der Nullvariante wird die
Zusammenführung der verschiedenen Nationalstrassen-
züge nicht bestritten. Es geht um die Variante Zimmerberg
oder um die Variante Knonaueramt.

Es ist festzuhalten, dass die wichtigste Gruppe gegen die
Knonaueramt-Variante, die Arbeitsgruppe autobahnfreies
Knonaueramt, nicht die Nullvariante propagiert, sondern die
Zimmerberg-Variante befürwortet. Ich glaube, dass diese

Gruppe auch später zu ihrer Stellungnahme stehen wird. Ich weiss allerdings, dass in Zürich nicht allen Gruppierungen das gleiche Vertrauen entgegengebracht wird, weil – aufgrund von früheren Erfahrungen – befürchtet wird, dass diese Gruppen nach dem Sieg im Knonauseramt auch die Zimmerberg-Variante zu bekämpfen beginnen.

Welches sind nun die Vor- und Nachteile der verschiedenen Varianten? Im gesamtschweizerischen Verkehrssystem ergeben sich bei der Variante Zimmerberg bestimmte Vorteile. Für das Gesamtsystem ist zunächst die Verknüpfung der N 4 mit dem übrigen Netz von Bedeutung, eine Anforderung, die beide Varianten erfüllen.

Für die Zimmerberg-Variante spricht die Tatsache, dass das Nationalstrassennetz so vermascht wird, dass neben der N 1 eine zweite den belasteten Raum Zürich meidende und damit auch die die N 1 auf einem bestimmten Streckenabschnitt entlastende West-Ost-Transversale entsteht, nämlich Oftringen–(dann über die N 2) Emmen–Cham–Sihlbrugg–Horgen bzw. aus dem Berner Oberland über die N 8, die Brünig-Linie, Luzern–Cham–Sihlbrugg–Horgen.

Es gibt also, ähnlich wie in der Westschweiz, eine doppelte Linienführung, und von der Westschweiz her besteht die Möglichkeit, den Raum Zürich zu meiden. Für die Zentralschweiz entsteht eine Verbindung in den Raum Toggenburg–Glarus–Chur und Richtung Aargau.

Demgegenüber entstehen für die Verbindung von der Ostschweiz in die Zentralschweiz mit der Zimmerberg-Variante gewisse Erschwerungen, wahrscheinlich entsteht auch eine zusätzliche Belastung des «Y» in Zürich. Die Zimmerberg-Variante ruft eigentlich nach dem «Y».

Das zweite Kriterium ist die Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse der Region. Hier hat die N 4 Vorteile. Sie ist in der Lage, den Pendlerverkehr im Knonauseramt aufzunehmen, andererseits besteht aber die Gefahr, dass ein auf die Stadt Zürich ausgerichteter zusätzlicher Siedlungsdruck entsteht, obwohl das Knonauseramt nach kantonalem Siedlungskonzept nicht zum Vorortgebiet der Stadt Zürich werden soll. Wenn die N 4 gebaut wird, wird der Kanton Zürich kaum in der Lage sein, den Zimmerberg-Tunnel zu erstellen. Wenn die Zimmerberg-Variante gewählt wird, kann der Kanton Zürich genötigt sein, im Knonauseramt gewisse Umfahrungen und Ausbauten zu schaffen.

Mit dem Bau der N 4 lassen sich empfindliche Eingriffe in die landschaftsprägenden Elemente im Knonauseramt – wie Moränen, Drumlins und Weiher – kaum vermeiden, obwohl aufgrund der NUP-Untersuchungen am Projekt erhebliche landschaftsschonende Verbesserungen vorgenommen worden sind. Im weiteren findet auch ein Eingriff in das Naherholungsgebiet der Stadt Zürich statt.

Allerdings sind vom Landschaftsschutz her das Reusstal, westlich des Knonauseramtes, und das Gebiet des Türlersees, östlich davon, viel sensibler. Von der Verkehrsnachfrage her sind beide Varianten geeignet, die Anforderungen zu erfüllen. Bei der Zimmerberg-Variante ist ein Ausbau der N 3 zwischen Brunau und Wollishofen auf sechs Spuren nötig, es wäre aber unter Umständen nur ein zweispuriger Uetlibergtunnel erforderlich. Von den Kosten her ist die N 4 günstiger: N 4 210 Millionen, Zimmerberg 390 Millionen. Auch bei einem einröhrigen Uetlibergtunnel wäre der Zimmerberg immer noch teurer.

Die N 4 hat eindeutig eine grössere Umlenkungsfunktion. Sie wird tendenziell mehr Verkehr anziehen und das Sihltal besser entlasten als die Zimmerberg-Variante. Die N 4 kann auch schneller erstellt werden, weil der Planungsstand fortgeschrittener ist.

Politisch ist der negative Volksentscheid der Zürcher zur N 4 zu gewichten. Wenn es darum ginge, einen ganzen Nationalstrassenzug zu verhindern, wäre einem derartigen Entscheid kein sehr hoher Stellenwert beizumessen. Vorliegend bietet sich aber eine Variante an, die eindeutig die Anforderungen des übergeordneten Verkehrssystems erfüllt. Es stellt sich somit die Frage, ob Sie ein politisches Entgegenkommen zeigen wollen, wobei ich die Bedenken anerkenne, dass dieses Entgegenkommen unter Umständen nicht honoriert würde.

Ich fasse zusammen: NUP-Kommission, Bundesrat und Kommissionsmehrheit beantragen Ihnen, die N 4 durchs Knonauseramt zu bauen und dementsprechend der Ständesinitiative keine Folge zu geben. Die Minderheit I (Lüchinger) schlägt Ihnen die Zimmerberg-Variante vor. Die Minderheit II (Seiler) beantragt für den Fall, dass die N 4 obsiegen würde, die Null-Lösung. Allerdings würde bei diesem Antrag der Uetlibergtunnel bis zum Zusammenschluss mit der N 1c im Raume Birmensdorf erstellt. Die Minderheit III (Günter) ist für die Zimmerberg-Variante und möchte die N 4 nicht streichen, sondern den Entscheid mit einer Uebergangsbestimmung aussetzen, bis man die Erfahrungen mit dem Zimmerbergtunnel auswerten kann.

M. de Chastonay, rapporteur: La commission NUP, dans son rapport final relatif au tracé autoroutier de la N 4 Wettswil–Knonauseramt, a recommandé à une très forte majorité de 20 voix contre une de maintenir la N 4 dans le réseau des routes nationales. Alors que des problèmes aigus traduisant une situation conflictuelle entre la construction d'une autoroute et la sauvegarde du paysage pouvaient surgir, la commission extra-parlementaire NUP, tout en rejetant à tous les stades de ses études la variante zéro, écarte résolument la variante dite du tunnel du Zimmerberg qui consiste à diriger directement vers la N 3 tout le trafic s'écoulant par la N 4 du Gothard par le nouveau tracé de la N 4a destiné à remplacer l'artère autoroutière prévue pour traverser le Knonauseramt.

A la lecture du message du Conseil fédéral, vous savez aussi qu'il vous est proposé le maintien de la N 4 comme route nationale de première classe. On a fait valoir de part et d'autre que dans le résultat de l'évaluation technique, qui plaide nettement en faveur de la N 4, les analyses valeur-utilité et coûts-avantages privilégiaient l'une et l'autre le tracé prévu jusqu'ici entre Wettswil et Knonauseramt par rapport à une variante rejoignant directement la N 3 à Horgen. Il convient également de préciser que s'étendant sur une longueur de treize kilomètres, le tracé de la N 4 à travers le Knonauseramt conduit plus directement et rapidement l'automobiliste vers Zurich ou sa périphérie tout en déchargeant par le fait même une partie du trafic qui actuellement déjà a tendance à s'accumuler sur la N 3 en provenant soit de Lucerne, du Gothard, de Coire ou des stations grisonnes. Il est aussi à craindre qu'en renonçant à la N 4 l'on s'expose à moyen terme à la conversion de la N 3 en autoroute à trois pistes dans chaque sens, ce qui en milieu à forte densité d'habitat ne manquerait pas de causer des problèmes particulièrement difficiles à résoudre.

Dès lors, dans ce conflit d'intérêt caractérisé pour la N 4 par l'atteinte au paysage et l'utilisation de terrains agricoles, d'une part, et d'autre part, en ce qui concerne la N 3 par une surcharge du trafic en zone habitée, il apparaît à la majorité de votre commission que le maintien de la N 4 s'avère primordial par rapport aux inconvénients que certains ont dénoncés ou dénonceront encore. Cette prépondérance apparaît plus clairement lorsqu'en prenant quelque recul l'on se penche sur la situation des cantons sis dans des régions à l'est du périmètre zurichois.

L'on constate d'emblée que la N 4 constitue l'accès le plus direct vers ces régions comme aussi la liaison la plus rapide pour atteindre l'autoroute de contournement de Zurich, voire l'aéroport de Kloten. L'on doit également constater que la N 4, dans le contexte de tout le raccordement autoroutier Nord–Sud, va jouer un rôle stratégique considérable du simple fait qu'il évite à l'entrée de l'importante agglomération zurichoise la conjonction de plusieurs grands courants de trafics occasionnés par la N 13, la N 3, la N 2 et la N 14.

Il ne faut pas omettre non plus que, par le choix d'une variante mieux appropriée au site, ce qui est le cas et l'on en parlera tout à l'heure, la N 4, grâce à une construction partiellement souterraine, verra l'occupation des sols tomber de 94 à 60 hectares, étant entendu qu'une partie du tracé est construite, les terrains étant en partie déjà acquis,

ce qui donne incontestablement des avantages au facteur temps de réalisation.

La variante Zimmerberg occuperait quant à elle 20 hectares supplémentaires tout en ne solutionnant que de manière fort insatisfaisante les contingences du trafic.

Dans la minorité de votre commission, représentée par M. Lüchinger, l'on a fait valoir tout d'abord le scrutin consultatif intervenu le 9 juin 1985 par lequel les électeurs zurichois ont refusé, par 53 pour cent des voix contre 47, la construction de la N 4 à travers le Knonaueramt. Ensuite, l'on prétend que la variante du Zimmerberg et de la jonction directe avec la N 3 du bord du lac de Zurich et destinée à remplacer la N 4 devrait suffire très largement au besoin du trafic.

Selon diverses données qui nous ont été fournies, il apparaît que près de 30 pour cent du trafic suisse interne de la Suisse orientale et des Grisons empruntent le tracé du Hirzel, ce qui donne un gros volume de trafic à la liaison passant par la variante Zimmerberg. La protection du paysage, le respect du partage des zones économiques et industrielles de la région zurichoise avec celles de Cham et de Zoug constituent également un élément à prendre en considération.

La construction de la N 4, selon ses partisans, peut constituer un facteur d'industrialisation de toute une zone qui est vouée à l'agriculture et à la détente. Il vaut mieux, dans ces conditions, prétend la minorité, poursuivre la construction de la N 4a en la dotant du tunnel du Zimmerberg, ce qui financièrement, suivant leurs dires, ne reviendrait pas plus cher que la N 4.

La proposition Lüchinger a recueilli 13 voix dans la commission alors que celle du Conseil fédéral l'emporte par 14 voix. La proposition de M. Seiler, refusée par 17 voix contre 8, proposait un tracé de N 4, première classe, passant de Zurich-Brunau au tunnel de l'Uetliberg et de Cham à Holzhäusern. Il a paru, en effet, déterminant à la majorité de la commission, que la concentration du trafic sur la N 3 ne saurait s'imposer avec clarté et évidence d'autant que, lors de la construction de ce tracé, on s'est déjà trouvé confronté à de très sérieux problèmes de chantiers, d'existence d'une nappe phréatique importante, de danger de glissement d'un terrain mal aggloméré qui a nécessité la pose d'imposants murs ancrés dans le sous-sol. En cas d'agrandissement inévitable de cette N 3, si la N 4 était abandonnée, on doit s'attendre à de très grosses difficultés techniques, difficultés d'autant plus sérieuses qu'à l'approche de la ville de Zurich on portera de plus en plus atteinte aux zones habitées. Lorsqu'on constate que, dans la région de Brunau, on doit aujourd'hui compter avec une charge de trafic de quelque 50 000 véhicules par jour, on pense immédiatement à l'absolue nécessité d'un agrandissement de cette route nationale à six pistes qui se révélera également indispensable dans la région de Wollishofen en cas de renonciation à la N 4. Et puis, fait non négligeable, le Sihltal, contrairement à ce que l'on a affirmé çà et là ne se révèle pas spécialement approprié à recevoir un trafic d'importance nationale vu sa configuration particulière. Enfin, en ce qui concerne la durée prévisible des travaux, et je crois que c'est un élément important dans la discussion, l'on devrait compter, selon les indications qui nous ont été fournies par l'Office fédéral des routes, avec une durée de 10 à 15 ans pour le tunnel de l'Uetliberg et de 10 à 12 ans pour le tunnel du Zimmerberg, ce qui ne résoudra pas, hélas, entre-temps les très fortes congestions du trafic que les routes cantonales de toute la région connaissent ou vont connaître.

Je signale enfin que, par 14 voix contre 9, l'initiative du canton de Zurich excluant du réseau des routes nationales la RN 4 entre le Reppischtal et la frontière cantonale de Zoug-Zurich a été rejetée pour les raisons qui ont été exposées et qui plaident en faveur du maintien de la N 4. Je vous invite donc à suivre les propositions de la majorité de votre commission et à rejeter toutes les autres.

Président: Wir kommen jetzt zu den Antragstellern. Es haben sich fast 30 Einzelredner zur N 4 eingetragen. Unser

Ziel ist es, mit dieser Vorlage trotz allem heute noch fertig zu werden. Ich möchte die Damen und Herren bitten, sich möglichst kurz zu fassen. Dann könnten wir morgen zwischen 8 und 10 Uhr noch die Volksinitiative zur Rettung des Simmentals vornehmen, welche ebenfalls unter Zeitdruck behandelt werden muss.

Lüchinger, Sprecher der Minderheit I: Ich trete mit einem Handikap vor Sie. Ich wohne nämlich im Knonauer Amt und manche von Ihnen werden sagen: der spricht ja nur aus persönlichen Interessen oder seiner Wähler wegen. Ich habe während des Augenscheins der Kommission im letzten Jahr den Kollegen gezeigt, wo ich wohne: zuoberst auf der Anhöhe Richtung Reppischtal, zwei Kilometer entfernt vom nächsten Ort, an dem die N 4, falls sie je gebaut wird, vorbeikäme – erst noch verdeckt durch einen bepflanzten Erdwall. Und nur 2 Prozent der Stimmbürger meines Wahlkreises wohnen im Knonauer Amt. Wenn ich mich als Sprecher der Minderheit zur Verfügung gestellt habe, so darum, weil ich wahrscheinlich wie kein zweiter in diesem Saal seit ungefähr 20 Jahren das Ringen und das Umdenken um die N 4 aus nächster Nähe verfolgt habe.

Als meine Frau und ich im Jahre 1963 Land für unser Einfamilienhaus in Wettswil am Albis kauften, war ein Motiv für die Standortwahl die feste Erwartung, dass ungefähr im Jahr 1976 die N 4 und der Uetliberg-Strassentunnel gebaut sein würden und dass ich damit eine wunderbare direkte Autoverbindung zu meinem Arbeitsort in Zürich haben würde.

So dachte damals die Mehrheit der Einwohner im Knonauer Amt. Wir haben im Jahre 1969 in unserem Bezirk eine Verkehrsumfrage durchgeführt. Dabei haben sich 90 Prozent der über tausend Antworten dafür ausgesprochen, dass die N 4 so rasch wie möglich gebaut werde. Als im Jahr 1976 zum erstenmal eine Opposition gegen die N 4 auftrat, haben alle gelächelt; auch ich habe etwas gelächelt. Neun Jahre später aber, im letzten Jahr, hat eine Mehrheit der Stimmberechtigten des Kantons Zürich sich gegen die N 4 ausgesprochen, und so traditionsreiche Institutionen wie die «Neue Zürcher Zeitung» oder der «Landwirtschaftliche Verein des Kantons Zürich» haben in der Kampagne die Nein-Parole zur N 4 vertreten. Das zeigt Ihnen, dass ein grundsätzliches Umdenken stattgefunden hat.

Sollte im Verlaufe dieser Debatte jemand an dieses Pult treten und behaupten, dass es den Opponenten der N 4 nur darum gehe, ihre Ruhe vor der eigenen Haustüre zu verteidigen, so muss ich Ihnen sagen, dass dieser Sprecher all jenen Leuten, deren Tätigkeit ich seit zehn Jahren verfolge, unrecht tut, weil es ihnen von Anfang an um eine Grundsatzfrage des Umweltschutzes gegangen ist.

Zur verkehrspolitischen Beurteilung: Schon bei der Planung des schweizerischen Nationalstrassennetzes im Jahre 1957 hatte die damalige Planungskommission beide Varianten, Zimmerberg und N 4, als ebenbürtige Alternativen überprüft. Eine der Überlegungen, die damals zur Wahl der N 4 führten, bestand darin, dass man sagte: Man muss das unterentwickelte Knonauer Amt etwas fördern. Genau das will heute niemand mehr.

Interessant ist auch, dass sich damals, in den fünfziger Jahren, der Regierungsrat des Kantons Zug in einer Eingabe an das Departement des Innern vehement für die Zimmerberg-Variante eingesetzt hat, und zwar aus vier Hauptgründen: Einmal wegen der direkteren Verbindung zwischen dem Wirtschaftsraum Baar-Zug und Zürich. Zweitens weil der Regierungsrat der Meinung war, die Verkehrsverbindung zwischen der Innerschweiz und Graubünden (Ostschweiz, Oesterreich) habe eine grosse Bedeutung, der die Zimmerberg-Variante entgegenkomme. Dann ging es dem Kanton Zug auch aus innerkantonalen Verkehrsgründen darum, die Achse Cham-Sihlbrugg zu Lasten des Bundes zu bauen; und viertens hat der Zuger Regierungsrat ausdrücklich erklärt, dass die Landschaft des Knonauer Amtes eben einen hohen Stellenwert habe. Heute ist nur eines dieser Interessen des Kantons Zug dahingefallen, nämlich die

Achse Cham–Sihlbrugg; sie wurde inzwischen weitgehend zulasten des Bundes mit der N 4a gebaut. 24 Jahre später haben die Fachleute der Kommission Biel die beiden Alternativen Zimmerberg und N 4 wiederum ungefähr gleich bewertet. Ich gehöre zu denen, welche die Fachstudien der Kommission Biel ausserordentlich hoch einstufen; sie hat gute Arbeit geleistet. Die Kommission Biel ist allerdings an verschiedenen Orten zu politischen Entscheiden gelangt, aber das können wir ja jetzt hier korrigieren.

In der Nutzwertanalyse haben die Fachleute der N 4 54,2 Punkte zugemessen, der Zimmerbergvariante 53,3 Punkte. Der Unterschied beträgt also nur 0,9 Punkte. Schon bei der Ersetzung des Uetliberg-Strassentunnels durch den ebenfalls in Diskussion stehenden Tunnel von Zürich in den Raum Birmensdorf, den sogenannten gestreckten Uetliberg-Tunnel, würde die Variante Zimmerberg 55,5 Punkte erhalten und damit eindeutig vor die N 4 zu stehen kommen. Sie können das im Anhang zum Schlussbericht der Kommission Biel auf Seite 99 nachlesen. Ich empfehle ohnehin allen Befürwortern der N 4, diesen Anhang etwas genauer anzusehen.

Die Zimmerberg-Variante bringt eine einwandfreie Lösung der Verkehrsverbindung zwischen Zürich und der Innerschweiz. Was das Tempo der Realisierung betrifft: Es wird wahrscheinlich möglich sein, die N 4 innerhalb von etwa sechs Jahren zu realisieren, sofern man auf wesentliche Trasse-Verbesserungen verzichtet. Wenn man Verbesserungen vornimmt, würde es viel länger gehen. Aber die N 4 wird am Uetliberg auflaufen; denn um den Uetliberg-Tunnel tobt zurzeit ein Variantenstreit mit vier verschiedenen Lösungen. Bis dieser geschlichtet ist, wird es noch lange gehen.

Für den Zimmerberg-Tunnel liegt dagegen die Projektstudie eines Ingenieur- und Planungsbüros vor, in Auftrag gegeben durch die Kommission Biel. Die Leute haben sogar die geologischen Gegebenheiten und die Lüftungsprobleme des Tunnels geprüft. Und was den Anschluss an die N 3 betrifft, so kommt dieser auf das heute schon bestehende Anschlusswerk der Hirzelstrasse zu liegen, das nur erweitert werden muss.

Der Zimmerberg-Tunnel würde gleichzeitig eine wichtige Verkehrsverbindung zwischen der Innerschweiz und der Ostschweiz erfüllen. Heute fliesst dieser Verkehr über die sanierungsbedürftige Strasse im Erholungsgebiet des Hirzels.

Sobald das Nationalstrassenstück zwischen Emmenbrücke und Gisikon einmal geschlossen sein wird, erlangt diese neue Ost-West-Verbindung eine sehr viel höhere, eine landesweite Bedeutung. Man wird dann von der N 1 über die N 2 und den Zimmerberg-Tunnel auf die N 3 und dort Richtung Graubünden, Heimat unseres Bundesrates Schlumpf, fahren.

Zur Stadt Zürich. Die Befürworter der N 4 machen geltend, dass die Zimmerberg-Variante viele Automobilisten veranlassen werde, statt der Umfahrung von Zürich die Durchfahrt von Zürich zu wählen. Ich meine, dass die Behörden von Zürich das durch verkehrslenkende Massnahmen auf ein Minimum werden reduzieren können. Hinzu kommt aber, dass der Zürich überschreitende Verkehr aus der Innerschweiz relativ gering ist.

Sie haben von Herrn Steinegger gehört, dass man im Falle der Zimmerberg-Variante für den Uetliberg-Tunnel mit zwei Röhren auskommen kann. Die Planungsgruppe Zimmerberg, welche die Zimmerberg-Variante bekämpft, hat der Kommission im letzten Jahr die Ergebnisse einer neuen Verkehrserhebung zugestellt. Daraus geht hervor, dass auf sämtlichen Achsen, welche von der Innerschweiz Richtung Zürich führen – sei es durch das Sihltal, das Knonauer Amt oder über den Hirzel und die N 3 –, 34 Prozent aller heutigen Fahrten ihr Ziel in der Stadt Zürich selbst haben. Das zweitwichtigste Zielgebiet dieser Fahrten bilden die Gemeinden des Bezirkes Horgen, das dritt wichtigste die über die N 3 angefahrne Ostschweiz, das vierte das Knonauer Amt, erst dann folgen mit relativ geringen Zahlen das Glattal und der Raum Winterthur–Schaffhausen–Deutschland. Ich stelle

den Befürwortern der N 4 die Unterlagen gerne zur Verfügung, damit sie das kontrollieren können.

Viel dramatischer als die Durchfahrt durch Zürich, welche schwarz an die Wand gemalt wurde, ist aber folgender Umstand: Aus den Zahlen der Kommission Biel geht hervor, dass die N 4 pro Tag 25 000 Fahrzeuge mehr in die Stadt Zürich bringt als die Zimmerberg-Variante. Als ich diese Zahl vor ungefähr drei Jahren zum ersten mal hörte, habe ich sie nicht geglaubt. Ich habe gedacht, da phantasiere jemand. Ich habe Herrn Carl Hidber, Professor für Verkehrsplanung an der ETH Zürich, Ausschussmitglied der Kommission Biel, angerufen; er hat mir diese Zahl bestätigt. Er hat sie damit erklärt, dass die N 4 eine breiträumige Erschliessung, nicht nur des Knonauer Amtes, sondern des anschliessenden Aargaus bringe. Die damit verbundenen besseren Verkehrsverbindungen führen zu Mehrverkehr. Er hat auch beigelegt, dass es für die Stadt Zürich schwer sein werde, diesen Mehrverkehr zu verkraften.

Zum Bezirk Horgen. Die Zimmerberg-Variante führt zu einer starken Mehrbelastung der N 3; das ist unbestreitbar. Ich habe daher Verständnis für die Reaktionen aus dem Bezirk Horgen gegen diesen Mehrverkehr. Allerdings muss man berücksichtigen, dass damit die weitgehende Verkehrsentlastung der Sihltalstrasse erkaufte wird; sie liegt auch im Bezirk Horgen. Die Entlastung der Sihltalstrasse ist bei der Zimmerberg-Variante sogar noch grösser als bei der N 4; auch das steht im Bericht der Kommission Biel. Hinzu kommt, dass der Zimmerberg-Tunnel dem zum Bezirk Horgen gehörenden Naherholungsgebiet Hirzel eine grosse Verkehrsentlastung bringen wird.

Auch darf man nicht nur auf die Immissionen schauen. Man muss ebenso die Verkehrsvorteile berücksichtigen. Der Zimmerberg-Tunnel wird dem Bezirk Horgen eine bequeme, direkte Verbindung zur Innerschweiz und zum Gotthard bringen. Wenn man das alles mitberücksichtigt, halten sich für den Bezirk Horgen Vor- und Nachteile die Waage.

Zur Umwelt; zuerst zur Landschaft. Das Knonauer Amt ist heute noch ein ländliches, vorwiegend landwirtschaftliches Gebiet zwischen der Albiskette und der Reuss. Es bildet einen natürlichen Trenngürtel zwischen der Agglomeration Zürich und dem rasch wachsenden Wirtschaftsraum Zug und Baar. Wenn Sie die N 4 durch diese schöne Landschaft bauen, werden Sie trotz allen guten Absichten landesplanerischer Art in etwa 100 Jahren diesen grünen Trenngürtel nicht mehr haben. Dann werden Sie eine Agglomeration von Zürich bis Zug haben, weil der Druck zur Besiedlung und Industrialisierung sehr gross sein wird. Sie müssen aus diesen langfristigen Perspektiven heraus Ihren Entscheid treffen.

Nun zum Kulturland. Gemäss den Zahlen auf Seite 70 im Anhang des Schlussberichtes Biel würden im Falle der Erstellung der N 4 94 ha Landwirtschaftsfläche verlorengehen, bei der Zimmerberg-Variante nur 18 ha. Sie werden es jetzt dann erleben, dass die Befürworter der N 4 versuchen werden, diese von Fachleuten ermittelten Zahlen in ein Nichts aufzulösen. Man wird Ihnen zum Beispiel erklären, die Wahl der Zimmerbergvariante würde im Knonauer Amt Umfahrungsstrassen erfordern. Dazu würden Dutzende von Hektaren Land erforderlich sein. Auch da zitiere ich wieder die Fachleute der Kommission Biel: Auf Seite 70 im Anhang des Schlussberichtes ist nämlich nachzulesen, dass die N 4 die Hauptverkehrsachse durch das Knonauer Amt werktags um täglich 14 000 Fahrzeuge entlasten wird, die Zimmerbergvariante aber um 13 000 Fahrzeuge, also eine praktisch identische Entlastung der Dörfer des Knonaueramtes durch beide Varianten. Darum ist die Argumentation mit den Umfahrungsstrassen eindeutig falsch.

Im weiteren wird geltend gemacht, durch geplante Verbesserungen der N 4, insbesondere durch zusätzliche Tunnelbauten, könne man zusätzliche Hektaren einsparen. Soweit die Kommission Biel solche Verbesserungen vorgeschlagen hat, sind sie in den Zahlen von 94 Hektaren und 18 Hektaren bereits eingeschlossen. Andere Verbesserungen, wie sie zum Beispiel in diesem schönen grünen Prospekt enthalten sind, der Ihnen vor einigen Tagen von Seiten der N 4-

Befürworter verteilt wurde, hat weder der Regierungsrat des Kantons Zürich beantragt, noch hat ihnen das zuständige Bundesamt zugestimmt, noch sind sie jemals in der nationalrätlichen Kommission in irgendeiner Weise diskutiert worden. Sie hängen alle in der Luft.

Ferner wird geltend gemacht, die Wahl der Zimmerbergvariante würde eine Verbreiterung der N 3 um zwei Fahrspuren bedingen. Die Fachleute in der Kommission konnten das nicht bestätigen. Die Kommission hat diese daraufhin einfach ignoriert.

Zum Schluss möchte ich Ihnen sagen: Die Stimmbürger des Kantons Zürich haben mehrheitlich die N 4 abgelehnt. Es ist so, dass im Bezirk Horgen auch sehr viele Stimmen gegen die N 4 und im Bezirk Affoltern sehr viele Stimmen für die N 4 abgegeben wurden. Es kommt aber meiner Meinung nach gar nicht auf diese Bezirke an. Es kommt auch nicht auf den Kanton Zürich an. Es geht nicht um eine Frage des Kantons Zürich, sondern um eine allgemeine Grundsatzfrage des Umweltschutzes.

Bei der Volksabstimmung im Kanton Zürich ging es um diese Grundsatzfrage. Ich glaube, dass über sie in anderen Kantonen vom Souverän ähnlich entschieden würde. Ich bitte Sie, das zu beachten. Es muss uns doch zu denken geben, dass alle Umweltschutzorganisationen und der Bauernverband gegen die N 4 sind. Ich bitte Sie daher, ebenfalls dementsprechend zu entscheiden. Ich danke Ihnen.

Seiler, Sprecher der Minderheit II: Ich spreche hier für die Standesinitiative des Standes Zürich, das heisst ich bin der Vertreter derjenigen Bürgerinnen und Bürger des Kantons Zürich, die am 9. Juni 1985, wie das der Kommissionspräsident bereits bekanntgegeben hat, die Initiative für ein autofreies Knonauer-Amt gutgeheissen haben, die Initiative für eine umweltfreundliche N 4 jedoch abgelehnt haben. Ich meine, das sei, auch wenn es Herrn Feigenwinter nicht passt, eine klare Meinungsäusserung, die von diesem Parlament nicht einfach übergangen werden kann, wie wir es mit der N 5 im Kanton Solothurn gemacht haben.

Zur Zimmerbergvariante konnte sich das Zürchervolk nicht äussern. Es müssten Spekulationen angestellt werden, wie die Abstimmung herausgekommen wäre, wenn diese Variante zur Diskussion gestanden hätte. Ich möchte auf diese Spekulationen nicht eingehen, glaube aber, dass es am Resultat nicht sehr viel geändert hätte.

Ich verstehe auch meinen Antrag, wie der Herr Kommissionspräsident den seinigen, als einen Eventualantrag, falls der Antrag Lüchinger zum Bau der Zimmerbergvariante unterliegt. Ich möchte ganz klar betonen: Die Minderheit macht hier einen grossen Schritt. Sie ist zu einem Kompromiss bereit, aber er fällt uns gar nicht leicht. Auch der Zimmerberg hat grosse Mängel, vor allem in bezug auf die Folgen für die Stadt Zürich.

Was spricht gegen die N 4 im Knonauer Amt? Ich kann mich hier aufgrund der Ausführungen von Kollega Lüchinger auf zwei Argumente beschränken, die ich noch ein wenig ausführen möchte. Erstens wäre der Kulturlandverlust zu behandeln, zweitens möchte ich ein paar Sätze zur Zerstörung unserer Landschaft im Knonauer-Amt sagen.

Es ist doch eigenartig mit unserer Politik. Das Volkswirtschaftsdepartement beklagt im 6. Landwirtschaftsbericht, dass immer noch zuviel landwirtschaftliche Fläche für andere Zwecke verloren gehe. Das Justiz- und Polizeidepartement unter Elisabeth Kopp stellt fest, dass Tag für Tag weitere zehn Hektaren landwirtschaftliches Kulturland, das ist ein guter Bauernhof, überbaut werden. In dieser Weise könne es – so Frau Kopp – nicht mehr weitergehen. Sie schicke daher eine Revision der Verordnung des Raumplanungsgesetzes in die Vernehmlassung, da eine Tendenzwende nicht in Sicht sei. Auch der Bauernverband hat sich zu Wort gemeldet und beklagt den ständigen Verlust an landwirtschaftlichem Kulturland. Aber es geht dem Bauernverband wie so manchen Verbänden und Gewerkschaften auch: die Mitglieder machen nicht immer richtig mit. Ich komme mir manchmal wie ein Schachspieler vor, der verur-

teilt ist, immer nur mit den schwarzen Figuren zu spielen, und die Bauern laufen davon.

94 Hektaren Kulturland gehen im Knonauer Amt verloren, und zwar direkt für das Strassentrassee. Es bleibt aber nicht bei dem direkten Verlust für das Trassee, denn die Autobahn erweist sich als Auslöser eines sich selbst verstärkenden Wachstumsprozesses. Der NUP-Bericht quantifiziert den sekundären Verlust auf acht Hektaren. Das ist eindeutig zu tief gegriffen. Das zeigt auch eine Studie zur Strecke Bern–Rothrist der N 1. Diese Studie weist nach, dass bereits innerhalb des ersten Jahrzehnts an nur neun Anschlussstellen autobahnbeeinflusste Folgebetriebe der Landwirtschaft weitere 183,8 Hektaren entzogen haben. Mit anderen Worten: Auf jede Are landwirtschaftliche Nutzfläche für den Bau der Strasse, also für den primären Landverbrauch, kamen 37 Quadratmeter für Folgebetriebe. Das Verhältnis wird im Knonauer Amt nicht anders sein, vielleicht noch ungünstiger, weil hier auch der Siedlungsdruck enorm zunehmen wird.

Zur Zerstörung der Landschaft: Dieses relativ schmale Gletschertal, diese noch weitgehend intakte Kulturlandschaft mit Naturschutzgebieten, mit schützenswerten Drumlin- und Moränenlandschaften, mit fruchtbaren Hecken, grünen Wiesen, von dem die Einheimischen liebevoll als «Säuliamt» sprechen, diese Landschaft darf nicht durch eine Autobahn zerstört werden.

Gehen Sie einmal hin! Vielleicht werden Sie dort auch mit Suppe, Käse und Wein bewirtet – vielleicht auch nur mit Most –; aber gehen Sie hin, und lassen Sie diese Landschaft einmal auf sich einwirken. Sofern Sie noch in der Lage sind – ich hoffe das für Sie –, Eindrücke der Natur, einer herrlichen Landschaft aufzunehmen, auf die Augen, auf das Herz wirken zu lassen, sind Sie sicher mit mir einverstanden: es wäre eine Sünde, diese wunderschöne, intakte Landschaft auch noch dem Verkehr zu opfern. Es wäre um so mehr eine Sünde, als eine gültige Alternative vorliegt.

Es ist in der Tat so, wie unlängst die «Neue Zürcher Zeitung» in zwei Artikeln die Titel gesetzt hat. Vor der Abstimmung zur N 4 war der Titel: «N 4 – nicht mehr zeitgemäss»; und im Hinblick auf unsere Debatte setzte sie den Titel: «N 4-Entscheid als politische Herausforderung». Sind wir dieser politischen Herausforderung gewachsen? Wir sind ihr gewachsen, aber nur dann, wenn wir den Mut aufbringen, die N 4 zu streichen und der Variante von Herrn Lüchinger zuzustimmen.

Ich möchte hier einen echten Appell an unseren Herrn Bundesrat Schlumpf, den naturverbundenen Burschen, richten: Machen Sie ebenfalls einen Schritt! Herr Bundesrat, Ihr Schritt muss nicht so gross sein wie der Schritt, den die Minderheit gemacht hat. Wir haben einen Riesenschritt gemacht, da wir für die Zimmerbergvariante eintreten. Bieten Sie Hand für die bessere oder nach meiner Version für die weniger schlechte Lösung; das Volk im Kanton Zürich wird Ihnen ewig dankbar sein!

Günter, Sprecher der Minderheit III: Die Landesring/EVP-Fraktion unterstützt die Variante Zimmerbergtunnel und das Streichen der N 4. Gefühlsmäßig neige ich persönlich dazu, die N 4 ersatzlos zu streichen. Ich habe mir vor Jahren einmal geschworen, nie mehr mitzuhelfen, noch einen Meter Autobahn neu in das Netz aufzunehmen. Ich muss sagen, ich habe mich hier überzeugen lassen, dass der Zimmerbergtunnel eine Variante darstellt, um das Knonauer Amt zu retten. Wenn man die Situation an Ort und Stelle sieht, ist es klar, dass die Zimmerberg-Variante durch den bestehenden Autobahnbau der N 4a bereits dermassen präjudiziert ist, dass es praktisch nur noch den Bergdurchstich mit einem Tunnel braucht. Wichtig war bei unseren Überlegungen auch, dass eine kürzere Verbindung von der Inner- schweiz nach Graubünden und in die Ostschweiz entsteht, die für einmal nicht über Zürich führt. Trotz offensichtlich guten Argumenten – Herr Lüchinger hat sie Ihnen hier vorgetragen – ist es ihm in der Kommission nicht ganz gelungen, eine Mehrheit hinter sich zu bringen.

Herr Seiler hat es vorhin angetönt: für uns als Umweltschützer ist der Zimmerbergtunnel auch schon eine Belastung, einfach durch die Tatsache, dass es ein energieintensives Stück Autobahn ist; wir wissen, dass Tunnel relativ viel Energie brauchen. Aber wir sind es gewöhnt, dass wir als Umweltschützer trotz Widerstand immer wieder schmerzhaft Konzessionen machen müssen, einfach um noch Schlimmeres zu verhindern. Wir sind daher noch einen Schritt weiter gegangen und versuchen, Ihnen eine Lösung zu offerieren, die Sie vielleicht doch akzeptieren, weil wir uns überlegt haben, dass möglicherweise dieser Rat leider noch autobahnfreundlicher gestimmt sein könnte, als es die Kommission war.

Wir schlagen Ihnen mit der Minderheit III als äussersten Kompromiss vor, dass der Zimmerbergtunnel gebaut und über die N 4 nicht entschieden wird. Es ist also ein Schritt weiter Richtung Mehrheit der Kommission. Wir haben dem Präsidenten empfohlen, dass Ihnen diese Frage in einer Eventualabstimmung zuerst vorgelegt wird.

Die Ueberlegung hinter diesem Antrag ist folgende: Gegner der Zimmerberg-Lösung und Befürworter der N 4 argumentieren, wenn man diese Lösung wähle, dann würde das relativ bald zu einem Verkehrszusammenbruch auf der N 3 führen. Persönlich glaube ich nicht daran, aber es wäre sinnvoll, das zuerst einmal zu versuchen, auch hier eins nach dem andern zu bauen, nicht Autobahnen auf Vorrat zu erstellen. Daher der Antrag, zuerst den Zimmerbergtunnel zu erstellen und dann zu sehen, wohin uns das führt.

Ich möchte Sie in diesem Sinne bitten, falls Sie skeptisch sind, der Minderheit III in der ersten Eventualabstimmung gegenüber der Minderheit Lüchinger zu helfen. Wir wollen in der Zielrichtung dasselbe, es ist nur ein etwas offenerer Kompromiss.

Lassen Sie mich noch ein Wort zu den Abstimmungen unter Namensaufruf sagen. Es hat sich heute morgen in diesem Rat sehr viel Unwille über diese zahlreichen Namensaufrufe breitgemacht. Es ist einfach so, dass die Autobahnabschnitte, die wir zu überprüfen haben, in verschiedenen Teilen unseres Landes liegen. Ueberall sind grosse Gruppen von Bürgern interessiert, wie «ihre» Parlamentarier bzw. die Vertreter jener Parteien, denen sie nahe stehen, bei dieser Frage stimmen. Hier ist Transparenz wirklich sehr wichtig. Ich entschuldige mich dafür, dass damit ein gewisser Zeitaufwand verbunden ist, aber aus politischen Gründen ist der Namensaufruf bei all diesen Strassenstücken unbedingt notwendig. Dass damit ein riesiger Zeitaufwand zusammenhängt, ist nicht unser Fehler, es liegt am System, das wir haben. Vielleicht kommen wir mit der Zeit dazu, zu einem System überzugehen, mit dem man schneller abstimmen könnte.

Ich möchte mich also für diesen Zeitaufwand entschuldigen. Für die Tatsache, dass wir die Namensaufrufe machen, entschuldige ich mich nicht, weil ich überzeugt bin, dass das Schweizervolk wissen will, wie wir hier abstimmen, und dass wir ihm diese Kenntnis geben müssen. Es interessiert sich ebenfalls für die N 1 und für die N 7, und nicht nur für die Autobahnen im Raume Zürich, obwohl sie zugegebenermassen die grössten politischen Diskussionen ausgelöst haben.

Ich hoffe, dass wir heute Abend mit den «Säuliamtlern» alle die Veloglocken betätigen können, die sie uns zugesandt haben. Sie haben ja geschrieben: «... wenn die N 4 nicht durch das Knonauer Amt kommt, werden nicht nur bei uns zu Hause diese Veloglocken läuten.»

Stappung: In den vergangenen Jahren hat ein Umdenken weiter Bevölkerungskreise stattgefunden. Umweltschutz steht heute vor Strassenbeton um jeden Preis. Fehlplanungen sind bekannt. Nach seinen Aussagen in der Kommission würde Herr Bundesrat Schlumpf zum Beispiel das Ypsilon heute auch nicht mehr so planen. Mit dem Verzicht auf den Bau der N 4 können wir beweisen, dass das Parlament mit seinem Denken nicht im Jahre 1960 stehengeblieben ist. Das Zürichervolk hat sich mit einer respektablen Mehrheit gegen den Bau der N 4 ausgesprochen. Dieses eindeutige

Votum muss respektiert werden. Argumente wie «gesamtschweizerische Interessen» und «Interessen der Nachbarkantone» müssten berücksichtigt werden, stossen ins Leere. Mit dem Bau der N 4 würde nicht nur ein erstklassiges und naturnahes Erholungsgebiet, sondern auch ein weitgehend ausgezeichnetes Kulturland für immer zerstört. Die nach kantonalem Massstab schutzwürdige Moränenlandschaft im Knonauer Amt mit für Mensch und Tier wertvollen Naturschutzobjekten würde ebenfalls für immer zerstört. Auch in bezug auf ökologische Verhältnisse ergäben sich gravierende Nachteile für die Region.

Wenn ich an die in diesem Rat geführten Umweltschutzdebatten zurückdenke, kommt dem Umweltschutz gesamtschweizerisch mit Abstand erste Priorität zu.

Mit der Zimmerberg-Variante kann eine einigermaßen vernünftige Umplanung erfolgen. Den Interessen der Nachbarkantone ist mit der Zimmerberg-Variante bestimmt gedient. Es wird viel weniger Kulturland für diese Variante benötigt. Rund die Hälfte der neuen Strecke wäre kürzer als durch das Knonauer Amt. Die Variante Zimmerberg entlastet neben dem Knonauer Amt auch das Limmattal, insbesondere aber das heute in diesem Bereich am stärksten frequentierte Sihltal sowie die Region Hirzel.

Die im Bericht Biel für das Jahr 2000 prognostizierten Verkehrsaufkommen auf der N 3, die eine Erweiterung von gewissen Streckenabschnitten auf sechs Spuren notwendig machen sollen, sind umstritten. Wenn sie stimmen würden, müsste die N 4 bereits heute sechsspurig gebaut werden, woran offenbar die Spekulanten im Knonauer Amt interessiert wären.

Es ist unsere Pflicht, der wachsenden Besorgnis der Bevölkerung um die Zerstörung von Landschaft und Umwelt durch den Nationalstrassenbau Rechnung zu tragen. Bei einem Verzicht auf die N 4 müssen überhaupt keine verkehrspolitischen Nachteile in Kauf genommen werden.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Minderheit II zuzustimmen. Wenn Sie damit zu grosse Mühe haben, bitte ich Sie, den Antrag von Herrn Lüchinger zu unterstützen.

Dünki: Zuerst zur Interessenbindung: Ich wohne im Bezirk Horgen. Mir kann man nicht den Vorwurf machen, ich sei an der Verhinderung der N 4 direkt interessiert.

Die Fraktion des Landesrings und der EVP schliesst sich mit grosser Mehrheit dem Minderheitsantrag Seiler an. Grundsätzlich votieren wir bei diesem Abschnitt für eine sogenannte Null-Variante. Wir treten aber nicht nur für die Null-Variante ein. Wir verlangen, wie wir in den letzten Jahren bewiesen haben, einen starken und raschen Ausbau des öffentlichen Verkehrs.

Nun habe ich eine Frage an Herrn Bundesrat Schlumpf: Wieso erstellen wir ein solch einschneidendes Bauwerk wie die N 4 gegen den Willen einer regional gewichtigen Opposition? Ich glaube, es ist unbestritten, dass der Kanton Zürich als gewichtige Opposition zu betrachten ist. Ich erinnere Sie nochmals daran, dass das Zürichervolk durch eine Abstimmung bekundet hat, dass es keine, auch keine sogenannte umweltschonende Autobahn in dieser Gegend wünscht. Ich lasse den Einwand nicht gelten, was im nationalen Interesse liege, dürfe nicht an regionalen Eigenheiten scheitern. Die Mehrheit der Zürcher hat für diese Argumentation wenig Verständnis. Nach meiner Meinung liegt es vor allem im nationalen Interesse, keine Autobahnen mehr zu bauen, und zwar im ganzen Land. Das ist das Gebot der Stunde. Es erfordert Weitblick und Mut zum Verzicht.

Wenn wir aber eine Nationalstrassenverbindung Inner- und Ausserschweiz-Zürich unbedingt haben müssen, ist die heute vorgeschlagene Zimmerberg-Variante unter Würdigung aller Aspekte das kleinere Übel. Bedingung ist indessen, dass vorgängig oder gleichzeitig auch der gestreckte Uetliberg-Tunnel in Betrieb genommen werden kann. Auch ich trete dafür ein, dass das Sihltal im Bezirk Horgen bzw. die Hirzelstrasse über den Zimmerberg so rasch als möglich vom Durchgangsverkehr entlastet werden müssen. Mit den Tunnel-Lösungen kann hier wirksam Abhilfe geschaffen werden.

Darf ich Sie auch daran erinnern, dass die Nationalstrasse bereits von Cham bis Sihlbrugg gebaut und in Betrieb ist: der Ast N 4a. Herr Bundesrat, ist dieses Teilstück nicht zu Unrecht gebaut worden, wenn die Autobahn durch das Knonauer Amt führt?

Ich befürchte, dass trotz Bau der Strecke Mettmenstetten–Wettswil viele Zürcher Einwohner weiterhin das Sihltal als Verbindung nach der Innerschweiz benützen werden, vor allem diejenigen, die in den südlichen und östlichen Quartieren wohnen, weil sie den Umweg via Knonauer Amt, Waldegg oder Schlieren nicht in Kauf nehmen. Für diese Automobilisten wäre ein Zimmerberg-Tunnel viel vorteilhafter und kürzer. Das ist eine ganz nüchterne Betrachtungsweise.

Falls der Minderheitsantrag Lüchinger abgelehnt werden sollte, unterstützt unsere Fraktion den Eventualantrag Günter. Ich erinnere Sie nochmals an die Aussage der Umweltschutzorganisationen: «Bauen ist endgültig, verzichten lässt mehr Handlungsfreiheit für die nächste Generation.» Hier wäre ein Zeitgewinn ein echter Gewinn. Ich bin davon überzeugt. Für einen Entscheid zum Aussetzen werden uns die Nachfahren dankbar sein. Unsere Devise lautet: «In Zukunft die Bahn.» Bitte entscheiden Sie auch so!

Herczog: Wir sind für Streichung dieser Variante, also für die Null-Variante.

Zunächst zu den Befürwortern: Bei dieser Variante werden sie beinahe literarisch. Der Vorstand der Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg hat geschrieben, die N 4 sei eine «Lebensader für Zürich und für die Innerschweiz». Lassen wir einmal die Argumente des Bundesrates weg, ich nehme jene des ACS. Es sind wiederum die bekannten vier: 1. Es klappe eine Lücke. 2. Die N 3 sei überlastet. 3. Das Konauer Amt müsse entlastet werden. 4. Den Weitblick solle man schweifen lassen.

Zu den ersten drei Punkten nehme ich nicht mehr Stellung, weil es nicht mehr viel nützt. Wir haben darüber schon oftmals gesprochen. Zum letzten Punkt, dem Weitblick, möchte ich noch etwas sagen, und zwar zur staatspolitischen Frage der Null-Variante N 4 im Raume Knonauer Amt. Herr Steinegger hat zu Recht erwähnt, dass eine Standesinitiative angenommen wurde.

Es geht mir nicht darum, immer wieder herunterzubeten, dass wir eine Mehrheit gehabt haben. Es ist für uns gar nicht in erster Linie entscheidend, dass wir diese Abstimmung gewonnen haben, sondern dass eine sehr grosse negative Einstellung diesem Strassenabschnitt gegenüber herrscht. Sie werden in keiner Art und Weise eine höhere politische Akzeptanz schaffen können. Das hängt mit verschiedenen Dingen zusammen, die ich gestern in der Eintretensdebatte erwähnt habe. Es liegt am grundlegenden Wandel, an neuen Erkenntnissen im Umgang mit politischen Fragen, namentlich mit ökologischen und verkehrspolitischen.

Nun ist es an Ihnen als politische Elite, und auch an Herrn Bundesrat Schlumpf, ob Sie in einer solch konfliktgeladenen Situation bereit sind, diesen Konflikt entsprechend zu lösen. Es sind nicht herbeigeredete, sondern reale Konflikte. Hier dürfen wir uns nicht technisch verblenden lassen, sondern wir müssen auch politisch entscheiden, wir müssen darauf reagieren. Ich möchte Sie hier nur in Klammern auf die UNO-Abstimmung aufmerksam machen.

Vielleicht noch kurz zur NUP-Ueberprüfung: Es ist eine technische Frage, die mir nicht unwesentlich erscheint. Bei den Ueberprüfungsarbeiten der NUP wurde auf die Null-Variante verzichtet. Man hat dort beim Abschnitt N 4 Zimmerberg an der falschen Definition der Zimmerberg-Alternative festgehalten und ist auch bei der Berechnung gescheitert. Die eigentlich technisch richtige Definition dieser Alternative, ein zweispuriger Uetlibergtunnel, gestreckt und ohne Schleife bei Wettswil, wurde damals aus der Hauptuntersuchung ausgeschlossen, obwohl Nebenrechnungen der NUP gezeigt haben, dass diese Linienführung der Umfahrung, kombiniert mit dem Zimmerbergtunnel auch nach der von mir kritisierten NUP-Bewertung am besten abgeschnitten hat. Gegen ein auch technisches Durchstieren der N 4 durch

das Knonauer Amt spricht die gute Lage des Zimmerberg-tunnels als Verbindung der Ostschweiz mit der Zentral-schweiz ohne Umweg durch die Stadt Zürich. Diesem Vorteil stehen offensichtliche Nachteile der Linienführung der N 4 durch das Knonauer Amt gegenüber: bereits stark besiedeltes Gebiet und Kulturland. Vielleicht wissen Sie, dass man im Kanton Zürich dieses Gebiet wegen des Kulturlandes auch das «Säuliamt» nennt. Ich möchte nicht, dass man es später «Asphaltamt» nennt.

Zum Schluss zu den Randbedingungen, die ich jetzt jeweils zu jedem Strassenabschnitt genannt habe: Auf Seite 164 des NUP-Berichtes nimmt die Gruppe für Generalstabsdienste ebenfalls zur N 4 Stellung und gemäss Beurteilung dieser Gruppe ist aus militärischer Sicht auf diese N 4 zu verzichten. Ich bitte Sie, in einer ersten Abstimmung auf jeden Fall der Streichung zuzustimmen.

Stucky: Es scheint mir vor allem notwendig, vorerst einige Behauptungen richtigzustellen. Erstens: Immer wieder wird vom Mehrlandverbrauch der Variante N 4 gesprochen. Wenn man aber alle Gesichtspunkte berücksichtigt, zeigt sich, dass die Differenz klein ist. Ich will Ihnen die Rechnung im Detail darlegen: Das Projekt der N 4 braucht etwa 80 Hektaren. Es wären Verbesserungen der Linienführung im Umfang von 20 Hektaren möglich. Diese Vorschläge sind bereits publiziert und zum Teil vom Amt auch entgegengenommen worden. Es bleiben noch 60 Hektaren. Die Umfahrungen von Affoltern, Hedigen, Birmensdorf, die notwendig sind, wenn man die N 4 nicht baut, beanspruchen 28 Hektaren. Es verbleiben 32 Hektaren. Der Kanton Zug muss – davon sprechen die Gegner der N 4 nie, als gäbe es das nicht – den Knotenpunkt Plegi umbauen, weil er nicht als Verzweigung von zwei Nationalstrassen gebaut worden ist. Er muss auch die Kantonsstrasse im Raum von Sihlbrugg umlegen, und das im Kanton Zug gelegene Stück der Zimmerbergvariante braucht weiteres Land, insgesamt 10 Hektaren. Es verbleiben nach dieser Rechnung 22 Hektaren Unterschied. Wenn Sie noch den Mehrbedarf dazurechnen, der sich aus dem Ausbau der N 3 im Raume Zürich ergibt, sehen Sie, dass Sie ungefähr auf die gleiche Grösse kommen.

Zweitens: Von dem Land, das im Knonauer Amt beansprucht wird, ist der allergrösste Teil gekauft. Die Landwirtschaft hat zu 70 Prozent Realersatz erhalten.

Drittens: Zum Unterschied im Energieverbrauch: Die Streckendifferenz beträgt 17 km, d. h. statt 13 Kilometer 30 Kilometer. Dieser Unterschied macht etwa 11 000 Tonnen Treibstoff pro Jahr aus. Hier wende ich mich vor allem an die Leute, die immer gerne vom Energiesparen sprechen, also an die Grünen und grün Angehauchten: Gilt denn dieser Punkt, an dem man Energie sparen kann, plötzlich nicht mehr?

Schliesslich viertens: die Unfallgefahr: Je kürzer eine Strecke ist und je weniger Knotenpunkte zu überfahren sind, desto geringer die Unfallgefahr. Im Fall des Zimmerberg-tunnels müssen vier Knotenpunkte überfahren werden. Bei der N 4 nur 2; sie ist nur 13,5 km statt 30 km. lang.

Noch ein paar staatspolitische Ueberlegungen. Von Seiten der Gegner ist immer wieder darauf hingewiesen worden, dass die Betroffenen im Knonauer Amt berücksichtigt werden müssten. Es gibt aber auch Betroffene – und das bitte ich zur Kenntnis zu nehmen – auf dem Horgenerberg, in Sihlbrugg und im Kanton Zug. Die Zuger Bevölkerung hat nie darüber abgestimmt, ob sie die N 4 haben wolle oder nicht. Es wäre ganz klar ein Resultat zugunsten der N 4 zu erwarten. Man kann nicht immer nur die Zürcher Abstimmung als Argument gegen die N 4 anführen.

Mit welchem Recht mutet man eigentlich der ganzen Innerschweiz zu, dass eine Nationalstrasse, die überregional konzipiert ist, aus lokalen Gründen umgestaltet wird? Ich habe hier das Flugblatt der Gegner, auf dem grosszügig eine Nord-Süd-Achse in eine Ost-West-Achse umgebogen wird. Da steht einfach, der Verkehr solle Richtung Chur–Arlberg fahren. Die Zuger und Innerschweizer wollen aber nach Zürich und nicht nach Oesterreich!

Zugegeben, Herr Lüchinger, der Regierungsrat des Kantons Zug hat ursprünglich die Zimmerberg-Variante vertreten, aber Sie haben nur die halbe Wahrheit gesagt. Damals sprach niemand vom Ring um Zürich. Nun wird er gebaut, und damit hat sich die Haltung des Kantons Zug und sämtlicher Regierungen der Innerschweiz geändert. Sie halten folglich an dieser Strasse durch das Amt fest. Der Kanton Zug hat im Vertrauen darauf bereits 54 Millionen in das Teilstück nach Knonau investiert. Soll das eine Fehlinvestition sein?

Dagegen wird das Stück zwischen Baar und Sihlbrugg – das nehmen die Gegner auch nie zur Kenntnis! – grosszügig als Nationalstrasse in Anspruch genommen. Es ist vom Kanton Zug gebaut worden, es ist eine Talstrasse, die vierte. Wenn sie zu einer Nationalstrasse erweitert werden müsste, hätte der Bund dem Kanton Zug noch eine recht erhebliche Summe zurückzubezahlen.

Wo kämen wir in unserem Bundesstaat eigentlich hin, wenn aus lokalen Rücksichten eine nationale Sache in Frage gestellt wird, aber andere Stände, die im Vertrauen auf ein nationales Netz bereits Vorinvestitionen unternommen haben, einfach im Stich gelassen würden?

Neuenschwander: Wir alle sollten uns bemühen, bei der Beurteilung der Nationalstrassenfrage die gesamtschweizerische Realität nicht aus den Augen zu verlieren und regionalpolitische sowie ideologische Rücksichten hinten zu stellen. Diese Realität sieht folgendermassen aus – ob das nun berufene und unberufene Umweltschützer oder besorgte Bürgergruppen einzelner Regionen wahrhaben wollen oder nicht –:

Im Jahre 1985 hat sich die Zahl der Motorfahrzeuge allen Appellen und allen Verfehmungen des motorisierten Verkehrs zum Trotz munter weiter erhöht, nämlich um 103 000 Einheiten d. h. um 3,3 Prozent, davon allein 65 000 Automobile. Das Strassenverkehrsaufkommen ist demnach innert eines Jahres um ein weiteres Dreissigstel gewachsen. Das sind Tatsachen, die man nicht einfach übersehen darf. Vom gesamten nationalen Verkehrsaufkommen entfällt aber ein volles Viertel auf die Nationalstrassen, obwohl diese am gesamten Strassennetz unseres Landes nur mit zwei Prozent beteiligt sind, mit 1400 km von insgesamt 71 000 km. Oder anders gesagt, ein Kilometer Nationalstrasse wird rund zwölfmal mehr befahren als ein Kilometer des übrigen Strassennetzes.

Diese Tatsachen verweisen auf zwei Dinge:

1. Ein durchgehendes Netz von Hochleistungsstrassen entspricht einer unbestreitbaren Notwendigkeit.
2. Es wird daraus deutlich, wie sehr die Nationalstrassen unsere Städte und Dörfer entlasten und wie sehr sie daher unmittelbar dem Umweltschutz dienen.

Hinzu kommt aber noch ein staatspolitisches Argument. Ein einmal begonnenes Werk zu Ende zu führen und nicht wenige Meter vor dem Ziel abzubrechen, scheint mir nach wie vor ein gültiges wirtschaftliches und politisches Gebot. Es gibt nichts Schädlicheres und Unnützeres für eine Volkswirtschaft als brachliegende Investitionen und Planungsrühen. Genau diesen Effekt aber hätte es, wenn wir im Nationalstrassennetz kurz vor seiner Vollendung Lücken hinterliessen, weil wir uns vor der Ueberwindung regionalpolitischer Widerstände scheuen. Dies gilt für jede Lücke im Nationalstrassennetz, und es gilt in besonderem Masse für die N 4, von der bekanntlich 4 km, also annähernd ein Viertel, bereits fertig gebaut sind. Hier wurden Millionen von Franken ohne jeden Gegenwert verbaut, ein volkswirtschaftlich nicht zu verantwortender Zustand, wie ich bereits ange-tönt habe.

Das alles heisst nun keineswegs, dass man Projekte, auch Nationalstrassenprojekte, nicht laufend nach den neuesten Erkenntnissen und nach den sich ändernden Anforderungen überprüfen sollte. Gerade dies hat man aber bei der N 4 im Knonauer Amt getan. Ein Ueberdenken der Pläne hat ergeben, wie es auch Herr Kollege Stucky angeführt hat, dass rund 20 Hektaren Kulturland, die ursprünglich hätten geopfert werden müssen, erhalten bleiben und wieder der

landwirtschaftlichen Nutzung zur Verfügung stehen. Dies war möglich dank gewisser Redimensionierungen und Ueberdeckungen. Das ist ein Teilerfolg der Gegner; mit diesem sollten sie sich doch zufrieden geben.

Ich möchte deutlich sagen, nicht zuletzt an die Adresse meiner Zürcher Kollegen: Es ist vor allem der Blick aufs Ganze, sozusagen der nationale Blickwinkel, der mich zu einem überzeugten Befürworter des Endausbaus der N 4 machte. Gleichzeitig bitte ich Sie alle, nicht auf die Zimmerberg-Variante einzugehen. Diese Variante figuriert im ursprünglichen Nationalstrassennetz gar nicht. Sie würde den Verkehr auf die N 3 verlagern, ohne aber das Knonauer Amt wirklich zu entlasten. Dieser Region würde ein schlechter Dienst erwiesen, denn der Verkehr ginge entweder weiterhin durch ihre Dörfer, oder es müssten Umfahrungsstrassen erstellt werden, was wiederum einen erheblichen Kulturlandverlust zur Folge hätte.

Man kann das Problem drehen, wie man will, sämtliche verkehrspolitischen, wirtschaftlichen und staatspolitischen Gründe, nicht zuletzt auch die wohlverstandenen Interessen der Region selbst, sprechen für einen Endausbau der N 4. Zuallerletzt möchte ich den Herren von Zürich, Herrn Nauer und Herrn Herzog, sagen, dass die Volksabstimmung eine Konsultativabstimmung mit 20 000 Mehrstimmen war, wovon 14 000 Stimmen allein auf die Stadt entfallen und 6000 sich auf den Kanton verteilen. Das ist für mich so wenig repräsentativ, dass man sagen muss, es sei ein knapper Volksentscheid.

Rüttimann: Hier haben Sie einen solchen Dissidenten des Bauernverbandes vor sich, wie ihn Herr Seiler an die Wand gezeichnet hat. Ich trete nämlich für den Ausbau der N 4 ein. Zuerst aber ein generelles Wort, weil immer noch die Null-Lösung im Raume herumschwirrt. Ich glaube, es ist heute von Herrn Bundesrat Schlumpf ganz deutlich gezeigt worden, dass es nicht angeht, Autobahnlücken willkürlich offenzulassen und den Glauben zu haben, man könne damit die Verkehrsentwicklung beeinflussen. Es ist nirgends so eklatant wie im Falle der N 4, dass sich der Verkehrsfluss dann auf das übrige Strassennetz aufteilt und nachher wieder auf das nächste Stück Autobahn einfädelt. Wir können also mit solchen Massnahmen nicht den Privatverkehr einschränken, ganz abgesehen davon, dass wir beides brauchen. Wir brauchen den öffentlichen Verkehr und sind für die «Bahn 2000». Ich sage das schon jetzt. Wir sind aber auch der Meinung, dass der private Verkehr und das Strassennetz für unsere Wirtschaft mit dem gesamten Gewerbe, das doch einige hunderttausend Arbeitsplätze bietet, und für unseren Wohlstand nach wie vor notwendig sind.

Zur N 4 oder zur Zimmerberg-Variante möchte ich mich wie folgt äussern: Die Karte zeigt ganz eindrücklich, dass vom Verkehrsfluss her die direkte Verbindung von der Innerschweiz in Richtung Zürich-Ostschweiz oder in Richtung Flughafen über die N 4 führt. Wie bereits gesagt worden ist: Der Zimmerberg-Tunnel weist einen Umweg von 17 km und eine Höhendifferenz auf. Ob das vom umweltpolitischen Standpunkt aus vertretbar ist, überlasse ich Ihrer Beurteilung. Es ist immerhin errechnet worden, dass dafür pro Tag 100 000 Liter Betriebsstoff mehr verbraucht würden als bei der direkten Verbindung N 4.

Aus dem NUP-Bericht geht aber auch hervor, dass die Erstellung der Zimmerberg-Variante kostenmässig eklatant höher ist. Man kann sagen: Gut, man kann alles zahlen, aber nach dem Bericht der Kommission Biel kommt dann noch dazu, dass die N 14 aus der Innerschweiz nicht über den Zimmerberg-Tunnel der N 3 zugeleitet werden kann, ohne dass sich sehr bald Stauungen im Raume Horgen-Zürich bemerkbar machen würden. Das ist ja bereits heute der Fall. Vor wenigen Wochen, als etwas Schnee gefallen war, hörten wir am Morgen die Radiomeldung, dass sich vor Zürich ein Stau von 4 bis 5 km Länge befände. Wenn gesagt wird, es brauche keine Erweiterung der N 3, so glaube ich, dass damit entweder unwissend oder bewusst ein Verkehrszusammenbruch in Kauf genommen wird. Wir haben von Baden her eine dreispurige Autobahn, ebenso von Winterthur her.

Wenn wir den Verkehr vom Bündnerland und von der Innerschweiz her in ein Nadelöhr zusammenführen, wird die sechsspurige Autobahn dort zweifellos unabdingbar sein – mit allen Konsequenzen bezüglich des Landbedarfs, wie das schon von Herrn Stucky dargelegt worden ist.

Ich möchte Sie vor allem noch darauf aufmerksam machen, wie es in bautechnischer Hinsicht herauskommen wird. Wenn eine fünfte und sechste Spur angehängt werden muss, wird dort während mindestens vier bis fünf Jahren gebaut werden müssen. Dafür wird auf jeder Seite eine Spur in Anspruch genommen werden müssen, so dass für diese vier bis fünf Jahre nur noch zwei Spuren, eine hin und eine zurück, zur Verfügung stehen werden. Sie haben letztes Jahr erlebt, was in Härkingen passiert ist und wie aufgebracht die Leute waren. Im Raum Zürich hätte man dann das gleiche Chaos zu befürchten.

Noch ein Letztes: Das Teilstück zwischen Cham und Mettmenstetten, das jetzt gebaut und fertig asphaltiert ist, hat eine Länge von 5 km. Bis heute hat noch niemand gesagt, was mit diesem Stück passieren soll. Das ist auch eine volkswirtschaftliche Ueberlegung. Sollen wir dieses Teilstück einfach brachliegen lassen, sollen wir dort eine Ausstellung machen oder ein Park-and-Ride? Das müsste man sich noch überlegen. Ich bin der Meinung, wenn man vor zehn Jahren schon eine Autobahnführung für ein solches Stück vorgezeichnet hat, sollte man das auch weiterführen. Ich beantrage Ihnen aus diesen zusätzlichen Gründen, sich für die N 4 zu entscheiden.

Fischer-Sursee: Wenn Sie die Flut der Literatur betrachten, die ins Haus geflattert kam, kann man sich des Eindrucks nicht ganz erwehren, die Varianten-Frage sei ein innerzürcherisches Schwarzpeterspiel. Die Frage darf nicht aus rein zürcherischer Optik, die in diesem Falle zwangsläufig verkürzt ist, beurteilt werden. Hier haben vielmehr die übergeordneten nationalen Zwecke und die Interessen der Zentralschweiz vorzugehen. Die Innerschweiz mit ihren sechs Kantonen ist immer noch nicht an das Nationalstrassennetz der Ostschweiz angeschlossen. Diese Lücke gilt es im Interesse des Wirtschaftsraumes und des Fremdenverkehrs der Innerschweiz endlich zu schliessen.

Als Frage bleibt die Variante. Dazu darf ich Sie vorerst einmal auf das Vertrauensprinzip hinweisen, das zu beachten eine unserer vornehmen Aufgaben ist. Als vor 20 Jahren die beiden Varianten zur Diskussion standen, fiel der Entscheid zugunsten der N 4. Im Vertrauen darauf haben die Innerschweizer Kantone, namentlich Zug und Luzern, umfangreiche Vorarbeiten, Investitionen und Bauten getätigt, die teilweise bei einer Projektänderung unnütz würden. Herr Stucky hat darauf hingewiesen. Wenn nicht ganz triftige Gründe für eine andere Variante sprechen, sollte daher aufgrund des Vertrauensprinzips keine Aenderung vorgenommen werden.

Die Regierungskonferenz der sechs Innerschweizer Kantone hält in ihrem Brief an den Bundesrat vom 30. Dezember 1985 nach wie vor eindeutig an der N 4 fest und lehnt die Zimmerberg-Lösung ab, weil sie – gesamthaft gesehen – Nachteile aufweist. Auch diese Stimme gilt es zu hören. Noch in diesem Jahr wird die N 14 von Emmenbrücke bis Gisikon eröffnet. Damit wird das Verkehrsaufkommen stark vergrössert; denn dies wird die kürzeste Verbindung nach Zürich sein – nicht nur für die Innerschweiz, sondern auch für den Kanton Tessin. Es gilt daher, die noch offene Lücke ab Sihlbrugg zu schliessen; denn sonst werden die Dörfer des Knonauer Amtes und der Verkehrsknotenpunkt Sihlbrugg mit einem noch grösseren Verkehrsaufkommen belastet.

Der zeitliche Aspekt spricht für die N 4; denn unzweifelhaft benötigt die Zimmerberg-Variante bedeutend mehr Zeit und dürfte frühestens in zehn Jahren zur Verfügung stehen.

Für das Reiseziel Zürich-Stadt mag die Zimmerbergvariante das Bedürfnis in etwa zu befriedigen. Es gilt aber auch, die Verbindung mit dem Grossraum Zürich – mit Kloten und der Nordostschweiz – zu beachten. Es ist wenig sinnvoll, auch noch diesen Verkehr, der recht gross ist, durch den Fla-

schenhals Zürich zu schleusen, abgesehen davon, dass der Weg über die N 3 nicht unerheblich länger und somit alles andere als umweltfreundlich ist. Zudem wäre eine Ueberlastung der N 3 vorprogrammiert.

Noch ein Wort zum Landschaftsschutz. Die gleichen Argumente hörte man bei der N 2 am Sempachersee. Gehen Sie hin und betrachten Sie nun diese Anlage. Dort wurde die N 2 durch landschaftsgärtnerische Massnahmen derart in die Landschaft gebaut, dass sie heute weitgehend unsichtbar ist und nicht mehr stört.

Bei diesem Variantenstreit geht es letztlich um die bekannte St.-Florians-Politik. Ich ersuche Sie, dabei die Interessen der Innerschweiz für einen raschen und dringend notwendigen Anschluss an das ostschweizerische Nationalstrassennetz nicht aus den Augen zu verlieren.

Frau Mauch: Ich bekenne, dass ich nach der Diktion des Kommissionspräsidenten eine Null-Lösungs-Ideologin bin, generell und auch im Falle der N 4. Vor einem Jahr wollten wir den Wald retten, jetzt wollen wir die letzten Nationalstrassenstücke retten. Aber alles können wir nicht retten. Wir müssen uns entscheiden und unabhängig von der Qualität der NUP ist dieser Entscheid letztlich so politisch wie der Bedarfsnachweis für das Atomkraftwerk Kaiseraugst.

Es ist von FdP- und CVP-Seite gesagt worden, die N 4 sei die natürliche Verbindung zwischen Süddeutschland und Südeuropa. Was daran natürlich sein soll, ist mir ein Rätsel, und es interessiert den Säuliamter-Bauern, der sein Land an die N 4 verliert, nicht, wie die Münchner nach Lissabon kommen. Die Argumentation erinnert mich an eine Begründung für eine Umfahrung der Stadt Luxemburg, in der gesagt wird: Ueber Luxemburg ginge die kürzeste Strecke zwischen Moskau und Paris.

Nach der breiten Zustimmung zu diesem weiteren Kulturlandverlust durch die hiesigen Landwirtschaftsvertreter – das ist nicht, wie Herr Bundesrat Schlumpf ausgeführt hat, eine Frage von wenigen Kilometern, sondern von vielen Hektaren – wissen wir auch, was wir vom Kulturlandverlust-Klagelied des Bauernverbandes zu halten haben: nämlich nichts. Es zwingt niemand die vielen Bauern unter Ihnen, über die Auswirkungen von immer noch mehr motorisiertem Verkehr nachzudenken. Es zwingt Sie niemand, sich über die Verseuchung Ihrer Böden Gedanken zu machen. Vielleicht machen sich dann Ihre Kinder und Ihre Grosskinder Gedanken über Sie, die Sie es heute und jetzt unterlassen, mutige Entscheide zugunsten einer etwas weniger belasteten Umwelt zu schaffen.

Reine Augenwischerei ist das Postulat von Herrn Hess, wonach die restlichen Teilstücke umweltangepasst gebaut werden sollen. Wollen Sie die Autobahn grün anstreichen, obwohl völlig klar ist, dass die entscheidende Belastung vom rollenden Verkehr und nicht vom Bau dieser Strassen kommt?

Herr Bremi hat uns gebeten, Investitionen in den Strassenbau nicht wegen anstehender Investitionen für den öffentlichen Verkehr zu verteufeln.

Ich sehe gerade den grössten Widerspruch zu einer echten koordinierten Verkehrspolitik in der Annahme, wir könnten alles machen: einerseits das Strassennetz fertig bauen und andererseits 5 Milliarden in die «Bahn 2000» und Hunderte von Millionen in die S-Bahn stecken. Wer soll denn eigentlich noch von einer verbesserten Aemtlernbahn, von den Tarifmassnahmen, überhaupt von allen Förderungsmassnahmen für den öffentlichen Verkehr profitieren, wenn im Knonauer Amt und überall sonst der Privatverkehr mit allen Mitteln noch attraktiver gemacht wird?

Im Gegensatz zum Kommissionspräsidenten bin ich überzeugt, dass zwischen dieser Vorlage und jener zur Förderung des öffentlichen Verkehrs ein ganz klarer Zusammenhang besteht. Wenn Sie Bundesmillionen verschleudern wollen, müssen Sie jetzt hier allem zustimmen. Das ist ein probates Mittel, um die Wirksamkeit der 5 Milliarden Franken für die «Bahn 2000» vorsorglich zunichte zu machen. Haben Sie den Mut zu Autobahnlücken. Lassen wir unsere

Kinder und unsere Grosskinder auch noch etwas entscheiden.
Ich bitte Sie, die N 4 abzulehnen.

Reichling: Der Bau der N 4 im Knonauer Amt ist im Kanton Zürich umstritten. Es ist zuzugeben, dass die stattgefundene Volksabstimmung kein zwingendes Ergebnis erbracht hat. Wenn wir aber dieses Resultat analysieren, so stellen wir fest, dass ein grosser Teil der Stimmen für die N 4 von Stimmbürgern stammt, die sich gegen den Verkehr in ihrer eigenen Region zur Wehr setzen, die also nach dem St.-Florians-Prinzip die N 4 wollen, damit ihre Region, speziell das linke Zürichseeufer, nicht stärker belastet wird.

Das Ja zur N 4 stammt also von vielen Stimmbürgern, die an und für sich gegen den Verkehr auf Autobahnen sind. Sie finden ihn aber auf der anderen Seite des Berges harmloser als auf der eigenen Seite. Ich glaube, das müssen wir in die Betrachtung der heutigen Abstimmung einbeziehen.

Es geht um die Grundhaltung aller; sie wollen in ihrer Nähe den Verkehr einschränken. Aus diesem Grunde sollten wir keine Strassen bauen, die in den betreffenden Regionen noch neuen Verkehr bewirken.

In Übereinstimmung mit dem Zürcher Landwirtschaftlichen Kantonalverein und dem Schweizerischen Bauernverband beantrage ich Ihnen, dass im Knonauer Amt keine neue Autobahn gebaut werden soll.

Die Zimmerbergvariante als eine Nationalstrasse zweiter Klasse mit einem einfacheren Ausbau ist auch keine erfreuliche Angelegenheit. Es ist für mich aber ganz eindeutig das kleinere Übel, und es wäre, wenn wir allenfalls den Antrag Günter in Erwägung ziehen möchten, ein Versuch, in einer kleineren Dimension dieses Verkehrsproblem zu lösen; denn die Verkehrsanalyse zeigt eindeutig, dass der Verkehr aus der Innerschweiz Richtung Ostschweiz über Sihlbrugg auf die N 3 mit dem N 4-Bau nicht ausgeschaltet werden kann. Dieser Verkehr behält eine gleich grosse Bedeutung. Früher oder später, wenn sich der Verkehr Richtung Ostschweiz entwickelt, könnte sich die Reihenfolge als falsch erweisen, zuerst die N 4 zu bauen und nachher zu merken, dass man nur einen Teil des Verkehrs abfängt, so dass sich die Verbindung zur N 3 auch noch aufdrängt. So oder so wäre die richtigere Reihenfolge: Zimmerbergtunnel und allenfalls, wenn das tatsächlich zu unzumutbaren Verhältnissen führt, noch der Bau der N 4, gemäss Antrag Günter. Das hätte aber den Schönheitsfehler, dass noch ein neues Strassenstück ins Netz aufgenommen werden müsste.

Ich kann meine Enttäuschung darüber nicht verhehlen, dass die Bauvertreter sich offenbar in der Kommission wie nun hier im Rat für die N 4 ausgesprochen haben. Wir müssen doch ganz klar sehen, dass die Autobahn ins Knonauer Amt ein Vielfaches von neuem Quell- und Zielverkehr bringen, und die bauliche Entwicklung in diesem Amt um ein Mehrfaches dessen anheizen wird, als Durchgangsverkehr weggenommen werden kann.

Die N 4 wird am Schluss die Dörfer mehr belasten, als sie heute belastet sind, und wenn Sie glauben, mit der N 4 Umfahrungsstrassen verhindern zu können, wird das die grosse Enttäuschung werden. Die N 4 wird geradezu bewirken, dass nachher in vielen Dörfern des Knonauer Amtes noch Umfahrungsstrassen notwendig werden.

Fahren Sie den heutigen Nationalstrassen entlang und schauen Sie sich einmal die bauliche Entwicklung im Bereich dieser Anschlüsse an: In allen Fällen ist der Landbedarf für die Bauentwicklung das Vielfache dessen, was die Strasse selbst an Land erfordert; deshalb sind die Rechnungen mit Hektaren – Zimmerberg oder N 4 gegeneinander aufgewogen – absolut müssig. Der Landbedarf kommt erst nach dem Bau der Strasse, und die Zimmerberg-Variante führt durch eine Gegend, die sich heute schon durch grossflächige Industriebauten auszeichnet. Es ist überhaupt kein Wohngebiet.

Die N 4 im Knonauer Amt würde sowohl den Wohnungs- als auch den Industriebau gewaltig fördern. Ich bin also der Meinung, die Zimmerberg-Variante hätte den Vorteil, dort durchzuführen, wo heute schon zwischen der Zürcher

Grenze und Zug enorm grosse Industriekomplexe stehen. Sie wäre so imstande, den Verkehr dort abzunehmen. Es gäbe dort möglicherweise noch eine intensivere Entwicklung, aber das Knonauer Amt würden wir in seiner heutigen Form als ländliches Gebiet bewahren.

Aus diesen Gründen beantrage ich Ihnen, die N 4 im Knonauer Amt abzulehnen.

Hess: Als Zuger trete ich für die Erstellung der N 4 ein. Meine Gründe: sie schliesst eine gewichtige Lücke in der Verbindung zwischen Gotthard-Innerschweiz einerseits und Grossregion Zürich-süddeutscher Raum andererseits.

Die im nächsten Jahr bevorstehende Eröffnung der N 14 zwischen Emmen und Gisikon wird der Region Zug und dem Knonauer Amt einen markanten Verkehrszuwachs bringen. Der Kanton Zug hat im Vertrauen auf die gültige Nationalstrassenplanung Vorleistungen für die N 4 erbracht, die es zu honorieren gilt.

Im Gegensatz zu meinem Vorredner bin ich der Meinung, dass die Dörfer des Knonauer Amtes angesichts des Verkehrsaufkommens einer Umfahrungsentlastung bedürfen, auch wenn die Zimmerberg-Variante gebaut werden sollte. Trotzdem fallen vielen von uns die heutigen Entscheide schwer, weil wir uns der Problematik bewusst sind, die mit den Eingriffen in eine teilweise noch intakte Landschaft verbunden ist. Wir können auch die zahlreichen besorgten Stimmen aus der betroffenen Region nicht überhören, die sich ernsthaft um die Lebensqualität in ihrem angestammten Wohngebiete sorgen.

Herr Bundesrat Schlumpf wird uns nun versichern, der Bundesrat werde selbstverständlich die Empfehlungen der Kommission Biel zur landschaftsschonenden Planung sorgfältig berücksichtigen. Die Realität ist jedoch eine andere. Die verantwortlichen Stellen der Bundesverwaltung scheinen das erforderliche Sensorium für die Anliegen des Landschaftsschutzes nicht zu besitzen, denn sonst müssten sie uns glaubhaft bestätigen, dass sie bereit und gewillt sind, nochmals eingehend über die Züge der Linienführung zu gehen. Aber genau das ist nicht der Fall, wie von Mitgliedern der vorbereitenden Kommission mehrfach versichert wurde. Herr Bundesrat: Heute morgen haben Sie im Zusammenhang mit dem Ypsilon in Zürich betont, eine optimale, das heisst umweltschonende Realisierung der noch verbleibenden Nationalstrassenstrecken dürfe nicht an der Kostenbeurteilung scheitern. Eben in diesem Sinne habe ich Ihnen ein Postulat unterbreitet, das Sie und Ihre Mitarbeiter einlädt, die Linienführung aller zur Diskussion stehenden Strecken nochmals frei und offen zu überprüfen. Bezogen auf die N 4 bedeutet es, dass Sie alles daran setzen müssen, die Linienführung vermehrt an die Talflanke und unter Tag zu verlegen. Ich denke hier vor allem an die kritischen Stellen Mettmenstetten, Willikon und Bonstetten. Diesem Anliegen darf auch nicht entgegenstehen, dass die Landverhandlungen bereits weitgehend abgeschlossen sind. Ich hoffe sehr, dass die Vertreter der Verwaltung die unmissverständlichen Signale aus dem Volk und aus unserem Rate endlich erkennen und sie nicht bloss zur Kenntnis nehmen, sondern sich, wo nötig, dazu hergeben, persönliches Prestige hinter die tiefgründigen Anliegen der Sache zu stellen. Den Worten müssen wirksame Taten folgen.

Nauer: Ich habe wesentliche Mitschuld daran, dass die N 4 1976 auf die Liste der zu überprüfenden Strecken aufgenommen wurde. Ungeachtet aller Pro-Argumente, die ich in den vergangenen zehn Jahren einzustecken hatte, habe ich mich bis heute nicht vom Saulus zum Paulus bekehren lassen können.

Meine Argumente gegen die N 4 sind dieselben, wie sie Kollege Reichling dargelegt hat. Ich brauche sie nicht mehr im Detail zu wiederholen und kann mich einer Kurzfassung befleißigen.

Die Folgen einer Autobahn im Knonauer Amt sind klar erkennbar. Mit der N 4 wird das wunderschöne Knonauer Amt entzweiggeschnitten und damit unweigerlich zerstört. Mit dem Autobahnbau wäre auch ein massiver Verlust an

bestem Kulturland verbunden – ausgerechnet im Kanton Zürich, der der Verwaltung in Bern noch die Antwort schuldig ist, ob er überhaupt genügend Kulturfäche besitze! Der zu erwartende Siedlungsschub würde die Region zusätzlich schwer belasten. Fatal für die Stadt Zürich wäre der mit der N 4 anfallende Mehrverkehr. Kollege Lüchinger hat denselben eingehend dargestellt.

Die Bevölkerung des Kantons Zürich hat die Fragwürdigkeit des Baus der N 4 erkannt. Die Zustimmung zur Standesinitiative gegen eine Autobahn im Knonaer Amt war die logische Antwort. Dies trotz einer verwirrenden Gegeninitiative. Ich ersuche Sie deshalb, auf die Standesinitiative des Kantons Zürich einzutreten und ihr mit der Streichung der N 4 Rechnung zu tragen.

Zum Antrag von Herrn Lüchinger vertritt unsere Fraktion die Auffassung, dass, wenn schon gegen unsere Meinung etwas gebaut werden soll – ich habe gestern in der Eintretensdebatte darauf hingewiesen, dass wir grossmehrheitlich gegen alle bestrittenen Abschnitte sind –, dies eher die Variante Zimmerberg und auf keinen Fall, wie geplant, eine N 4 durch das Knonaer Amt sein darf.

Frau Grendelmeier: Heute morgen hat uns ein besorgter Präsident daran erinnert, wir sollten doch nur dann etwas sagen, wenn wir etwas Neues beizutragen hätten. Das ist nicht ganz einfach, wenn man als Sechzehnte hier antreten muss. Immerhin hatte ich die Gelegenheit, gestern und heute genau hinzuhören, und ich habe dabei folgendes festgestellt:

Wir reden in den letzten zwei Tagen vorwiegend von Lücken und von Vernetzung. Es fällt dabei etwas Seltsames, etwas sehr Grundsätzliches auf: Diejenigen, die sich für eine lückenlose Vernetzung unserer Nationalstrassen einsetzen und dafür technische und verkehrspolitische Argumente geltend machen, weisen erhebliche Lücken auf, wenn es darum geht, unser Denken im umweltpolitischen Sinne zu vernetzen.

Herr Bundesrat Schlumpf, Sie haben heute vormittag gegenüber Herrn Maeder das Beispiel vom Kittel mit Knopflöchern ohne Knöpfe gebracht und gesagt, dass dieser Kittel dadurch seine Zweckbestimmung verlieren würde. Das war, mit Verlaub, ein Beispiel, das mir dient, vermutlich das Gegenteil dessen zu beweisen, was Sie ursprünglich beabsichtigten.

Sehen Sie: Sehr zufällig trage ich heute einen Kittel ohne Knöpfe und ohne Knopflöcher, und ich habe nicht das Gefühl, deswegen halbbatzig, schlecht angezogen zu sein. Im Gegenteil, die Tatsache, dass hier keine Knopflöcher hineingeschnitten sind, lässt mir doch die Möglichkeit, zu überprüfen, ob Knöpfe überhaupt notwendig sind, ob nur eine zugeknöpfte umweltpolitische Jacke bzw. Denkweise die richtige oder die zweckmässige ist oder ob es nicht unendlich viel gescheiter ist, ich überlasse es meinen Erben, zu entscheiden, ob diese Jacke einst zugeknöpft getragen werden soll.

Die Generation unserer Väter und wir selber haben jetzt genug im masslosen Denken des technisch Machbaren gesündigt und dabei nicht berücksichtigt, wieviel Zerstörung in dieser Denkweise enthalten ist. Lassen wir doch unseren Kindern eine Chance! Vielleicht machen sie es dereinst besser. Das bedeutet, dass wir nun handeln, und handeln heisst paradoxerweise – ich habe es in der Waldsession bereits gesagt –: verzichten, und das fällt uns offensichtlich schwer. Verzicht auf alle Autobahnabschnitte: aufhören damit, stoppen. Ueberlassen wir der nachkommenden Generation den Entscheid! Entscheiden wir nicht etwas, das nicht rückgängig zu machen ist! Verzicht auf die N 4!

Bircher: Wir haben heute morgen fast ebenso lange über die N 1 gesprochen. Eines der wesentlichen Argumente, welche die Befürworter des Baus der N 1 ins Feld führten, war, dass wir im Kanton Waadt einen ablehnenden Volksentscheid zu einer Standesinitiative hatten, welche den Bau der N 1 verhindern wollte.

Dort also ein ablehnender, wenn auch knapper Entscheid der Stimmbürger. Nun wäre es folgerichtig im Sinne dieser Votanten, wenn wir bei der N 4 durchs Knonaer Amt ebenfalls das Abstimmungsergebnis gelten lassen würden. Es ist schon etwas sonderbar, wenn jetzt Herr Stucky beispielsweise sagt, das sei ein Zürcher Entscheid, aus Zuger Sicht sehe es anders aus. Wenn Herr Neuenschwander sagt, er betrachte das höchstens als konsultativen Entscheid, stelle ich fest: Wir können nicht mit dem gleichen Argument anders argumentieren. Da stimmt etwas nicht. Halten wir fest – das ist schon zwei-, dreimal deutlich hervorgehoben worden –: Wir haben einen eindeutigen Entscheid des Zürcher Volkes (172 000 gegen 152 000) für ein autobahnfreies Knonaer Amt.

Wenn Sie sich ein bisschen vergewissern aufgrund der Zuschriften, die Sie erhalten haben, und vielleicht auch aufgrund der Aussagen jener, die rund um Zürich domiziliert sind, wie stark in diesem Abstimmungskampf mit Emotionen gefochten wurde, wie stark die Bevölkerung dort engagiert war, wie Bauernkreise, wie Basisgruppen, die ganze Bevölkerung mitgemacht hat, dann dürfen wir jetzt diesen Entscheid von nationaler Warte aus nicht völlig ungeschehen machen. Diese vielen Stimmbürger kommen sich düpiert, beschissen vor. Sie werden einmal mehr sagen: Die in Bern oben machen ja doch, was sie wollen; wir haben entschieden, wir hatten abzustimmen über den Bau einer Autobahn, wir hatten nein gestimmt und jetzt bauen sie diese Autobahn gleichwohl. Also bitte, bedenken Sie das doch am Schluss, wenn Sie unter Namensaufruf Stellung beziehen müssen. Die Zahlenrabulistik, die da geboten wird – Herr Reichling hat das sehr eindrücklich gesagt –, kommt ja, je nachdem wer spricht, so oder anders heraus. Ich glaube, das ist nicht so entscheidend.

Ich möchte aber immerhin noch erwähnen, dass mit dem Bau dieser Autobahn – ich konnte mich in zweimaliger Besichtigung davon überzeugen – nun wirklich eine Talschaft entzweiggeschnitten würde, die ihresgleichen sucht, eine Talschaft mit satten Wiesen, mit sanften Hängen. Sie hatten auch die Gelegenheit, in der ersten Sessionswoche von jungen Knonaer Leuten einen eindrücklichen selbstgedrehten Film anzuschauen. Ich hoffe, dass Sie diese Gelegenheit doch benützt haben. Wenn Sie sich diese Talschaft vergegenwärtigen, die mit diesem Betonband zerschnitten würde, begehen Sie mit einem Entscheid für den Bau eine Tat, die Sie dann selbst gegenüber diesen Leuten verantworten müssen. Sie würden ungefähr 100 Hektaren Land verlieren, Land übrigens, das gemäss Güteklasse gut bis sehr gut als Landwirtschaftsland eingestuft ist.

Ich möchte nochmals an das Votum von Herrn Reichling erinnern, das mich sehr beeindruckt hat, von einem Bauern, der in anderen Fällen schon für Strassenausbauten gestimmt und gesprochen hat. Hier hat er eingesehen, dass eben diese Autobahn auch Sekundärwirkungen haben würde, dass Zubringerstrassen, dass Nebenstrassen gebaut würden. Gemäss Schätzungen würde sich dieser Landverschleiss verdoppeln.

Ich erinnere Sie auch ganz kurz daran – weil das bis jetzt eigentlich von niemandem erwähnt wurde –, dass das Zürcher Volk einer sehr grosszügigen S-Bahn-Vorlage zugestimmt hat, dass mit dieser S-Bahn-Vorlage auch eine Linie Zürich–Affoltern am Albis–Zug mit Halbstundentakt für den Nahverkehr geplant ist, dass wir also eine – schweizerisch gesehen – optimale Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr haben werden.

Aus allen diesen Gründen möchte ich Sie bitten, für eine ersatzlose Streichung der N 4 zu stimmen und, falls dieser Antrag abgelehnt würde, sich als kleineres Uebel für die Zimmerberg-Variante zu entscheiden.

Cincera: Jedesmal, wenn Herr Herczog hier an dieses Pult tritt und man über Strassen, über Nationalstrassen spricht, legt er die Platte vom Generalstabsdienst auf, der gegen Nationalstrassen sei. Es ist ganz logisch, und man weiss das: Jeder moderne Krieg findet auf den Nationalstrassen statt. Wenn Sie also auf diese Art Friedenssicherung betrei-

ben wollen, brechen Sie am besten sämtliche Nationalstrassen ab. Ich persönlich habe etwas mehr Vertrauen in eine friedliche Zukunft und bin daher für die N 4.

Ich möchte auch klarstellen, dass man logischerweise auf beiden Seiten jetzt möglichst alle Argumente dafür oder dagegen ins Feld wirft. Aber die offiziell berechneten Zahlen vom Landbedarf lauten jetzt bei der neuesten Variante 80,6 Hektaren und nicht 100 Hektaren, wie das vorhin gerade gesagt wurde.

Noch ein weiterer kleiner Hinweis: 57 Hektaren davon sind bereits erworben, das heisst, in den Nationalstrassenfonds eingebracht. Wenn wir die N 4 nicht bauen, werden wir zwangsläufig mit Begehren nach Umfahrungsstrassen zu rechnen haben. Wenn Sie einmal sehen wollen, wie eine solche Umfahrungsstrasse im Gelände aussieht, gehen Sie nach Knonau. Man rechnet heute damit, dass etwa ein Viertel des Bedarfes der N 4 für diese Umfahrungen gebraucht wird. Wenn Sie das auch noch zum Landbedarf der Zimmerberg-Variante hinzuschlagen, können Sie sehen, dass die Zimmerberg-Variante tatsächlich mehr Land benötigt als die jetzige N-4-Variante. Zudem hat man ja dieses Projekt recht rücksichtsvoll überarbeitet, vielleicht rücksichtsvoller als viele andere Nationalstrassenstrecken, die früher gebaut wurden.

Ich befürworte darum den Bau der N 4 und bitte Sie, sowohl die Zimmerberg- als auch die Nullvariante abzulehnen.

Frau Uchtenhagen: Viel Neues gibt es, weiss Gott, nicht zu sagen. Deswegen nur ganz kurz zwei Bemerkungen.

Herr Bundesrat, Sie haben eingangs der Eintretensdebatte zu verstehen gegeben, dass Sie etwas Mühe haben zu begreifen, dass man über so kleine Teilstücke so intensiv diskutiert. Sie haben gesagt, es seien ja nur 71,6 km insgesamt und, wenn man den Rawil dazuzähle, 137 km.

Sehr wahrscheinlich müsste man umgekehrt fragen: Wieso wird über so kleine Teilstücke nun seit Jahren so intensiv diskutiert? Das ist natürlich kein Zufall. Es handelt sich fast immer um verkehrspolitisch fragwürdige oder zumindest umstrittene Gebiete, oder dann eben um landschaftlich schöne Gebiete, die punkto Landschaftsschutz besonders heikel sind. Es sind zudem die letzten Gebiete, die wir noch retten können.

Auch die Diskussion beim Knonauer Amt ist natürlich kein Zufall. Wenn Sie das Knonauer Amt kennen, dann wissen Sie, dass es eines der ganz wenigen noch bäuerlichen, intakten Gebiete ist, landschaftlich sehr schön und erst noch relativ nahe der grossen Agglomeration Zürich. Wir haben sonst keine solchen Gebiete mehr. Und es geht ja nicht nur um den Bau der Nationalstrasse, der dann dieses Tal durchschneidet. Wir machen das Säuliamt damit zu einem neuen Vorort von Zürich. Denn dieser Autobahn folgen Wohnsiedlungen, folgen Fabrikanlagen, folgt die weitere Zersiedelung. Man muss doch diese Zusammenhänge sehen.

Zweites Argument: Respektierung der Demokratie. Der Kommissionspräsident hat nicht sehr viel Verständnis dafür gezeigt, dass man demokratische Entscheide respektieren soll. Er sprach von Krokodilstränen und sagte, dass das Resultat doch nicht so ganz eindeutig gewesen sei.

Was heisst eindeutig? In der Demokratie entscheidet die Mehrheit. 171 000 gegen 151 000 ist ein eindeutiger Entscheid. Daran gibt es nichts zu deuten. Der Entscheid wäre noch sehr viel deutlicher ausgefallen, wenn wir nicht gleichzeitig über die TCS-Initiative mit dem sehr irreführenden Namen «Umweltschonende Nationalstrasse» hätten abstimmen müssen. Das hat viele Bürger verunsichert und das Resultat noch verändert.

Aber überlegen Sie einmal folgendes: Wir alle wissen, wie schwierig es ist, sich über Nationalstrassenteilstücke auszusprechen, wenn man nicht direkt davon tangiert ist. Es gibt keine grössere Volksabstimmung in einem grösseren Raum, die ein Teilstück abgelehnt hat!

Überlegen Sie sich einmal, was es heisst, wenn der bevölkerungsreichste Kanton Zürich mehrheitlich gegen den Autobahnbau im Knonauer Amt ist, obwohl dieses für die

City oder für das Oberland ein abgelegenes Gebiet ist. Das dürfte einmalig sein! Und einen solchen Volksentscheid nicht zu respektieren und den bevölkerungsdichtesten Kanton quasi fast zu ohrfeigen, geht nicht an.

Zudem: es ist eben nicht so, wie Herr Neuenschwander oder Herr Fischer-Sursee gesagt haben: das ist keine rein zürcherische Angelegenheit. Wir sind nicht nur aus zürcherischen Gründen dagegen, sondern das hat wirklich nationale Aspekte. Hier geht es um eines der wenigen noch intakten, landschaftlich schönen bäuerlichen Gebiete, das wir mit der Autobahn kaputt machen und zum Vorort von Zürich werden lassen.

Wir reden immer sehr schön über Umweltschutz und all diese Dinge. Wir haben nur eine Umwelt! Sie ist schon genügend zersiedelt, sie ist schon genügend zubetoniert. Hören wir doch endlich damit auf! Denken wir an unsere Kinder, an die sterbenden Wälder und hören wir mit Lippenbekenntnissen auf. Handeln wir jetzt. Sagen Sie nein zu dieser Autobahn!

Lanz: Ich habe im Sinn, die mahnenden Worte des Präsidenten zu befolgen. Ich möchte hier immerhin den Eindruck etwas verwischen, der aufgrund der Voten meiner Zentralschweizer Vorredner entstehen könnte, für die Zentralschweizer sei die N 4 durch das Knonauer Amt die einzig richtige Variante.

Es ist richtig, die Innerschweizer Regierungskonferenz hat verschiedene Male beim Bundesrat gedrängt, dass die N 4 endlich gebaut werde. Die Begründung: Die Zentralschweiz sei auf diese direkte Strassenverbindung zum Wirtschaftsraum Zürich, zum Flughafen Kloten, zur Ostschweiz und zum südlichen Raum Deutschlands angewiesen.

Wir wissen es: Im Juni 1985 hat das Zürchervolk nein zur Variante Säuliamt gesagt. Für die Gründe, die zu diesem Nein führten, haben sehr viele Innerschweizer grosses Verständnis. Wir Innerschweizer als gute Demokraten ignorieren nicht ohne Not den Willen eines uns befreundeten Standes. Diese Not besteht heute nicht!

Glücklicherweise steht jetzt auch der Minderheitsantrag Lühlinger zur Diskussion. Es geht mir wie Herrn Reichling, und ich möchte, um Zeit zu sparen, nicht wiederholen, was er gesagt hat. Für mich ist der Zimmerberg nicht der Idealfall, aber das kleinere Übel. Viele Innerschweizer glauben auch, dass an diesem kleineren Übel nicht Gedeih und Verderb der Innerschweiz hängt. Darum kann ich Ihnen sagen: Stimmen Sie dem kleineren Übel zu. Stimmen Sie für die Variante Zimmerberg.

Ammann-Bern: Ein Blick auf die Verkehrskarte zeigt den Widersinn der Zimmerberg-Variante am deutlichsten. Kein vernünftiger Mensch führt doch das ganze Verkehrsaufkommen der N 4 von oder nach der Zentralschweiz respektive dem Tessin in diesen bereits jetzt stark überlasteten Engpass Wollishofen-Brunau hinein, wo es zum grössten Teil gar nicht hin will. Dieses Gebiet ist bereits heute durch die N 3 überlastet. Man sollte doch nachgerade geheilt sein, zwei sehr wichtige Autobahnstrecken über mehrere Kilometer auf dem gleichen Trasse vereinigen zu wollen. Härkinger Zustände sind direkt vorprogrammiert, besonders wenn man weiss, dass wesentliche Strecken der N 3 bereits vor dem Bau des Zimmerberg-Tunnels – oder mit jeder Sicherheit nachher und, was vor allem wichtig ist, bei vollem Verkehr – auf sechs Spuren ausgebaut werden müssen.

Dabei sind nicht einmal diese im Raum Wollishofen-Brunau vorauszu sehenden Staus das Hauptargument gegen den Zimmerberg-Tunnel. Viel gravierender ist die unerhörte zusätzliche und an sich unnötige Belastung der Durchfahrt durch die Stadt Zürich von der Brunau aus oder zur Brunau hin, durch Verkehr, welcher eigentlich gar nicht in die Stadt Zürich will oder nicht dort seinen Ursprung hat. Man wird doch von Wollishofen aus immer und immer wieder versuchen, statt der Nordumfahrung N 20 um die Stadt die kurze Strecke durch die Stadt zu wählen. Rein streckenmässig ergibt dies von Wollishofen nach Glattbrugg einen Umweg

von 20 Kilometern. Und jedes Auto muss ja auch nochmals zurück. Das macht 40 Kilometer!

Ein anderes Distanz-, Zeit- und damit Energieproblem ergibt sich aus der Differenz Zimmerberg-Knonauer Amt. Der Autofahrer, welcher aus der Innerschweiz über Zürich hinausfahren muss – oder umgekehrt – und dazu richtigerweise die N 20 befahren will, muss mit dem Zimmerberg-Tunnel ganze 17 Kilometer mehr fahren, hin und zurück bereits 34 Kilometer.

Er wird sehr versucht sein, den Weg durch das Knonauer Amt zu wählen, auch wenn dort keine Autobahn ist, um auf dem direktesten Weg richtigerweise seine N 20 zu erreichen. Vom Knonauer Amt her wird er wenigstens nicht in Versuchung geraten, die Durchfahrt durch die Stadt Zürich zu erzwingen. Diesen Weg werden vorsichtige Autofahrer zum vornherein wählen, wenn eine – auch noch so geringe – Möglichkeit besteht, dass sich auf der Strecke Horgen-Wollishofen eine Stauung ergeben könnte. Die Leidtragenden werden die Leute im Knonauer Amt sein, die zwar keine Autobahn, aber – besonders über das Wochenende – ein ausserordentlich hohes Verkehrsaufkommen haben.

Zeigen wir uns der wirklichen Verantwortung gewachsen. Stimmen wir gegen die widersinnige Zimmerberg-Variante des unheiligen Hans-Georg Florian, wählen wir die bestmögliche Variante, die N 4.

Aregger: Sie haben vor kurzem an diesem Rednerpult Herrn Lanz gehört. Herr Kollege Lanz ist Mitglied des Stadtrates von Luzern. Ich weiss nicht, ob er im Namen des Stadtrates oder persönlich gesprochen hat. Ich jedenfalls spreche hauptsächlich im Namen der Mehrheit der Bevölkerung, des Gewerbes, der Industrie, des Tourismus von Luzern, und ich darf mit aller Deutlichkeit sagen, dass die Agglomeration Luzern, die Region Zentralschweiz ein vitales Interesse an einer leistungsfähigen Verbindung zum Wirtschaftsraum Zürich, zum Flughafen, zu den kulturellen Einrichtungen, den Hochschulen usw. hat.

Das Nationalstrassennetz wurde vor 26 Jahren konzipiert; es wurden dabei vier Achsen radial, ausgehend von Zürich, ins Konzept aufgenommen: die N 1 nach Westen, Baden-Bern oder Basel, die N 1 nach Winterthur und in die Ostschweiz, die N 3 nach Glarus und Graubünden und die N 4 nach Zug-Luzern und zum Gotthard.

Nun haben wir eine Ueberprüfung vorgenommen, ein Aggiornamento, wie Herr Bundesrat Schlumpf gesagt hat, und dieses Aggiornamento hat eindeutig ergeben, dass das damalige Konzept von vier unabhängigen Autobahnachsen absolut richtig war. Eine Zusammenlegung der N 4 mit der bestehenden N 3 über die Zimmerberg-Variante ist eine Verschlechterung, bei der die Nachteile für die Benützer gleich von Anfang an eingebaut sind. Ich bin davon überzeugt, dass diese Variante früher oder später eine Verbreiterung der N 3 zur Folge haben würde, die Staus an ihrem Ende, bei der Brunau, sind ja heute schon vorprogrammiert.

Luzern ist also für die Erstellung der fehlenden 13,5 km im Knonauer Amt, wobei es für uns andererseits selbstverständlich ist, dass alle möglichen Rücksichten auf die Umwelt und vor allem auf die Landschaft genommen werden. Neueste Beispiele des Autobahnbaues beweisen, dass dies mit verantwortbarem Aufwand möglich ist.

Zum Schluss noch ein Wort an die Vorredner Reichling und Uchtenhagen. Sie haben als eine mögliche Folge der Autobahn durch das Knonauer Amt hier mit schwarzen Farben das Bild eines neuen Vororts von Zürich gemalt: Wohngebiete, Industriebauten und weiss ich was alles. Hier möchte ich ganz ausdrücklich erklären, dass es die betroffenen Gemeinden in der Hand haben, die Entwicklung à la Mutschellen oder was immer Sie als Beispiel heranziehen wollen, zu verhindern; die Gemeinden sind ja autonom in der Anwendung der Raumplanungsgrundsätze. Wenn also eine Gemeinde im Knonauer Amt sparsam mit ihrem Boden umgehen will, kann sie das auch nach der Erstellung der N 4 in eigener Souveränität tun.

Frau Spoerry: Ich bin Horgnerin und damit von dem, was Sie heute entscheiden, mit meinem Bezirk zusammen ganz besonders betroffen. Herrn Reichling muss ich sagen: wir haben in unserem Bezirk nicht nur Industrieanlagen, sondern auch hunderttausend Einwohner.

Es ist mir klar, dass ich, auch als Betroffene, in diesem Saal in grösseren Zusammenhängen denken und notfalls lokale Interessen zurückstellen muss. Aber es sind ja Berufener als ich, angefangen bei der Kommission Biel, beim Zürcher Kantonsrat, beim Zürcher Regierungsrat, beim Bundesrat und zuletzt in der nationalrätlichen Kommission, welche die Varianten N 4 und Zimmerberg im übergeordneten, gesamtschweizerischen Interesse sorgfältig gegeneinander abgewogen und allesamt die N 4 als die verkehrstechnisch bessere Lösung, als die kürzeste und sicherste Verbindung mit der besten Entlastung der Stadt Zürich bezeichnet haben. Für den Bezirk Horgen aber ist in der jüngeren Vergangenheit ein neues Problem aufgetaucht: Die N 4 wird als umweltbelastend, die Zimmerberg-Variante als umweltschonend dargestellt. Wir aus dem Bezirk Horgen bestreiten dies. Jede Autobahn ist ein Eingriff in die Natur, und auch bei der Zimmerberg-Variante wird gebaut. Auch der Zimmerberg-Tunnel muss seine Anschlussbauwerke haben, wovon eines mitten in die empfindliche, von überall her einsehbare Zürichsee-Landschaft bei Horgen zu stehen käme.

Wenn der im Schlussbericht Biel langfristig als unumgänglich bezeichnete Ausbau der N 3 auf sechs Spuren Tatsache wird, weil das Zusammenführen von zwei nationalen Hauptverkehrsachsen vor den Toren Zürichs zu vorprogrammierten Staus führt, so erfolgt dieser Ausbau in teilweise recht steilen Hängen des Zürichseegebiets. Das Trasse der N 3 ist vorgegeben und wird aufgrund der Topographie zum Teil terrassiert geführt. Schonung der Landschaft ist deshalb bei einem Ausbau der N 3 nicht möglich. Beim Reststück der N 4 im Knonauer Amt, kann hingegen mit Tunnels und Tieferlegungen in maximaler Weise auf die Landschaft Rücksicht genommen werden.

Aber nicht nur unter dem Titel «Landschaftsschutz», auch unter dem Titel «Umweltschutz» ist die Zimmerberg-Variante nicht die bessere Lösung. Ihretwegen muss ein Umweg gefahren werden, der mehr als 15 km beträgt. Ein täglicher Mehrverbrauch an Benzin von einigen zehntausend Litern ist die Folge. Zudem soll man beim Bau von Autobahnen nicht nur an die Landschaft, sondern auch an die Menschen denken. Die Kommission Biel bezeichnet die Zimmerberg-Variante als deutlich unfallträchtiger, weil sie mit ihren diversen Verknotungen erhöhte Gefahren birgt.

Und nun zu den Menschen im Bezirk Horgen. Die hunderttausend Einwohner der Region Zimmerberg tragen ihren Teil an der Belastung durch den nationalen und internationalen Verkehr. Durch die Seegemeinden donnern tagsüber die Personen- und nachts die Güterzüge auf den Linien Zürich-Wien, Zürich-Chur und Zürich-Gotthard. Dazu kommt die Nationalstrasse N 3 mit ihrem bereits heute regen Verkehrsaufkommen. Durch das Sihlthal führt eine der unfallträchtigsten Strassen des Kantons Zürich mit der Verbindung nach Luzern. So verlockend auf den ersten Blick die Zuleitung des Verkehrs aus dem Süden auf die bestehende N 3 sein mag, eine Mehrbelastung an nationalem und internationalem Verkehr ist unserem Bezirk nicht zuzumuten.

Wenn die N 3 nicht auf drei Spuren ausgebaut wird, werden die Dörfer im Knonauer Amt und im Sihlthal nicht wirkungsvoll entlastet, weil man bei einem befürchteten Stau den kürzeren Schleichweg über das alte Strassennetz sucht. Wir erweisen daher mit der Zimmerbergvariante nicht einmal allen Dörfern und Menschen im Knonauer Amt einen echten Dienst, was von einem Teil seiner Bewohnern klar erkannt worden ist, sonst hätten sich nicht sechs Knonauer Gemeinden, darunter der Bezirkshauptort, mehrheitlich für den Bau der N 4 ausgesprochen.

Ein letztes Wort zum Volksentscheid im Kanton Zürich. 171 000 Stimmbürger haben zur N 4 im Knonauer Amt nein gesagt; 153 000 Stimmbürger haben den Bau der N 4 befürwortet. Das Zürcher Volk war aber nicht zur Null-Variante und nicht zur Zimmerbergvariante befragt. Ein nicht zu

unterschätzender Teil der Zürcher Bevölkerung tritt für die Null-Variante ein, eine Haltung, die ich respektiere. Das heisst aber, dass die 170 000 Nein zur N 4 nicht ohne weiteres als 171 000 Ja zur Zimmerbergvariante ausgelegt werden können. Ich bitte Sie, dies bei Ihrem Entscheid zu bedenken. Ich bitte Sie vor allem: Wählen Sie nicht nach dem St.-Florians-Prinzip: Eine gesamtschweizerisch schlechtere und erst noch teurere Lösung zulasten des Bezirkes Horgen, in der irrigen Meinung, damit etwas für den Umweltschutz getan zu haben. Der Bezirk Horgen nimmt seinen Teil an nationaler Solidarität wahr. Wir sind mit Verkehr und Immissionen eingedeckt und haben am Zürichsee auch eine Landschaft, die uns lieb ist und die wir nicht weiter verschandeln möchten. Ich danke Ihnen.

Reich: Der Entscheid über die Standesinitiative «Autobahn-freies Knonauer Amt» wird in diesem Saal offensichtlich sehr verschieden interpretiert. Eine Interpretationsmöglichkeit haben Sie eben von Frau Spoerry gehört. Frau Uchtenhagen ihrerseits pocht darauf, das Volk habe entschieden und damit basta. Herr Reichling, als Befürworter der Zimmerbergvariante, spricht davon, dass hier auch – aber von ganz anderer Seite – nach St. Florian gehandelt werde. Herr Neuenschwander weist darauf hin, die Differenz von 20 000 Stimmen liesse sich einerseits aus dem Bezirk Horgen und andererseits aus der Stadt Zürich herleiten.

Erstens: Bestimmt ist dieser Volksentscheid zu gewichten, aber er kann nicht zum Nominalwert genommen werden. Ich glaube, das sollten wir aufgrund der verschiedenen Interpretationen dieses Nachmittags gelernt haben.

Zweitens: Unser Herr Kommissionspräsident hat abschliessend – auch ein bisschen hinsichtlich dieser Standesinitiative – die Frage in den Raum gestellt, ob dieser Rat nicht eine politische Geste machen sollte, selbst wenn – ich zitiere sinngemäss – die Möglichkeit bestünde, dass diese Geste später nicht honoriert werde.

Es ist eine sehr subtile, elegante Formulierung für ein sehr ernsthaftes Problem, für das Problem nämlich, dass wir jetzt, wenn wir dem Antrag Lüchinger folgen, ein neues Autobahnstück ins Netz einfügen und damit zugleich auch ein Projektierungsverfahren mit allen Unwägbarkeiten und Unsicherheiten einleiten. Das heisst mit anderen Worten: Das, was sich in den letzten Jahren im Knonauer Amt abgespielt hat, kann sich nun rund um die Zimmerberg-Linie abspielen. Damit wird diese für mich – um bei den Namen der Heiligen zu bleiben – zu einer Kombination von St. Florian und St. Nimmerlein.

Wir stehen mit anderen Worten vor der Frage: Soll diese Autobahnücke geschlossen werden oder nicht? Wenn wir sie in absehbarer Zeit schliessen wollen, gibt es unter diesen Umständen keine andere Lösung als die N 4. Ich danke Ihnen.

Weber-Schwyz: Ich unterstütze den Antrag des Bundesrates und der Kommissionsmehrheit auf Beibehaltung der ursprünglichen N 4-Linienführung. Als Vertreter eines Anrainerkantons der N 4 kann mir der künftige Zugang zur Nordost- und zur Nordwestschweiz nicht gleichgültig sein. Ich möchte einleitend feststellen: Wir wollen dereinst nicht im Flaschenhals zwischen Brunau und Wollishofen stecken bleiben, nur weil man künftige Verkehrsentwicklungen übersehen hat. Man darf nicht einfach davon ausgehen, dass alle N 4-Benützer nur das Stadtzentrum als Fahrziel haben. Vielmehr ist es so, dass ein hoher Anteil der N 4-Frequenzen sich in Richtung der Wirtschaftsräume Limmattal, Aargau und Basel bewegen. Herr Kollege Lüchinger hat ja bestätigt, dass der Zielverkehr Richtung Stadtzentrum 43 Prozent betrage. Der Herr Kommissionspräsident hat treffend bemerkt, dass die N 4 durchs Knonauer Amt auch Vorteile habe, vor allem die Umlenkungsfunktion. Meiner Meinung nach ist es dringend nötig, dass diese 13,5 km kurze Lücke in der N 4 möglichst bald geschlossen wird.

Dieser Entscheid rechtfertigt sich aus verschiedenen Gründen: Die Zimmerbergvariante würde Mehrkosten von über 200 Millionen Franken auslösen. Die N 3-Erweiterung

auf sechs Spuren ist dabei nicht inbegriffen. Es sei hier noch eine andere Zahl erwähnt. Der Umweg Zimmerberg würde nämlich einen täglichen Mehrverbrauch an 100 000 Liter Treibstoff bewirken. Zum heutigen Zeitpunkt und in Zukunft müsste auch die Schonung der fossilen Brennstoffe im Vordergrund stehen.

Die neue Zimmerberg-Variante würde 10 bis 15 Jahre bis zur Bauvollendung erfordern, wenn man alte Erfahrungen in Betracht zieht.

Unterdessen aber bringen die Neueröffnung der N 14 von Luzern her und die N 20 als Nord-Umfahrung von Zürich höhere Verkehrsaufkommen ins Knonauer Amt. Diese Ortschaften bleiben also überlastet, und ihre Umfahrung müsste vermutlich vor Eröffnung des Zimmerbergs erfolgen. Ich meine deshalb, die Zimmerberg-Variante ist eine Verzögerungs- und Verhinderungsvariante und – wenn wir ehrlich sind und gewisse Bestrebungen kennen – vermutlich die Vorstufe zur Nullvariante.

Ich habe mir gestattet, hier das Wort zu ergreifen, weil es sich auch um ein Bauwerk von nationaler Bedeutung handelt. Da es sich nicht um einen Bestandteil des zürcherischen Kantonsstrassennetzes handelt, hat hier Regionaldemokratie keinen Platz. Mit gleichem Recht müsste der Kanton Zug ebenfalls mit einer Volksbefragung zur Zimmerbergvariante Stellung nehmen können; dann möchte ich es Ihnen überlassen, zwischen beiden Meinungen zu gewichten.

Wie einst der Bau der Eisenbahnen, sind die schweizerischen Nationalstrassen ein Solidaritätswerk. Im Vertrauen auf dieses Gemeinschaftswerk sind Hunderte von Millionen auch in anderen Kantonen vorinvestiert worden, die zum Teil verlorengehen, oder ungenützt bleiben würden. Wollen wir tatsächlich ohne Not unnötig Geld verschleudern? Stimmen Sie bitte der ursprünglichen Variante Knonau-Wettswil zu! Damit erreichen Sie ohne Zeitverzug jene wirksame Lösung, die den betroffenen Ortschaften und dem Einzugsgebiet dient. Die Innerschweiz hofft auf Verständnis, denn Solidarität ist ja schliesslich keine Einbahnstrasse.

Ruckstuhl: Im Gegensatz zu den übrigen Nationalstrassenstrecken, die heute zur Diskussion stehen, haben wir bei der geforderten Verbindung zwischen Zürich und der Innerschweiz eine echte Alternative. Es geht hier nicht um die Frage, ob wir eine durchgehende Autobahnverbindung wollen oder nicht, sondern ob wir nur die schnelle Verbindung suchen und anderen Gesichtspunkten wie Landschaftszerstörung und Kulturlandverlust weniger Rechnung tragen wollen.

Neben den Sachzwängen, von denen wir heute zur Genüge gehört haben und die uns bei den Entschlüssen zweifellos einschränken, müssen wir auch die wachsende Besorgnis der Bevölkerung um die Zerstörung von Landschaft und Umwelt durch den Strassenbau zur Kenntnis nehmen.

Wir können uns in Fragen der Zukunftsgestaltung nicht nur auf unsere Führungsfunktion berufen. Wir haben auch eine Vertreterfunktion von denen übernommen, die uns die Verantwortung übertragen haben. So gesehen müssen wir auch die Ueberzeugung der Generation achten, die die Folgen unserer Beschlüsse im positiven und negativen Sinn zu tragen hat. Mit jedem Baubeschluss schränken wir die Gestaltungsfreiheit der kommenden Generation weiter ein. Wir müssen uns also auf den Ausbau beschränken, der nachweisbar, aufgrund seriöser Studien, absolut notwendig ist. Bei der Prüfung dieser Notwendigkeit haben wir nicht nur auf historische Zahlen und ihre Perspektiven zu sehen, sondern auch auf das Interesse der kommenden Generation.

Wenn wir das Abgasproblem und den Lärm in den Griff bekommen, wenn sich die Einstellung des zukünftigen nicht von derjenigen des heutigen Menschen unterscheidet, so werden wir nach einem allfälligen Bau der N 4 bald auch einmal den Zimmerbergtunnel bauen müssen. Macht aber der Gesinnungswandel zugunsten der Umwelt weiter Fortschritte und bekommen wir den Schadstoffausstoss nicht in

den Griff, so wird uns die Zimmerberg-Variante ohne Ausbau der N 3 auf sechs Spuren bei weitem genügen.

Mit dem Bau des Zimmerbergtunnels verbauen wir uns nichts für die Zukunft. Wir stimmen einer Lösung nach Mass zu, die in 50 oder mehr Jahren nach Bedarf ergänzt werden kann, aber nicht ergänzt werden muss. Für heute empfinde ich den Verzicht auf die N 4 als die einzig richtige Lösung. Ich weiss, dass ich mit meiner generellen Ueberzeugung zu Verkehr und Umwelt nicht ganz auf der Linie meiner Westschweizer Berufskollegen bin. Ich bitte sie um Verständnis. Uns Ostschweizer Bauern bedeutet der Wald soviel wie Euch die Rebberge! Ich bitte auch Herrn Günter um Kenntnisnahme dieses Unterschiedes, wenn er sich schon weigert, sich an das Ratsreglement zu halten. Sie, verehrte Kolleginnen und Kollegen bitte ich, gegen die N 4 zu stimmen.

Mühlemann: Als neutraler Nichtzürcher und Mitglied der Kommission Steinegger darf ich Ihnen versichern, dass wir uns die Ueberprüfung dieser Nationalstrassenstücke nicht leicht gemacht haben. Wir alle in der Kommission haben es erlebt, was es heisst, aus der grosstädtischen Agglomeration Zürich in einen der letzten Gärten des Kantons Zürich herauszukommen. Das Knonauer Amt beeindruckt durch seinen unverfälschten Charakter; wir sind hier einmal mehr in diesen Zielkonflikt hineingeraten, der uns alle immer wieder heimsucht: sollen wir die menschliche Siedlungslandschaft oder die Naturlandschaft schonen? Sehr oft können wir nämlich nicht beides tun.

Ich bin der festen Ueberzeugung, dass man im Knonauer Amt so oder so noch Strassen bauen muss. Es können Umfahrungen oder es kann eine Nationalstrasse sein. Persönlich würde ich mich prioritätsmässig immer für die menschliche Siedlungslandschaft entscheiden und dabei in Kauf nehmen, dass noch etwas Kulturland geopfert werden muss.

Wir sind uns in dieser Kommission auch bewusst geworden, dass Volksbefragungen ihren Stellenwert haben; es geht hier aber um ein vernetztes Strassengebiet, das über den Kanton hinausreicht. Wir wissen, dass jetzt die Nationalstrassen in ihrer Endphase stehen und gewisse Regionen unseres Landes erschlossen werden müssen – so die Westschweiz mit der N 1. Es geht aber auch darum, gewisse Durchgangsstrassen bis zu den Grenztoren zu führen, bzw. Lücken in Gottes Namen zu schliessen.

Die Gotthard-Strasse ist die Durchgangsstrasse Nummer 1 der Schweiz. Da ist eine Lücke entstanden, hier entscheidet natürlich letztlich nicht die Bevölkerung des Kantons Zürich, sondern das Gewissen jedes Volksvertreters in diesem Saale. Wenn Frau Uchtenhagen die Bedeutung dieser Volksbefragungen hochhält, dann möchte ich sie einfach auf folgendes hinweisen: Auch im Kanton Waadt haben Volksabstimmungen stattgefunden; ich bin deshalb etwas überrascht, dass sie dort nicht dem Volke folgt, sondern gegen die N 1 stimmt.

Ich darf darauf hinweisen, dass bei der Beurteilung der Zimmerberg-Variante ein realistisch denkender Planer nicht darum herumkommen wird, die N 3 zu verbreitern. Wir müssen von der Prämisse ausgehen, dass dieses grösste Nadelöhr der schweizerischen Autobahnen vorsorglich entschärft werden muss. Dort, wo die Nord-Süd-Achse und die Ost-West-Achse zusammenkommen, haben wir nämlich jetzt schon Staulagen, d. h. im Bereich vom Grauholz. Darum bin ich der Ueberzeugung, dass diese Verbreiterung notwendig ist. Wenn Sie das einschliessen, kommen Sie dazu, dass das finanzielle Gefälle zur N 4 im Knonauer Amt tatsächlich sehr gross wird. Schon bei der Zimmerbergvariante haben wir fast eine Verdoppelung der Kosten. Bei einer Verbreiterung der N 3 können Sie sich ausrechnen, was das bedeutet.

Das ist aber für mich nicht entscheidend. Entscheidender ist für mich die Tatsache, dass der Kulturlandverlust bei beiden Varianten ungefähr gleich gross sein wird, wie es Herr Kollege Stucky sehr eindringlich dargelegt hat. Aber noch entscheidender ist für mich die Tatsache, dass bei Bauten im Bereich des Zimmerbergs, im Bereiche der Allmend

Zürich usw. keine Freiheit in der Art und Weise des Bauens mehr herrscht. Wir sind dort an eine bestehende Linie gezwungen und werden Kunstbauten errichten müssen, die sehr störend ins Landschaftsbild eingreifen. Frau Spoerry hat richtigerweise darauf hingewiesen, dass das Anschlusswerk auf dem Zimmerberg gigantoman ist und ausserordentlich stark in eine sehr harmonische Zürichsee-Landschaft eingreift.

Wenn ich die Linienführung im Knonauer Amt ansehe, dann stelle ich fest, dass es dort möglich ist, mit Tunnelbauten und anderen Vorkehren sehr umweltfreundlich zu bauen. Ich bin deshalb der Auffassung, dass wir uns *volens nolens* entschliessen sollten, die kürzeste Verbindung zu wählen und die so umweltfreundlich als möglich zu gestalten. Ich bitte Sie, der Kommission zuzustimmen, die sich sehr knapp für die Variante Knonauer Amt entschieden hat.

M. Clivaz: Tout a été dit pour ou contre la N 4, je ne vais donc pas allonger inutilement le débat pour justifier mon choix en faveur de la variante zéro ou, à défaut, de celle du Zimmerberg. Je voudrais simplement poser une question à M. Schlumpf, conseiller fédéral. On est en train de construire à Zurich et dans les environs un réseau ferroviaire régional qui sera mis en exploitation au début des années nonante. Comme il s'agira d'un réseau très performant, je demande à M. le conseiller fédéral de bien vouloir nous dire dans quelle mesure la construction de la N 4 dans le Knonaueramt serait compatible avec les efforts entrepris en faveur des transports publics dans la région zurichoise, et même au-delà, en direction de Zoug et de Lucerne. Les buts poursuivis par l'amélioration des transports publics dans ces secteurs ne seraient-ils pas contrecarrés par la construction de la N 4? Ceux qui fondent des espoirs dans la réalisation de «Rail 2000» se demandent aussi si l'on n'est pas en train de prendre des décisions qui rendront inutiles certaines mesures envisagées pour stimuler le trafic ferroviaire. Nous aboutirions alors à une situation qui n'aurait vraiment plus rien à voir avec une politique coordonnée des transports.

Steinegger, Berichterstatter: Es liegen folgende Anträge vor: der Antrag der Kommissionsmehrheit, der NUP-Kommission und des Bundesrates auf Belassung der N 4 im Nationalstrassennetz. Wir haben die Minderheit I (Lüchinger), die die Zimmerberg-Variante vorzieht.

Bei der Vor- und Nachteilsabwägung habe ich auf die Umlenkungsfunktion und auf die Bauzeit hingewiesen. Ich habe bei der Umlenkungsfunktion ein Plus für die N 4 festgestellt. Kollege Lüchinger hat mich in bezug auf das Sihltal korrigiert. Ich bestätige, dass die NUP dort einen leichten Vorteil für den Zimmerberg festgestellt hat.

Die Bauzeit der N 4 ist kürzer, weil der Planungsstand höher ist. Wir haben aber tatsächlich noch ein Problem, weil der Uetliberg-Tunnel noch nicht zur Verfügung stehen würde, so dass derjenige Verkehr, der nicht Durchgangsverkehr ist, irgendwo über die Waldegg dann in die Stadt Zürich einsickern müsste. Aber ich halte fest, dass der Durchgangsverkehr Richtung Ostschweiz usw. durch die N 1/10 oder nach zürcherischer Bezeichnung durch die N 20 aufgenommen werden könnte.

Es stellt sich bei diesem Antrag noch die Frage: Können wir heute entscheiden? Ich habe beim Eintretensvotum darauf hingewiesen, dass wir für Linien-, für Streckenentscheide auch einen gewissen Planungsstand haben müssen, dies gemäss Artikel 9ff des Nationalstrassengesetzes. Aufgrund der Arbeiten und der anschliessenden Vernehmlassung durch das Departement scheint mir hier aber ein Planungsstand vorhanden zu sein, der es uns erlaubt, heute zu entscheiden.

Wir haben den Minderheitsantrag II (Seiler) als Eventualantrag für den Fall, dass die Mehrheit obsiegt. Dies würde zur Null-Lösung führen. Ich wiederhole noch einmal, was ich beim Eintreten gesagt habe: dass ich gegenüber absoluten Null-Lösungen gewisse verfassungsmässige Bedenken anmelden muss. Artikel 37bis geht nämlich davon aus, dass

wir ein zusammenhängendes Nationalstrassennetz bauen, und dieser Artikel ist bis jetzt von Volk und Ständen nicht revidiert worden.

Kollege Dünki hat hier die rhetorische Frage gestellt, ob man gegen den Willen der Betroffenen Nationalstrassen bauen kann, und hat auch die Antwort erteilt: nein.

Ich habe bei meinen Ausführungen zur N 4 und zur Zimmerberg-Variante gesagt, dass der negative Volksentscheid der Zürcher zur N 4 zu berücksichtigen und zu gewichten sei, aber ich kann Ihnen nicht bestätigen, dass die Zürcher hier ein Vetorecht ausüben könnten.

Gerade Sie, Kollege Dünki und auch Kollege Bircher, haben diese Frage aufgeworfen. Ich frage Sie aber, wie Sie mit derartigen regional-demokratischen Entscheiden die «Bahn 2000» realisieren wollen, wenn beispielsweise der Kanton Solothurn hier eine gleiche Haltung einnehmen würde. Wir sind für derartige Vorhaben darauf angewiesen, dass nationale Entscheide getroffen werden können.

Noch zur Minderheit III (Günter): Diese geht davon aus, dass der Zimmerberg gebaut würde, aber der Entscheid für die N 4 offenbliebe. Kollege Günter hat das so begründet: Wenn man sehe, dass der Zimmerberg nicht genüge, könne man immer noch die N 4 durchs Knonauer Amt bauen. Ich muss aber festhalten: Wenn wir ob der Zimmerberg-Variante nicht sicher sind, müssen wir den anderen Entscheid fällen. Wir dürfen nicht eine Investition von 390 Millionen bewilligen und uns gleichzeitig vorbehalten, die N 4 allenfalls doch noch zu erstellen!

Das wäre effektiv ein vorbehaltener Entscheid für eine zusätzliche Nationalstrassenstrecke.

Ich habe im Rahmen des Eintretensreferates darauf hingewiesen, dass das heute im Hinblick auf den öffentlichen Verkehr «Bahn 2000» nicht mehr zur Diskussion stehen kann.

Wir gewinnen auch nichts, wenn wir es nicht klar entscheiden, weil die Freihaltezeiten, die durch die Belassung im Bundesbeschluss bestehen, auf fünf Jahre beschränkt sind. Nach fünf Jahren nützt uns dieser Entscheid nichts. Wir können dann die Sache neu erwägen und entsprechend entscheiden. Es wäre für diese Zeit im betreffenden Gebiet der Spekulation Tür und Tor offen gelassen.

Kollege Hess hat sich auch wegen seines Postulates erkundigt, das vom Bundesrat noch zu beantworten ist. Er fordert auf, dass man die Empfehlungen der NUP-Kommission so stark wie möglich berücksichtigt. Ich möchte noch einmal bestätigen: die Kommission ist in ihrer Diskussion davon ausgegangen, dass man die Empfehlungen der NUP-Kommission bestmöglich berücksichtigt, weil ja gerade diese Empfehlungen das Hauptergebnis dieser Bemühungen sind.

M. de Chastonay, rapporteur: Dans cet abondant débat très intéressant d'ailleurs, je voudrais encore citer deux éléments qui concernent aussi bien la proposition de M. Lüchinger, minorité I, que la proposition de M. Seiler, minorité II, éléments fondés sur les données statistiques de la commission NUP de 1981.

La variante de la N 4, Knonaueramt, apporterait au tunnel de l'Uetliberg 14 000 véhicules par jour ouvrable, alors que la variante Zimmerberg apporte, elle, sur la 4 Na, 20 000 véhicules par jour ouvrable et 26 000 véhicules par jour ouvrable sur la N 3. La variante du Zimmerberg est censée, selon l'annexe au rapport NUP, page 70, recevoir 65 000 véhicules par jour ouvrable, ce qui paraît constituer une garantie certaine, actuellement déjà, d'engorgement, de bouchons et de difficultés très sérieuses d'écoulement du trafic.

La variante N 4 réduit de cent par an les accidents et du même nombre, les victimes. Enfin les gains de temps totaux annuels sont nettement plus intéressants avec la variante N 4 que par rapport à la variante Zimmerberg. Et Mme Spoerry demande à juste titre une répartition plus équilibrée dans toute la région concernée des inconvénients occasionnés par les routes répondant à des besoins généraux. La proposition de M. Günter, minorité III, appuyée par M. Reichling, me paraît difficilement acceptable. On ne peut

jouer au chat et à la souris en une matière qui attend maintenant depuis près de dix ans des solutions rapides, appropriées et surtout dimensionnées au besoin du trafic actuel et futur. On a dit ici que la variante N 4, selon l'opinion de la majorité de la commission, était préférable à la variante Zimmerberg. Il me paraît dès lors délicat de demander maintenant que l'on construise tout d'abord le Zimmerberg, puis sur la base des résultats comptabilisés du trafic inhérent à cet ouvrage, on ferait ou l'on ne ferait pas la N 4, retardant ainsi pour des années encore sa construction et sa réalisation.

Notre réseau autoroutier, malheureusement, n'est pas un jeu de dominos où l'on peut placer certains pions tout en se réservant la faculté d'en avancer d'autres selon les circonstances. Les usagers ne comprendraient pas que l'on tergiverse encore et que l'on entreprenne dans le terrain des essais et des expériences qui n'en finissent plus. Je dois surtout dire ici que l'on ne peut bloquer, durant des années, dans les plans d'aménagement du territoire, des communes et des endroits concernés, des terrains et des zones à construire dans l'attente d'une hypothétique route. Ce serait à mon avis une atteinte intolérable au droit de propriété, vous le savez aussi bien que moi. Notre réseau doit enfin trouver son achèvement dans l'élaboration de son plan directeur. Toute autre attitude pourrait démontrer que nous entendons livrer notre réseau à certaines incohérences auxquelles des arguments trop régionalistes ou même locaux ne manqueraient pas de l'exposer gravement. A ce sujet, je partage entièrement les préoccupations exprimées notamment ici par MM. Stucky, Rüttimann, Ammann, Berger, Aregger, Weber-Schwyz qui ont posé le problème des voies de communication dans un contexte plus large, en prenant surtout en considération la situation routière globale des cantons limitrophes et périphériques à Zurich et non pas les aspects trop localisés ou trop focalisés de tel ou tel inconvénient qui irait à l'encontre de l'intérêt général.

Deux mots à propos du caractère un peu illusoire des votations populaires qui ont eu lieu dans certaines régions du pays en matière de tracé autoroutier. Il est regrettable que ces votations aient eu lieu alors même qu'au sens de la loi fédérale sur les routes la population n'a pas à se prononcer dans ce domaine. De plus, le peuple et les cantons ont largement refusé en son temps l'initiative Weber intitulée «Démocratie dans la construction des routes nationales». Je pense que ces votations sensibilisent négativement la population aux tracés d'autoroutes envisagés et il est regrettable que l'on fasse appel à son verdict dans les régions concernées, alors même qu'on sait pertinemment qu'au sens de la législation fédérale en vigueur ces votations n'ont qu'un caractère strictement consultatif.

Je vous prie, en conclusion, de bien vouloir tenir compte de tous les éléments avancés par la majorité de votre commission dans la décision que vous prendrez tout à l'heure et de vous rallier à l'avis majoritaire de votre commission, tout en rejetant les propositions des minorités I, II et III.

Bundesrat Schlumpf: Der Bundesrat hat seinen Antrag begründet, die N 4 im Knonauer Amt so zu realisieren, wie das seit zwanzig Jahren die Absicht war. Wir stützen uns dabei auf die überwiegende Mehrheit der Kommission Biel (18 zu 3 Stimmen). Wir folgen bei der Beurteilung solcher Fragen den Kriterien, die ich heute morgen zu Beginn dieser Verhandlungen dargelegt habe.

Ich möchte mich nun nicht mit den Einwänden auseinandersetzen, die zum Beispiel Herr Herczog gegenüber der Arbeit der Kommission Biel gemacht hat. Ich möchte – auch zu den Ausführungen von Herrn Lüchinger – darauf hinweisen, dass auf Seite 145 und 146 der Expertise «Kommission Biel» die Schlussfolgerungen sehr prägnant dargelegt sind. Im Anhang Seite 70 sind die Wertungen tabellarisch aufgelistet. Es lässt sich dort also ablesen, welche Kriterien wie gewertet wurden und so zu diesem sehr eindeutigen Resultat von 18 zu 3 Stimmen der Kommission Biel geführt haben. Zu den einzelnen Ausführungen und Fragen: Herr Lüchinger, es ist sicher ein Umdenken in Gang gekommen. Zum

Appell, der von Herrn Seiler an mich, den «Naturburschen aus den Bündner Bergen» – das bin ich, und das werde ich immer bleiben – gerichtet wurde, möchte ich in aller Unbescheidenheit sagen: Umwelt, Landschaft, vor allem auch Raumplanung, das waren für mich schon damals Anliegen, als sie politischen Ballast bedeuteten. Das war vor dreissig Jahren, als man als Anhänger von Professor Oftinger in der schweizerischen politischen Landschaft als Exot angesehen wurde. Niemand verstand, dass ein liberaler Politiker auf Gemeinde- und Kantonsebene für eine Forcierung der Raumplanung eintrat. Ich will nicht auf Selbstlob machen, es geschah nur, um Herrn Seiler auf seinen Appell zu antworten. Ich habe für diese Belange, wie jeder, der in den Bergen aufgewachsen und mit der Natur gross geworden ist, alles Verständnis – auch heute noch.

Aber wir müssen doch auch feststellen, dass teilweise dieses Umdenken erst stattgefunden hat, als die eigenen Bedürfnisse durch Verwirklichung bestimmter Infrastrukturvorhaben andernorts befriedigend erfüllt werden konnten. Man reist heute gerne aus den Agglomerationen in den Kanton Tessin – erfreulicherweise auch in den Kanton Graubünden – und nimmt es als selbstverständlich hin, dass dort wie am Genfersee, am Vierwaldstättersee, in der Leventina, im Bündner Rheintal, am Domleschg, am Zürichsee und an vielen Orten – Frau Spoerry hat darauf hingewiesen – diese modernen Verkehrsinfrastrukturen, nicht ohne landschaftliche Belastungen und Landverluste, erstellt werden konnten. Dieses Umdenken muss bis zur Bereitschaft einer gewissen Opfersolidarität weitergehen.

Herr Lüchinger, zu Ihrer Frage der Gleichwertigkeit der beiden Varianten Zimmerberg/Knonauer Amt. Bautechnisch sind sie es sicher. Ich glaube auch, dass sich die Höhendifferenz der Zimmerberg-Variante nicht nachteilig auf den Verkehrsfluss auswirkt. Verkehrstechnisch hingegen, und das wurde hier eigenartigerweise allzu sehr übersehen, ist die Zimmerberg-Variante als Netzbestandteil natürlich in keiner Weise der Variante Knonauer Amt gleichwertig.

Nehmen Sie die konkreten Relationen. Vom Westen und vom Norden bedeutet die Zimmerberg-Variante nach dem Passieren des Uetliberg-Tunnels einen Umweg von 17 km; das ist nicht alle Welt – aber es ist ein Nachteil. Auch aus der Grossagglomeration Zürich, also vom Raum Winterthur, Flughafengebiet, von Zürich Nord her, wird die erwähnte Tendenz zweifellos bestehen, den Uetliberg-Tunnel zu verlassen und die Kurzstrecke von 13 km durch das Knonauer Amt zu wählen. Wenn Sie die Verbindung von der Ostschweiz in Richtung Innerschweiz und Süden nehmen, ist es ganz eindeutig: Nur der Fahrer aus dem Raum Graubünden, Chur hat tatsächlich mit der Zimmerberg-Variante einen Vorteil, weil er dann im Raume Horgen abzweigen kann, um in die Innerschweiz und nach Süden zu fahren. Aber der Fahrer aus dem Raum St. Gallen, Appenzell, Thurgau, Schaffhausen hat ganz eindeutig eine weit beschwerlichere Zufahrt. Entweder geht sie über den Grossraum Zürich, über die Umfahrung, das ist ein bedeutender Umweg, oder sie führt durch die Stadt mit allen Imponderabilien.

Es gibt noch eine andere Variante – sie dürfte uns eines Tages schwer zu schaffen machen -: nämlich über den Raum Ricken-Rapperswil. Da muss ich Ihnen heute schon sagen, wenn dort ein grosses Verkehrsaufkommen für den Zubringer zur N 3 und dann Zimmerberg Richtung Zentralschweiz-Tessin-Süden kommen sollte, stehen wir – auch technisch – fast unlösbaren Problemen gegenüber.

Man darf deshalb nicht sagen, verkehrstechnisch seien diese beiden Lösungen ungefähr gleichwertig. Das stimmt mitnichten. Es gibt andere Gesichtspunkte, die auch für uns zählen – das dürfen Sie mir glauben –, so der Gesichtspunkt Landschaft: Das Knonauer Amt ist eine schöne Landschaft. Sie ist erfreulicherweise noch weitgehend intakt. Ich kann Ihnen auch hier sagen: Wir werden alles daran setzen, wenn diese Variante realisiert wird, dass soweit als möglich – Herr Hess, ich wiederhole es hier – die Kosten nicht den Ausschlag geben dürfen für die Rücksichtnahme auf Land, Landschaft und Umwelt. Dabei bleibt es.

Zu Nationalrat Seiler über den eventuellen Minderheitsan-

trag, die Null-Variante: Die Herren Referenten haben sich dazu geäußert, auch unter dem Gesichtspunkt der verfassungsrechtlichen Situation. Ich kann das nur unterstreichen. Es stünde nicht im Einklang mit dem Auftrag, den der Verfassungsgeber, der Souverän, uns gegeben hat, ein nationales Gesamtsystem von übergeordneten Verkehrswegen zu schaffen. Wenn wir die Null-Variante beschliessen, weder die Strecke durchs Knonauer Amt noch durch den Zimmerberg bauen würden, dann hätten wir tatsächlich eine echte und dauernde Lücke.

Zum Antrag von Herrn Günter: Ich verstehe ihn aus seiner Optik und von seiner Zielsetzung her überhaupt nicht. Jedenfalls könnte ich ihm nicht zustimmen. Ich will Ihnen im Klartext sagen: Wenn die Zimmerberg-Variante von den Räten beschlossen wird, soll die Variante Knonauer Amt aus dem Nationalstrassennetz verschwinden. Denn ich habe schon oft gesagt: Der Bundesrat will keine weiteren Nationalstrassen. Wir wollen das Netz fertigstellen. Eine Zimmerberg-Lösung, aber ausserdem die Türen offen lassen für eine Variante Knonauer Amt, das würde dem diametral widersprechen. Da muss ich Sie schon bitten: Wenn Sie die Zimmerberg-Variante beschliessen sollten, dann streichen Sie die Knonaueramt-Linienführung. Lehnen Sie den Antrag von Herrn Günter aus Konsequenzgründen ab.

Frau Uchtenhagen: Ich habe natürlich nicht gesagt, dass die sechs Teilstrecken nicht bedeutend seien. Ich habe nur meinem Freund Otto Nauer geantwortet, der von «Verstrassung der Schweiz» sprach: Wenn wir mit den Fertigstellungen weitermachen – habe ich ihm gesagt –, könne man so etwas bei diesen Proportionen wohl nicht behaupten. Es gehe eben um diese 60 Kilometer ohne Rawil (mit Rawil 135 km). Mit Blick auf das Ganze dürfe man nicht von einer Verstrassung sprechen, wenn man diese Teilstücke zu behandeln habe.

Noch einmal zu Nationalrat Hess: Sie haben ein Postulat eingereicht mit Datum vom 13. März. Wir haben es bereits am 17. März im Bundesrat behandelt; wir sind bereit, es anzunehmen. Wir haben natürlich mit unserer Politik nicht gewartet, bis Sie mit diesem Postulat gekommen sind. Was Sie postulieren, machen wir seit Jahr und Tag. Wir haben seit etwa zehn Jahren im Schnitt 300 Millionen Franken jährlich projektbezogen eingesetzt, um die Nationalstrassen umweltschonend, land- und landschaftsschonend anzulegen. Es kostete in zehn Jahren weit über 3 Milliarden Franken, ich habe das hier bereits einmal dargelegt, und damit fahren wir selbstverständlich fort. Mehr als das: Es ist unser Anliegen, noch mehr auf Land, Umwelt usw. Rücksicht zu nehmen, weil das von der Denkweise in der Öffentlichkeit her nicht nur verstanden, sondern auch geradezu verlangt wird. Deshalb war es uns möglich, Ihr Postulat entgegenzunehmen. Diese Signale haben wir schon lange erkannt, und die Taten haben wir lange vor diesem Appell in Arbeit genommen.

Nationalrat Clivaz, Sie haben eine konkrete Frage gestellt, wie es sich verhalte mit der KVP, und dort vor allem mit der Konzeption des Schienenverkehrs. Das ist eine sehr wichtige Frage. Ich hätte sie eigentlich vermehrt erwartet in dieser Diskussion. Ich möchte Ihnen offen sagen: Die beste Lösung nur für den Schienenverkehr im Grossraum Zürich – mit allen den grosszügigen, ausserordentlich wertvollen Investitionen, die da getätigt werden – wäre natürlich die Null-Lösung. Das ist klar. Zwischen der Variante Knonauer Amt und der Variante Zimmerberg besteht kein quantifizierbarer Unterschied in bezug auf die Auswirkungen für den öffentlichen Verkehr. Man wäre vor die Frage gestellt, ob man um des öffentlichen Verkehrs im Grossraum Zürich willen die Null-Variante möchte.

Das wäre aber gerade nicht koordinierte Verkehrspolitik, wie wir sie unserer Botschaft und den einzelnen Anträgen an Sie zugrunde gelegt haben. Denn diese Verkehrspolitik geht nicht dahin, mit repressiven Massnahmen einen Verkehrsträger zurückzudrängen, sondern mit offensiven Massnahmen den öffentlichen Verkehr wettbewerbsfähig zu machen. Eben deshalb legen wir Ihnen die «Bahn 2000» und die anderen Vorhaben vor. Ich bin übrigens allen Votanten

dankbar, die bereits ihre Stimme zu Protokoll für «Bahn 2000» abgegeben haben. Ich habe das so verstanden, dass sie diese Stimme ohne Rücksicht auf die noch zu treffende Linienwahl abgegeben haben. Ich bin Ihnen dafür dankbar. Das ist die richtige Einstellung, und eben nicht eine Einstellung nach dem St.-Florians-Prinzip.

Nationalrat Dünki, Sie fragten mich, ob es richtig sei, hier gegen den Willen der Region einen Beschluss zu fassen. Da müssen wir uns die Frage stellen – Herr Steinegger, der Kommissionspräsident, hat das bereits gestern sehr klar ausgedrückt -: Was ist gesetzmässig Demokratie? Es ist nicht eine willkürliche Demokratie, die jeweils zur Entscheidung kompetent ist, sondern diejenige nach Gesetz und Verfassung. Hier ist es nach geltendem Recht – Nationalstrassengesetz – die nationale Demokratie, repräsentiert durch das nationale Parlament, die zu entscheiden hat. Es gibt gegen diese Netzbeschlüsse kein Referendum. Ein Vetorecht im regionalen Rahmen, kantonale, wäre nicht rechtsstaatlich. Es würde sich gegen die Demokratieordnung richten. Es müssen aber – da möchte ich Herrn Bircher völlig recht geben – derartige kantonale, regionale Abstimmungen immer mit dem gleichen Stellenwert in die Beurteilung einbezogen werden. Dort, wo sie der eigenen Auffassung entsprechen, dürfen sie nicht einen höheren Stellenwert haben als dort, wo sie gegenläufig sind. Insofern ist zu sagen, dass derartige kantonale, regionale Abstimmungen durchaus auch ein Kriterium bei der Beurteilung der Gesamtlage darstellen; sie können aber dem Parlament oder dem Bundesrat nicht einen Entscheid abnehmen. Aber sie haben einen gleichen Stellenwert.

Damit meine ich übrigens auch, was Frau Uchtenhagen sagte: da kann man nicht differenzieren nach den Mehrstimmen. Angenommen ist angenommen, ob mit mehr oder weniger Stimmen – es hat den gleichen Stellenwert.

Nationalrat Herczog, Sie haben mich gefragt, ob ich nicht bereit wäre, zur Lösung dieses Konfliktes beizutragen oder ihn zu lösen. Doch, Herr Herczog, das würde ich in der Tat gerne tun. Das wäre überhaupt in diesen und in vergleichbaren Fällen mein oberstes Anliegen. Aber überlegen wir uns, wie das möglich wäre. Können wir einfach diesen Konflikt durch einen anderen Konflikt lösen? Können wir diese Opposition gegen die andere Opposition austauschen? Können wir auf einen Entscheid, der nicht unser Recht, sondern unsere Pflicht ist, verzichten, auf einen Entscheid nach sachlichen Gesamtbeurteilungen, und einfach der Opposition Rechnung tragen, die gerade heute vor uns steht?

Es wurde mehrfach von Votanten, auch von den Herren Referenten, das Vertrauensprinzip angerufen, völlig zu Recht. Im Vertrauen auf einen gültigen Netzbeschluss, der bis vor acht Jahren nicht umstritten war, wurden Dispositionen getroffen. Im Vertrauen darauf wurden nicht nur Strassen gebaut oder nicht gebaut, sondern auch andere Infrastrukturen errichtet, und es haben sich wirtschaftliche Entwicklungen im Vertrauen darauf abgespielt. Da können wir nun nicht einfach im Bestreben, einen Konflikt zu eliminieren, eine Opposition berücksichtigen und alle Mitinteressierten vernachlässigen.

Es war doch eindrücklich, was von verschiedenen Votanten gesagt wurde, die die Sprache dieser Mitinteressierten gesprochen haben, wie Frau Spoerry beispielsweise – ich kenne die Belastungen in Ihrer Region auch, ich bin auch ein kleiner Mitverursacher, ob ich bei Ihnen mit der Bahn oder mit dem Auto vorbeifahre – oder wie Herr Fischer, Herr Stucky und Herr Aregger.

Herr Reich hat den Nagel auf den Kopf getroffen, als er gesagt hat: Wenn wir zur Zimmerberg-Variante wechseln, dann stehen wir einfach dort, wo wir mit der Variante Knonaer Amt schon gestanden sind, nämlich am Beginn eines Verfahrens, das uns mit den genau gleichen Schwierigkeiten, mit den genau gleichen Einwendungen und der gleichen Opposition konfrontieren wird. Das sind keine Lösungen. Sie entgehen Ihrer Entscheidungspflicht nicht, so wenig wie wir ihr entgangen sind. *Hic Rhodus, hic salta*, jetzt muss entschieden werden!

Hier noch die Frage: Ist denn die Zimmerberg-Variante eine spruchreife Alternative? Der Herr Kommissionspräsident hat darauf hingewiesen. Eine Problematik besteht darin, dass der Verfahrensstand – ich habe mich mit Herrn Lühinger darüber unterhalten – nicht derselbe ist bei der Zimmerberg-Variante wie bei der Variante Knonaer Amt. Die Frage lautet: Genügt das? Regierungen, Parteien, Organisationen usw. konnten zum Bericht der Kommission Biel Stellung nehmen. Der Bundesrat hat sich auf den Standpunkt gestellt, es genüge nicht. Sie haben das schriftlich erhalten. In der Antwort vom 20. Februar 1985 auf das Postulat von Herrn Lühinger hat der Bundesrat dargelegt, dass es rechtlich, wenn man die Knonaeramt-Lösung ersetzen wollte durch eine Zimmerberg-Variante, um zwei Beschlüsse ginge: einerseits um den Streichungsbeschluss, der ist vorbereitet, und andererseits um eine «kompensatorische» Netzerweiterung. Das haben wir dort dargelegt. Ich will darauf nicht weiter eingehen, es kann auch nicht entscheidend sein, die Bundesversammlung ist ja in diesen Fragen kompetent.

Die gleiche Bundesversammlung ist auch kompetent, darüber zu befinden, ob eine Alternative oder ein Antrag, eine Frage spruchreif ist, ob die Entscheidungsgrundlagen genügen. Der Bundesrat bleibt in der Sache bei seinem Antrag, die N 4 (Knonaer Amt) so zu realisieren, wie sie im Netz enthalten ist und wie dies auch die Kommissionsmehrheit beantragt.

Präsident: Wir bereinigen die Anträge zur N 4. Ich schlage Ihnen das folgende Abstimmungsverfahren vor: In einer ersten Eventualabstimmung stellen wir den Minderheitsantrag III (Günter) dem Minderheitsantrag I (Lühinger) gegenüber. In der zweiten Abstimmung mit Namensaufruf stellen wir das Resultat der Mehrheit gegenüber. In einer dritten Abstimmung, sofern die Mehrheit obsiegt, wird die Mehrheit noch der Minderheit II (Seiler) gegenübergestellt. Im Falle, dass die Minderheit obsiegt, wird der Antrag Seiler hinfällig. Sie sind mit diesem Vorgehen einverstanden.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Minderheit I (Lühinger)	81 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit III (Günter)	59 Stimmen

Namentliche Abstimmung – Vote par appel nominal

Für den Antrag der Mehrheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la majorité:

Aliesch, Allenspach, Ammann-Bern, Aregger, Aubry, Berger, Biel, Blunschy, Bonnard, Bremi, Bürer-Walenstadt, Butty, Candaux, Cevey, de Chastonay, Cincera, Columberg, Cottet, Cotti Flavio, Cotti Gianfranco, Couchepin, Coutau, Darbelay, Dirren, Dubois, Dupont, Eggly-Genève, Eisenring, Eng, Feigenwinter, Fischer-Hägglingen, Fischer-Sursee, Flubacher, Frei-Romanshorn, Frey-Neuchâtel, Früh, Gautier, Giger, Giudici, Graf, Hess, Hösli, Houmard, Hunziker, Kohler Raoul, Koller Arnold, Kühne, Landolt, Martignoni, Martin, Massy, Mühlemann, Müller-Scharnachtal, Müller-Wiliberg, Neuenschwander, Oehler, Ogi, Perey, Pfund, Reich, Revacquier, Rime, Risi-Schwyz, Rüttimann, Sager, Salvioni, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Schärli, Schmidhalter, Spälti, Spoerry, Stucky, Thévoz, Tschuppert, Uhlmann, Villiger, Wanner, Weber-Schwyz, Wellauer, Wyss, Zbinden, Zwingli (83)

Für den Antrag der Minderheit I (Lühinger) stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la minorité I (Lühinger):

Ammann-St. Gallen, Basler, Bäumlin, Bircher, Borel, Braunschweig, Brélaz, Carobbio, Chopard, Christinat, Clivaz, Deneys, Dünki, Eggenberg-Thun, Eppenberger-Nesslau, Euler, Fankhauser, Fetz, Friedli, Grendelmeier, Günter, Gurtner, Herczog, Hofmann, Hubacher, Iten, Jaeger, Jaggi,

Künzi, Lanz, Leuenberger-Solothurn, Leuenberger Moritz, Longet, Loretan, Lüchinger, Maeder-Appenzell, Mauch, Meyer-Bern, Müller-Bachs, Müller-Meilen, Nauer, Nebiker, Nef, Neukomm, Nussbaumer, Oehen, Oester, Ott, Petit-pierre, Pitteloud, Rebeaud, Reichling, Reimann, Renschler, Robbiani, Robert, Rohrer, Röthlin, Rubi, Ruch-Zuchwil, Ruckstuhl, Ruf-Bern, Ruffy, Rutishauser, Schnider-Luzern, Schnyder-Bern, Schüle, Schwarz, Segmüller, Seiler, Stamm Judith, Stappung, Steffen, Steinegger, Uchtenhagen, Vannay, Wagner, Weber Monika, Weber-Arbon, Weder-Basel, Wick, Widmer, Zehnder, Ziegler, Zwygart (85)

Der Stimme enthalten sich die folgenden Ratsmitglieder:

S'abstiennent:

Bühler-Tschappina, Geissbühler, Hari, Pini, Soldini (5)

Abwesend sind die folgenden Ratsmitglieder:

Sont absents:

Auer, Blocher, Bonny, Bratschi, Cantieni, Cavadini, Eggli-Winterthur, Etique, Fehr, Gehler, Gloor, Grassi, Humbel, Jeanneret, Jung, Keller, Magnin, Maitre-Genève, Meier-Zürich, Meizoz, Morf, Müller-Aargau, Pidoux, Riesen-Fribourg, Stamm Walter, Weber Leo (26)

Präsident Bundi stimmt nicht

Monsieur Bundi, président, ne vote pas

Präsident: Sie haben dem Antrag der Minderheit I Lüchinger zugestimmt mit 85:83 Stimmen bei 5 Enthaltungen. In diesem Fall wird der Minderheitsantrag II Seiler hinfällig, das heisst Herr Seiler zieht seinen Antrag zurück.

N 6 Bern–Thun (Gwatt)

Berne–Thoune (Gwatt)

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(de Chastonay, Ammann-Bern, Berger, Mühlemann, Massy, Perey, Revaclier, Rüttimann, Savary-Freiburg, Savary-Wadt, Stucky)

.... —Thun (Gwatt) 1

Thun (Gwatt)—Wimmis–Sitten/Siders 3

Antrag Vannay

N 6 Bern–Thun (Gwatt)

Rückweisung an den Bundesrat

Gestützt auf den Antrag, auf das Teilstück Thun (Gwatt)—Zweisimmen–Rawil–Tunnel–Sitten/Siders (Anschluss an N 9) zu verzichten, wird der Bundesrat ersucht, in Zusammenarbeit mit den Walliser Behörden die Möglichkeit eines Alternativprogrammes zu prüfen.

Antrag Müller-Meilen

N 6 Thun (Gwatt)—Spiez–Frutigen–Kandersteg (Autoverlad)—Goppenstein–Gampel–Anschluss an N 9 3

Antrag Weber-Schwyz

N 6 Bern–Thun–Spiez–Verbindung zur N 9

... Thun (Gwatt)—Spiez–Verbindung zu N 9 3

Antrag de Chastonay

N 6 Bern–Thun–Spiez–Verbindung zur N 9

.... Thun–Spiez–Verbindung zu N 9 3
N 8 Spiez (Abzweigung N 6)—Interlaken–Iseltwald

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(de Chastonay, Ammann-Berne, Berger, Mühlemann, Massy, Perey, Revaclier, Rüttimann, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Stucky)

.... —Thoune (Gwatt) 1

Thoune (Gwatt)—Wimmis–Sion/Sierre 3

Proposition Vannay

N 6 Berne–Thoune (Gwatt)

Renvoi au Conseil fédéral

Le Conseil fédéral est prié d'étudier avec les autorités valaisannes un programme de remplacement vu la proposition d'abandon du tronçon Thoune (Gwatt)—Zweisimmen–tunnel du Rawyl–Sion/Sierre (accès à la N 9).

Proposition Müller-Meilen

N 6 Thoune (Gwatt)—Spiez–Frutigen–

Kandersteg (chargement des voitures)—

Goppenstein–Gampel–raccordement à la N 9 3

Proposition Weber-Schwyz

N 6 Berne–Thoune–Spiez–raccordement à la N 9

.... Thoune (Gwatt)—Spiez–raccordement à la N 9 3

Proposition de Chastonay

N 6 Berne–Thoune–Spiez–raccordement à la N 9

.... Thoune–Spiez–raccordement à la N 9 3

N 8 Spiez (bifurcation de la N 6)—

Interlaken–Iseltwald

Steinegger, Berichterstatter: Ueber die Binnenverbindung Bern–Wallis wurde in der Botschaft vom 5. Februar 1960 über das Nationalstrassennetz ausgeführt: «Trotz dem Bestehen der Lötschbergbahn wird sowohl von den interessierten bernischen und Walliser Kreisen als auch von den beiden Kantonsregierungen grundsätzlich die Forderung nach einer Strassenverbindung über die Berner Alpen erhoben. Zwischen Sanetsch und Grimsel bestehen zahlreiche Möglichkeiten für Uebergänge mit längeren oder kürzeren Tunnels, von denen jede Interessengruppe glaubt, ihr Vorschlag wäre am besten geeignet, die vorhandene Lücke zu schliessen.» An dieser Feststellung hat sich noch nicht alles geändert. Die Berner Regierung hat in der Zwischenzeit ihr Begehren zurückgezogen und möchte nur noch bis Zweisimmen eine Autobahn bauen. Die Walliser bilden gegen aussen eine geschlossene Front zugunsten des Rawil.

Die Planungskommission kam damals zum Schluss, dass es sich vor allem um eine touristische Strasse handeln würde. Im Vergleich zwischen Gemmi-Variante und Rawil-Variante wurde dem Rawil mit einem Tunnel von zirka 4 km Länge der Vorzug gegeben. Auf diese Weise ist der Rawil in den Bundesbeschluss gelangt. Heute wird das Wallis neben dem Lötschberg vor allem durch die N 12, seit 1981 in Betrieb, und durch die im Bau befindliche N 9 von Vallorbe–Lausanne–Martigny–Sion–Brig erschlossen.

Der überprüfte Abschnitt der N 6 berührt vor allem das Simmental und das Mittelwallis. Von der N 6 ist der Abschnitt Bern bis Wimmis bereits in Betrieb. Die Weiterführung Wimmis–Zweisimmen–Lenk–Rawil–Uvrier steht nun zur Diskussion.

Zur Abklärung der geologischen und hydrologischen Verhältnisse und des felsmechanischen Verhaltens wurde 1976 auf der Walliser Seite auf 1200 m Höhe ein Sondierstollen in Angriff genommen, der später Bestandteil der Tunnelröhre werden sollte. Im April 1979 wurden diese Arbeiten eingestellt, weil sich in der Staumauer von Zeuzier Deformationen und Rissbildungen zeigten. Die Experten des Bundes halten einen Zusammenhang zwischen diesem Sondierstollen und den Schäden an der Staumauer für gegeben. Der von der Walliser Regierung beigezogene Experte bezweifelt dies. Die ursprünglich geplante Linienführung für die N 6 verläuft oberhalb Lenk durch das Iffigental, welches inzwischen zu einem Naturschutzgebiet erklärt worden ist. Der Tunnel würde sich auf 1800 m Höhe befinden, wodurch die Wintersicherheit beeinträchtigt würde. Der Zeitgewinn für die

Strecke Wankdorf-Dreieck in Bern–Rawiltunnel–Sion würde zirka zwei Minuten betragen: 115 gegenüber 117 Minuten. Der Rawil-Scheiteltunnel auf 1800 m Höhe ist deshalb abzulehnen, was der Bundesrat auch getan hat.

Daneben gibt es die Variante der Vorstudie, d. h. einem Tunnel auf 1200 m Höhe. Dieser Tunnel ist aber aufgrund der geologischen Gegebenheiten, eben dieser Deformationen an der Staumauer Zeuzier, in Frage gestellt. Hier würde die Fahrzeit 96 Minuten betragen, was im Sommer einen Zeitgewinn (dito) von 19 bis 20 Minuten bedeuten würde. Da nun ein Tunnel auf ungefähr 1200 bis 1300 m Höhe auf dem vorgesehenen Trasse nicht mehr in Frage kommt, müssten andere Varianten gesucht werden. Dies ist auch der Grund für die sehr offenen Linienführungsanträge der Kommissionsminderheit bzw. von Kollege de Chastonay.

Ein Rawil-Tunnel auf 1800 m Höhe würde der BLS für den Autoverlad am Lötschberg Verluste von 30 bis 50 Prozent bringen. Der Verlust im Falle der Rawil-Verbindung auf 1200 m Höhe wäre noch grösser.

Regionalwirtschaftlich hat der Bau einer Rawil-Verbindung sowohl für das Simmental als auch insbesondere für das Wallis Vorteile. Die NUP-Untersuchungen sprechen diesbezüglich eine eindeutige Sprache.

Die NUP-Kommission ist in der Mehrheit trotz negativer Gesamtbewertung zu einer positiven Beurteilung des Rawil gekommen. Neben den staatspolitischen Gründen, wegen der Verbindung des Wallis mit der übrigen Schweiz, wurden dabei die prekären Verkehrsverhältnisse im Simmental und der Wunsch der Rawil-Gegner selbst nach einer besseren Strasse im Simmental berücksichtigt.

Der Bundesrat hingegen schlägt Ihnen einen Verzicht auf die N 6 vor; die Kommissionsmehrheit kommt mit 13 zu 12 Stimmen zum gleichen Schluss. Sie hat dabei folgende Gesichtspunkte berücksichtigt:

1. Mit der N 12 in Kombination mit der N 9 besitzt das Wallis einen guten Anschluss. Die Zeitgewinne, sogar für das Mittelwallis, durch einen Rawiltunnel sind sehr bescheiden; für das Unterwallis fallen sie überhaupt nicht mehr ins Gewicht oder sind nicht mehr gegeben.

2. Der Autoverlad am Lötschberg ist leistungsfähig. Mit der Verbilligung durch die Treibstoffzölle sind auch vernünftige Verladetarife ermöglicht worden.

3. Der Kanton Wallis darf sich mit den Investitionen an der Furka mit Furkatunnel, an der Lötschberg–Simplon-Bahnlinie, an der N 9 inklusive Simplon und an der N 12 nicht als Stiefkind der Eidgenossenschaft vorkommen.

Allerdings, wenn man gestern den grossen Verweigerern zugehört hat, die jeden Anspruch auf eine bessere Verbindung verketzert haben, kann man begreifen, dass einer Randregion einmal der Kragen platzt.

Aufgrund einer Intervention der Berner Regierung vom August 1985 hat die Kommission auch einen Antrag diskutiert, gemäss welchem nur bis Zweisimmen eine Nationalstrasse zu bauen gewesen wäre. Dieser Antrag ist mit 5 zu 14 Stimmen abgelehnt worden. Dieser Antrag würde den grundsätzlichen Planungsvorstellungen der Nationalstrassen widersprechen: es würde keine Verbindung hergestellt, sondern eine Sackgasse gebaut.

Wir haben nun den neuen Antrag de Chastonay, identisch mit dem Antrag Weber, der eigentlich die ganze Linienführung offenlässt; er will einfach eine Verbindung zwischen dem Gebiet Spiez mit der N 9. Nachdem der Rawil aber nicht mehr zur Diskussion steht, stehen eigentlich nur noch die Variante Adelboden (Wilcstrubel-Gebiet) plus der Lötschberg zur Diskussion.

Dann haben wir den Antrag Müller-Meilen, der sich auf den Lötschberg konzentriert; er möchte den Rawil streichen.

Wir haben den Antrag Vannay auf Rückweisung, allerdings auch sehr offen; wir wissen nicht, was eigentlich geprüft werden müsste, und ich muss darauf aufmerksam machen, dass gemäss unserem Ratsreglement, Artikel 67 Absatz 2, eigentlich ausgeführt werden müsste, in welche Richtung sich eine Ueberprüfung bewegen soll: Geht es um den Lötschberg, geht es um eine andere Variante?

Hier stellt sich nun die Frage, ob wir einfach entscheiden

können, weil wir das ganze Planungsverfahren für die übrigen Varianten noch nicht durchgeführt haben, und ob es dann nicht richtiger wäre, dass wir den Bundesrat beauftragen, in einer Ergänzungsbotschaft zu einer Lötschberg-Variante oder einer anderen Variante Stellung zu nehmen und erst nachher entscheiden?

Man muss auch die Kantone Wallis und Bern sowie die anliegenden Regionen begreifen, wenn sie zu einer derartigen Variante Stellung nehmen möchten. Ich möchte diese Antragsteller doch bitten, die Angelegenheit in dieser Richtung zu überlegen: ob man auf den Rawil verzichten und dann einen konkreten Antrag für eine Ergänzungsbotschaft unterbreiten will.

Darf ich Sie noch auf eine besondere politische Situation aufmerksam machen? Neben der Petition gegen den Bau der Rawil-Nationalstrasse und der Petition für den Bau der N 6 gibt es auch eine Volksinitiative für die Rettung des Simmentals vor Nationalstrassen. Sie können also heute den Rawil beschliessen und stehen dann vor der Volksabstimmung. Den Ausgang dieser Abstimmung kann man verschieden beurteilen. Es gibt aber, und das möchte ich zu bedenken geben, gesamtschweizerisch gesehen nur eine relativ kleine Zahl von Interessenten an dieser Verbindung, und die Solidarität würde ich leider auch nicht allzu hoch veranschlagen. Ein für das Wallis eher negativer Entscheidungsausgang ist somit programmiert.

Wäre es deshalb nicht gescheiter, das Simmental zu meiden und eine andere Lösung oder ein anderes Massnahmenpaket zu suchen? Wird der Rawil nämlich an der Volksinitiative sterben, ist die Chance für irgendwelche Kompromisse viel schwieriger.

M. de Chastonay, rapporteur: Alors que la commission NUP, par 14 voix contre 6, recommandait en 1981 le maintien du tronçon de la N 6 dans le réseau des routes nationales, le Conseil fédéral, dans son message de décembre 1984, a recommandé de le biffer.

Lors de ses délibérations, votre commission a pris trois décisions. Dans un premier vote, elle a tout d'abord accepté, par 14 voix contre 5, la proposition que j'avais déposée et qui figure dans le dépliant. Celle-ci fut ensuite opposée à l'avis du Conseil fédéral qui demandait de biffer la liaison nord-sud par Thoune–Gwatt–Wimmis–Sion et Sierre. Par 13 voix contre 12, la proposition du Conseil fédéral l'emporta. Enfin en un troisième vote, la commission, par 14 voix contre 5, rejeta la proposition de M. Müller-Scharnachtal qui demandait l'inscription au réseau des routes nationales d'une route nationale se terminant en cul-de-sac à Zweisimmen.

En tant que rapporteur de la commission, j'exposerai tout d'abord l'avis de la majorité de celle-ci et du Conseil fédéral avant de justifier ma proposition de minorité qui vous a été distribuée ces derniers jours et qui remplace la proposition de la minorité de la commission telle que contenue dans le dépliant. Je prendrai ultérieurement position quant aux propositions qui visent à demander le renvoi au Conseil fédéral du projet de N 6; cela bien qu'elles n'aient pas été présentées au sein de la commission.

Dans son message, le Conseil fédéral a rappelé les problèmes survenus au barrage de Seuzier en relation avec le forage de la galerie de sondage de la Lienne. Il a mis en opposition les intérêts d'une traversée routière entre le nord et le sud des Alpes bernoises et valaisannes avec ceux des transports par le tunnel ferroviaire de Goppenstein et a évoqué la concurrence que créerait une nouvelle route nationale parallèle à cette liaison ferroviaire.

En outre, il a estimé que les régions de villégiature de l'Oberland bernois et de la rive droite du Rhône auraient à pâtir de ce trafic intense et des proliférations des équipements touristiques induits par la traversée routière. Pourtant, le Conseil fédéral note que dans ses recommandations la commission NUP a proposé d'étudier d'autres variantes pour le cas où des raisons techniques s'opposaient au percement d'un tunnel selon le tracé prévu. Le Conseil

fédéral n'a pas voulu entrer en matière sur ces propositions qui lui ont été faites également par le Conseil d'Etat du canton du Valais.

Lors de ses débats des 22 et 23 janvier dernier à Flüelen, la majorité de la commission a fait valoir une argumentation d'ordre technique contre le maintien de la N 6. On a également invoqué des arguments économiques et politiques. De même, l'on a fait valoir que le Simmental révélait une nature encore relativement intacte alliant de façon heureuse paysage et habitat. La vallée du Simmental est géographiquement assez étroite et ne se prête que peu à la construction d'une route nationale qui serait de nature à engendrer un trafic et des nuisances supplémentaires. La majorité de la commission a estimé encore que le gain de temps d'une traversée par le Simmental est négligeable en comparaison avec la N 9 et la N 12. On a d'autre part fait valoir que, selon une étude unilatérale des CFF de 1976, la concurrence portée par la N 6 au trafic ferroviaire du Lötschberg amènerait des baisses de recettes; la couverture de l'ouvrage par rapport à son utilité se révélant faible. Je me réfère à ce propos aux données statistiques qui figurent largement dans le rapport NUP et son annexe. Ces considérations dont je résume ici l'essentiel ont conduit au vote serré de la commission qui, par 13 voix contre 12, a rejoint l'opinion du Conseil fédéral. Dans son message du 17 décembre 1984, celui-ci demande la suppression de la traversée routière nord-sud telle qu'elle avait été arrêtée lors des débats de 1960.

Cela étant, je vous expose les raisons qui m'ont conduit à déposer ma proposition de minorité. En date du 12 mars 1986, j'ai présenté une proposition dite de minorité modifiant et annulant celle que j'avais faite à Flüelen en commission. Mon nouveau texte a reçu l'agrément des onze commissaires qui m'ont appuyé à Flüelen. Je demande, dans le chapitre de l'arrêté fédéral qui nous occupe, l'inscription suivante: N 6 Berne-Thoune-Spiez, raccordement à la N 9; en sous-titre, Thoune-Spiez, raccordement à la N 9, troisième classe. Vous constaterez tout d'abord que ma proposition de principe est extrêmement large puisqu'elle mentionne une liaison routière entre Thoune-Spiez et la N 9 en Valais. Il n'est donc plus question du Rawyl dans mon texte, ni du Simmental. J'insiste sur ce point et je vous prie d'en prendre officiellement note.

En me basant sur les articles 9 et 11 de la loi fédérale sur les routes nationales de 1960, je propose dans le texte qui a été distribué dans cette salle en date du 12 mars dernier de fixer dans l'arrêté dont nous parlons une liaison routière générale qui mentionne le type de route nationale à construire dans l'axe envisagé de même que le classement de cette route en troisième classe, c'est-à-dire une classe ouverte à d'autres usagers que ceux qui peuvent fréquenter une route nationale de première ou de deuxième classe. Ma proposition va exactement dans le même sens que celle de M. Weber-Schwyz déposée devant ce conseil.

Cela dit, j'aimerais aborder les arguments de fond qui militent en faveur du maintien, au programme des routes nationales, du tracé général que je vous propose en stricte conformité avec la loi sur les routes. Ces arguments sont d'ordre politique, économique et géopolitique. Je rappelle tout d'abord que le bien-fondé d'une liaison nord-sud a toujours été clairement et successivement confirmé que ce soit par la Commission de la conception globale suisse des transports, dans son rapport de 1977, ou par la commission NUP de 1981. De plus, le canton du Valais s'est constamment montré très favorable à cette liaison. Cette détermination a trouvé concrétisation dans des prises de position nettes et invariables du Conseil d'Etat valaisan et du Parlement cantonal qui, le 12 novembre 1982, s'est encore prononcé à l'unanimité en faveur de cette liaison.

Je relève également nombre de pétitions émanant de personnes privées valaisannes, de 140 communes et d'associations créées pour le maintien de la traversée nord-sud, pétitions déposées en main du Conseil fédéral et, plus près de nous, je relève l'avis unanimement favorable de toutes les huit régions économiques du Valais, du Haut, du Centre et

du Bas, en faveur de cette liaison, avis qui a été déposé en main du président de notre commission.

Cela témoigne bien d'un très vaste consensus valaisan au maintien d'une liaison nord-sud au réseau des routes nationales. Ce consensus n'est pas encore déterminant mais je le crois fort important à la cause car, sur le plan économique, il ne fait pas de doute que le maintien de cette liaison, selon l'avis même du Séminaire d'économie régionale de l'Université de Fribourg, consigné dans le rapport NUP, amène par ses effets induits la création de nombreux emplois, une meilleure gestion du secteur touristique et, en définitive, un meilleur équilibre économique et démographique du canton.

Ce n'est d'ailleurs pas sans une certaine surprise et un certain étonnement que j'ai récemment pu lire, dans l'ouvrage sur la «politique régionale en Suisse», de MM. Brugger et Frey, volume No 37-5 des publications du Fonds national de la recherche scientifique, ce qui suit: «Pour certaines vallées retirées dans les régions de montagne de notre pays, les seules solutions judicieuses consistent en des mesures de politique sociale et donc en une thérapie des symptômes. En pareil cas, l'on ne saurait ériger des tabous. Le fait que de telles vallées se vident à long terme de leur population peut fort bien se révéler judicieux, en ce sens qu'on sauvegardera de la sorte des réserves écologiques.» Je vous renvoie à la page 9 de l'ouvrage cité. Au moment où le centre du Valais connaît les graves problèmes du maintien de ses emplois à Alusuisse, pour ne pas la nommer, au moment où la planification directrice cantonale prévoit pour l'an 2000 la nécessité de création de quelque 9000 postes de travail, dont quelque 2000 dans le Centre, le Valais pourrait se voir confronté à de très graves problèmes et à une émigration débilatante pour son identité si le principe d'une voie nationale de communication nord-sud ne lui était pas garanti et inscrit dans le réseau des routes nationales. J'en veux pour preuve que, si le canton a enregistré un certain taux de rattrapages économiques, de 1965 à 1980, le revenu valaisan par tête d'habitant, quoiqu'en disent certains, ne présente aujourd'hui encore que le 80 pour cent de la moyenne nationale, contre 120 pour cent pour les cantons de la Suisse centrale. Pour parler ici en termes imagés, dans la course des cantons, «le Valais pédale maintenant un peu plus rapidement que Zurich, mais les roues du vélo valaisan sont plus petites que celles de la bicyclette zurichoise».

Il faut relever encore que le cercle vicieux des infrastructures contribue, sur le plan national, au maintien, voire parfois à l'aggravation des disparités puisque, lorsque les voies de communication sont encombrées et que des travaux d'aménagement ne sont pas réalisés, la croissance du trafic empêche tout naturellement la structure fonctionnelle de l'urbanisation et de l'industrialisation de se modifier et de se transformer.

Enfin, en ce qui concerne l'argument géopolitique, les barrières géologiques, géographiques, ce «diktat de la nature», privent le Valais de liaison rapide, sûre et praticable toute l'année vers les centres économiques, administratifs et culturels du Plateau et de la Suisse interne.

Il est d'ailleurs frappant de constater, comme on a déjà eu l'occasion de le faire au sein de notre commission, que tous les cantons périphériques dont nous avons discuté les tronçons d'autoroute revendiquent à juste titre la réalisation de tronçons de routes nationales ou principales, en invoquant surtout l'amélioration de l'accès aux centres économiques et urbains. L'analogie des situations, dans un Etat fédéraliste, doit déboucher tout naturellement sur l'identité des décisions.

Je suis dès lors de l'avis, sur la base de ce qui précède, que ma proposition, telle que formulée très largement dans l'optique d'un choix vaste de solutions finales, est bien de nature à satisfaire ceux qui, en Valais, luttent contre un tenace isolement souvent dénoncé. Au moment où des régions moins importantes de notre pays, mais rattachées aussi à notre identité helvétique – je veux mentionner l'ouvrage ferroviaire de la Vereina – reçoivent plus qu'un espoir

et la certitude de leur désenclavement. ma proposition, par l'inscription d'un raccordement de Thoune-Spiez à la N 9, donnera l'espoir à des milliers de personnes de voir un jour brisé l'isolement dans lequel leur région se trouve. Ces personnes comprendraient difficilement que, de tous les tronçons remis en question, seul la liaison nord-sud à travers les Alpes soit offerte en holocauste sur l'autel d'une décision négative.

En définitive, je veux donner au Conseil fédéral, en cas d'acceptation de ma proposition, l'occasion d'entreprendre ensuite, avec les autorités cantonales concernées de Berne et du Valais, les études nécessaires pour la mise sur pied d'un tracé autoroutier à travers les Alpes.

Mme Vannay: Permettez à une Valaisanne, consciente du fait que le tronçon contesté de la N 6 entre Wimmis et la N 9 ne se réalisera pas, ni par le Rawyl ni plus à l'ouest vers la N 9 et la N 12, ni plus à l'est vers le Lötschberg, de plaider le renvoi du dossier au Conseil fédéral. Avant de vous dire pourquoi il faut le renvoyer et ne pas prendre de décision définitive aujourd'hui, j'aimerais analyser brièvement quelques-unes des motivations qui sont les vôtres et surtout rappeler nos compétences en matière de routes nationales. L'article 11 de la loi fédérale sur les routes nationales du 8 mars 1960 dispose à l'alinéa premier: «L'Assemblée fédérale fixe définitivement, sur la proposition du Conseil fédéral, le tracé général et le type des routes nationales». Il s'agit donc bien, pour nous, de nous prononcer sur un tracé général et non pas sur un vague projet ni encore moins sur un principe de liaison comme certains voudraient le faire croire, comme l'ont prétendu les porte-parole du groupe radical et du groupe libéral, comme vient encore de le dire M. de Chastony.

Je ne crois pas qu'une artère Thoune-Spiez, raccordement à la N 9, ne soit un tracé général et une ligne de ce genre à géométrie variable ne me semble pas correspondre à la loi. J'attends que M. le conseiller fédéral confirme ou infirme cette opinion et je pense que si l'on ne veut pas se mettre en dehors de la loi, on ne peut pas accepter une telle proposition. Dans ce cas, il me semble que nous ne pouvons que dire oui ou non à la proposition du Conseil fédéral consistant à supprimer de l'arrêté de l'Assemblée fédérale fixant le réseau des routes nationales le tronçon: Thoune-Zweisimmen-tunnel du Rawyl-Sion-Sierre (accès à la N 9). Ou alors, nous pouvons renvoyer le projet au Conseil fédéral en attendant que d'autres propositions soient étudiées et nous soient présentées par le Conseil fédéral lui-même, ce que je vous propose de faire.

Aujourd'hui, aucun député ne demande le maintien du texte actuel de l'arrêté, c'est dire que tout le monde a admis que le tunnel du Rawyl ne se ferait pas tant pour des raisons techniques que géologiques. Certains députés admettent également les conclusions négatives de la commission Biel en ce qui concerne l'analyse valeur-utilité et coûts-avantages. Pour ces raisons, ils ne veulent pas se lancer dans l'aventure de la N 6, d'autant plus qu'ils mesurent l'opposition des habitants de la vallée et du canton de Berne à cette route nationale à travers le Simmental.

Certains évaluent ce tronçon par rapport au principe de la politique coordonnée des transports et la jugent comme trop concurrente de la N 12/N 9 ou trop concurrente du Lötschberg. Ils refusent donc le double emploi et le gaspillage. D'autres considérant la nécessité urgente de promouvoir plus efficacement les transports publics, le trafic combiné rail-route et le ferroutage, le condamnent aussi et pourraient bien soutenir le Conseil fédéral et accepter de supprimer de cet arrêté la N 6 du réseau des routes nationales.

De l'autre côté, il y a ceux pour qui une route de plus à construire ce sera toujours bon à prendre et qui tiennent à une N 6, on ne sait pas laquelle mais une N 6. Il y a ceux qui veulent ou pensent faire plaisir à certains Valaisans, plus particulièrement à ceux de la région Sion-Sierre dont certains attendent et espèrent cette liaison pour de nombreuses raisons fort connues et abondamment rappelées mais pas

nécessairement toutes objectives. Rappelons simplement qu'aujourd'hui déjà le parcours Sierre-Berne est plus court par le Lötschberg qu'il ne le serait par le Rawyl ou que Martigny-Berne est plus court et plus rapide par la N 9/N 12 qu'il ne le serait par la N 6 et que depuis Sion, il y aurait seulement quelques minutes à gagner par un Rawyl à 1200 mètres. On ne dit rien évidemment des nuisances supplémentaires que provoqueraient le trafic en général et celui de transit ou lourd en particulier par une N 6, comme si les expériences des habitants d'Uri ou d'ailleurs ne suffisaient pas ou comme s'il fallait refaire les mêmes erreurs.

Il y a ensuite ceux qui veulent avoir la paix. Ils ont bien reçu les appels personnels, gastronomiques ou par les médias du Conseil d'Etat valaisan ou d'associations. Ils disent accepter de voter la proposition de minorité tout en avouant que de toute façon, la N 6 ne se réalisera jamais. Puis, il y a ceux qui soutiendront la minorité puisque cette route était prévue au programme mais surtout parce que l'on ne peut pas faire cela à un canton, on ne peut pas faire cela aux Valaisans même si l'on peut faire cela aux Bernois avec, en arrière-pensée, l'idée ou la crainte qu'une fois peut-être il pourrait leur arriver quelque chose d'analogue à eux aussi.

Enfin, n'y a-t-il pas encore cette épée de Damoclès qui finira bien par tomber avec le vote de l'initiative populaire pour sauver le Simmental des routes nationales? Ce serait tellement plus confortable si c'était les autres qui portaient la responsabilité du refus.

Mesdames, Messieurs, je crois que les Valaisans ont droit à autre chose. Autre chose qu'un refus pur et simple de la N 6, même s'il est justifié dans la version actuelle, mais autre chose surtout qu'une promesse fallacieuse et irréalisable. Le non à la N 6 ou pire encore le oui à un projet condamné d'avance ne peut pas convenir pour des raisons de solidarité, de justice et d'équité confédérales. L'abandon de la N 6 doit être compensé. Un programme de remplacement doit être étudié par le Conseil fédéral avec les autorités valaisannes. Vous connaissez les problèmes de communication liés à notre géographie montagneuse et accidentée et vous pourrez reconnaître la nécessité pour la Confédération de faire mieux et autrement que la N 6 pour nous permettre d'améliorer les voies existantes de communication avec le reste de la Suisse ou vers l'étranger.

A ce propos, vous avez reçu un document d'information provenant de plusieurs organisations valaisannes pour l'environnement et le trafic. Ce document devrait vous avoir démontré si besoin était qu'en Valais, nous avons des projets à faire valoir et que c'est tout à fait abusivement que le Conseil d'Etat ou certains députés parlent au nom de l'ensemble de la population et des mandataires politiques lorsqu'ils défendent la N 6.

Ainsi, un certain nombre de projets méritent d'être traités en commun par la Confédération et le canton, cela afin de résoudre au mieux et au plus vite des problèmes importants de circulation et de transport en Valais, et qui ont une importance nationale. Ainsi, tout l'axe Spiez-Lötschberg-Brigue prend valeur de route nationale, comme les routes d'accès aux différents quais de chargement des véhicules ainsi que la route d'accès au Grand-St-Bernard. La route du Col du Nufenen devrait être classée comme route alpestre. Une réduction supplémentaire de tarif pour les transports des véhicules s'impose. L'assainissement de la gare de Brigue, avec séparation des courants de trafic, est d'une brûlante actualité, afin de la rendre plus performante et attractive. Le réaménagement de la ligne du Simplon, voire de celle du Tonkin, (St-Maurice-St-Gingolph) pour le trafic régional et international, doivent se concrétiser.

Je rappelle à ce propos l'interpellation de M. Ruffy, la motion de M. Schmidhalter, celle du conseiller aux Etats Lauber qui a d'ailleurs été acceptée par la Chambre haute. En outre, l'amélioration du trafic public, des CFF, des PTT, des chemins de fer privés ainsi que des services urbains mérite que l'on s'y arrête. Pourquoi ne pas envisager à la limite un vol régulier à partir de Sion?

Certes, cette liste n'est pas exhaustive, mais il vaudrait vraiment la peine qu'on l'étudie et que le Conseil fédéral la

prenne en considération. C'est précisément pour cela que je vous demande le renvoi du dossier de la N 6 au Conseil fédéral, afin qu'il prévoie un programme de remplacement et l'investissement de l'argent prévu initialement pour la N 6 dans d'autres travaux de remplacement importants pour le Valais et pour le reste de la Suisse.

Müller-Meilen: Ich beantrage Ihnen, auf den Rawil im Nationalstrassennetz zu verzichten und dafür die Zufahrten zum Autoverlad durch den Lötschberg ins Nationalstrassennetz aufzunehmen. Ich betrachte meinen Vorstoss als verbindlichen Auftrag an den Bundesrat gemäss Nationalstrassengesetz, das Planungs- und Projektierungsverfahren für diese Strecken durchzuführen.

Der Verzichtsantrag schliesst sich dem Antrag des Bundesrates und der Kommissionsmehrheit an. Die Aufnahme der Zufahrten zum Lötschberg-Autoverlad scheint mir die sinnvollste Verbindung Berner Oberland-obere Hälfte des Wallis. Diese wintersichere Autoverbindung unter Ausnutzung der rollenden Strasse entspricht ausdrücklich der Gesamtverkehrskonzeption, welche die Zufahrten zum Lötschberg definitiv in das erweiterte Nationalstrassennetz aufnehmen will.

Für diesen Antrag sprechen meines Erachtens überwiegende sachliche und auch politische Gründe. Damit kann zur Autobahnverbindung N 12-N 9 für das Unter- und das Mittelwallis hinzu der Autoverlad durch den Lötschberg gerettet, ja verbessert werden. Damit sollte aber auch erreicht werden können, dass die Franz-Weber-Initiative für die Rettung des Simmentals zurückgezogen wird. Bei den Anträgen von Herrn de Chastonay und Herrn Weber-Schwyz dürfte dies nicht der Fall sein, denn der Bau des Rawil-Tunnels ist trotzdem möglich. Ich zweifle nicht daran, dass diese Initiative eine Mehrheit im Schweizer Volk finden wird, wenn wir heute nicht einen Beschluss fassen, der die Nationalstrasse Simmental-Rawil ausschliesst.

Mein Antrag scheint mir dem Wallis den berühmten Spatz in die Hand zu geben; die Taube auf dem Dach dürfte kaum erreichbar sein. Ich sehe das Wallis als ein Ganzes an; alle Teile haben Anspruch auf angemessene Verkehrsverbindungen.

Ich möchte nicht mehr auf die Gründe zurückkommen, die gegen den Rawil sprechen, sie sind bereits ausgeführt worden. Aber auch, wenn wir andere Strassenvarianten in Betracht ziehen, wie sie die Anträge de Chastonay und Weber-Schwyz ermöglichen, würden sie bei den Experten im NUP-Bericht kaum besser abschneiden als der Rawil, die ja bekanntlich die Null-Variante als besser als die zwei untersuchten Bauvarianten beurteilt haben. Je mehr nämlich eine solche Strasse ins Unterwallis und zur N 12 gerückt würde, desto schlechter würden die Kosten-Nutzen- und die Nutzwertanalyse ausfallen. Je mehr sie ins Oberwallis gerückt würde, um so weniger würde sie dem Unter- und Mittelwallis bringen; sie würde zudem – und das scheint mir wichtig – den Autoverlad am Lötschberg noch mehr konkurrenzieren.

Das Problem Autoverlad darf nämlich nicht aus den Augen geraten. Spezialstudien der Experten zuhanden des NUP-Berichtes haben ergeben, dass ein Rawil-Tunnel auf 1800 m Höhe bereits einen Verlust von 30 bis 50 Prozent an verladenen Motorfahrzeugen im Jahre 2000 bringen würde. Heute ist es etwa ein Verlust von 20 bis 40 Prozent. Selbstverständlich wäre der Einfluss einer Rawil-Verbindung auf 1200 m noch erheblich grösser. Die Direktion der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn hat mehrmals darauf hingewiesen, dass sie nach dem Bau der N 6 den Autoverlad aus betriebswirtschaftlichen Gründen reduzieren oder gar ganz einstellen müsste. Ich habe mich in diesen Tagen nochmals erkundigt, ob an diesen Feststellungen festgehalten wird; das ist offenbar der Fall. Damit würde aber die wintersichere Verbindung des Oberwallis Richtung Bern ganz wesentlich verschlechtert. Es ist deshalb auch nicht verwunderlich, dass die Franz-Weber-Initiative gegen die N 6 innert kurzer Frist im Oberwallis gegen 5000 Unterschriften gefunden hat. Das sind

nicht weniger als 11 Prozent der Stimmberechtigten. Ist es wohl richtig, einen kaum messbaren Vorteil von 2 Minuten Fahrzeit für das Mittelwallis mit einem deutlichen Nachteil für das Oberwallis zu erkaufen?

Wir haben mit dem Treibstoffzollbeschluss die Möglichkeit geschaffen, den Autoverlad durch den Lötschberg von Kandersteg nach Goppenstein wesentlich zu verbilligen. Dank dieser Reduktion von 30 auf 15 Franken für die Strecke Kandersteg-Brig kann die rollende Strasse als günstige Verbindung vom Mittelland nach dem Oberwallis bezeichnet werden. «Bei diesen Gegebenheiten» – so schrieb der Bundesrat in seiner Botschaft – «würde es einer koordinierten Verkehrspolitik widersprechen, wollte diese wichtige Eisenbahnverbindung durch eine parallel laufende, neue Nationalstrasse konkurrenziert werden».

Im Januar/Februar 1986 hat die Zahl der durch den Lötschberg transportierten Fahrzeuge im Verhältnis zum gleichen Zeitraum des Vorjahres insgesamt um nicht weniger als rund 50 Prozent zugenommen. Es kann dieses Jahr mit rund 700 000 transportierten Fahrzeugen gerechnet werden, was das steigende Interesse an der rollenden Strasse dokumentiert.

Der Ausbau der Zufahrten zum Lötschberg-Verlad ist im übrigen in vollem Gange. Die Umfahrung von Frutigen ist in Betrieb. Der Ausbau der Südrampe bis Goppenstein ist in Bau, würde aber bei einer Aufnahme ins Nationalstrassennetz zu einem wesentlich grösseren Teil zulasten des Bundes erfolgen. Vor allem die Autobahnabfahrt Spiez bis Spiezwilser und das Stück Mülmen-Reichenbach, ferner die Verladeanlage in Kandersteg müssen noch gebaut bzw. ausgebaut werden, allenfalls auch jene in Goppenstein. Möglich wäre durchaus auch eine Autoverladestation Frutigen, die das Kandertal vom Verkehr wesentlich entlasten würde.

Mein Antrag sieht eine Aufnahme der Zufahrten als Strassen dritter Klasse ins Nationalstrassennetz vor. Das heisst, dass keine neue Strasse angelegt werden muss, sondern dass unter Benützung der bisherigen Strassen und vor allem der bereits ausgebauten Teile die Zufahrten ausgebaut werden könnten. Um es also noch einmal zu sagen: keine neue Strasse im Kandertal. Aber die Kantone Bern und Wallis würden beim Ausbau des bestehenden Strassennetzes und beim Betrieb und Unterhalt künftig erheblich entlastet.

Vielfach wird die Befürchtung geäussert, die Kapazität des Lötschbergs werde für den Autoverlad dann nicht mehr ausreichen. Wie verhält es sich damit? Der Bahnausbau der BLS auf Doppelspur am Lötschberg ist im Gange, aber noch nicht abgeschlossen. Goppenstein-Lalden und Blausee-Kandersteg sind noch einspurig, was den Bahnverkehr stark behindert. Nach dem vorgesehenen durchgehenden Ausbau auf Doppelspur wird der Lötschberg die gleiche Güterkapazität wie der Gotthard, je rund 12 Millionen im Jahr, haben. Heute rollen 3 Millionen, rund ein Viertel davon, durch den Lötschberg. Es sind also noch gewaltige Reserven nach dem Ausbau vorhanden, so dass die Befürchtung, der Autoverlad komme unter die Schienenräder, kaum berechtigt ist. Uebrigens ist der Autoverlad ein recht gutes Geschäft für die BLS, das sie sicher nicht gern aufgibt.

Der Bund wird dieses Jahr rund 10 Millionen Franken an die Verbilligung um die Hälfte des Autotransportes durch den Lötschberg bezahlen müssen. Vergleichen Sie das mit den Kosten für den Unterhalt, die Verzinsung und Amortisation eines vielleicht 1,2 Milliarden kostenden Werkes durch das Simmental und unter dem Rawil. Man hat übrigens längst erkannt, dass es langfristig für unseren Tourismus wichtig ist, dass das Alpengebiet wirklich eine Erholungslandschaft bleibt. Der Bundesrat hat in seiner Botschaft darauf ausdrücklich hingewiesen.

Es scheint mir richtig, dass wir heute den Verzicht auf den Bau des Rawil als Teil des Nationalstrassennetzes deutlich aussprechen, aber gleichzeitig auch unseren festen Willen bekunden, die Verbindung ins Wallis keineswegs zu vernachlässigen, indem wir neben der N 12/N 9-Verbindung für die untere Hälfte die Zufahrten zum Lötschberg-Tunnel ins Nationalstrassennetz als Strassen dritter Klasse aufnehmen. Zusammen mit der Verbilligung der Verladegebühren dürfte

damit zumindest dem oberen Teil des Wallis besser gedient sein.

Wir können den Kopf nicht in den Sand stecken bezüglich der Tatsache, dass die Volksinitiative für die Rettung des Simmentals vor Nationalstrassen noch ins Haus steht. Sie ist 1982 mit 125 000 Unterschriften eingereicht worden und muss bis zum 1. Oktober 1986 von der Bundesversammlung behandelt werden. Falls der Rawil heute nicht aus dem Nationalstrassennetz gestrichen wird, muss wohl doch realistisch mit der Annahme dieser Initiative durch Volk und Stände gerechnet werden. Wollen Sie wirklich Franz Weber diesen Erfolg ermöglichen – nur weil man für eine fernere Zukunft die Option für eine spätere Verbindung Berner Oberland–Wallis offenhalten will? Auch dann werden die Abklärungen der Experten kaum anders ausfallen. Falls die Situation in dreissig Jahren wirklich einmal völlig anders wäre, könnte eine künftige Generation ja immer noch einen neuen Beschluss fassen. Wenn wir aber Franz Weber die Gelegenheit geben, das Verbot einer einzelnen Nationalstrassenstrecke in der Bundesverfassung zu verankern, könnte dies Schule machen und weitere Initiativen könnten folgen.

Wir sind aufgerufen, heute zu entscheiden. Wir sollten den Entscheid nicht einfach nochmals vor uns herschieben, wie das bei den Anträgen de Chastonay und Weber der Fall wäre, sondern wir sollten die Verantwortung für den Entscheid heute übernehmen. Das von Herrn Bundesrat Schlumpf zitierte Wort *hic Rhodus, hic salta!* sollte doch wohl auch für diesen Entscheid gelten.

Die Bundesversammlung ist gemäss Artikel 11 des Nationalstrassennetzes kompetent, über die allgemeine Linienführung zu entscheiden. Sie sollte heute die Weichen stellen und dem Bundesrat einen verbindlichen Auftrag geben wie bei der N 4/Zimmerberg. Die Experten haben gesprochen, der Bundesrat und die vorbereitende Kommission haben die Frage geprüft und beantragen, den Rawil aus dem Nationalstrassennetz zu streichen. Ich halte dies für richtig, aber wir sollten wenigstens für das Wallis das tun, was sich sachlich aufdrängt.

Ich bitte Sie, meinem Antrag, die Zufahrten zu den Autoverladestationen des Lötschberg-Tunnels als Strassen dritter Klasse in das Nationalstrassennetz aufzunehmen, zuzustimmen.

Weber-Schwyz: Im Namen der FdP-Fraktion vertrete ich hier einen Gegenantrag zum Beschluss und Antrag des Bundesrates und der Kommissionsmehrheit.

Wir befürworten zwar einhellig den Verzicht auf die Rawil-Variante durch das Simmental aus Gründen des Landschaftsschutzes und der Geologie. Hingegen sind wir der Meinung, dass dem Wallis langfristig ein Anrecht auf eine direkte Verbindung zur Deutschschweiz zusteht. Um den legitimen staatspolitischen Ansprüchen der Walliser Rechnung tragen zu können, empfehlen wir eine Formulierung zum Bundesbeschluss über die N 6, welche verschiedene Linienführungen und Lösungen offenlässt. Der Vorschlag der Kommissionsminderheit scheint uns wegen der Fixpunkte Wimmis und Sierre/Sion zu einengend. Deshalb bin ich Kollege de Chastonay sehr dankbar, dass er sich unserem Vorschlag angeschlossen und sich für eine offenere Fassung bereit erklärt hat.

Unser Vorschlag lässt Bundesrat und betroffenen Kantonen den notwendigen Projektierungs- und Abklärungsfreiraum. Für uns steht aus ökologischen und finanziellen Gründen die Möglichkeit der rollenden Strasse am Lötschberg im Vordergrund. Damit könnten die beidseitigen Zufahrten die Beitragsberechtigung als Nationalstrassen dritter Klasse erhalten. Gleichzeitig würde eine bessere Auslastung der BLS und die Erschliessung des Ober- und Mittelwallis wie auch der Zugang zum Simplon erleichtert.

Sollten sich nach dem Jahre 2000 wider Erwarten neue Bedürfnisse ergeben, würde mit unserem Antrag keine Lösung verbaut. Der Antrag unserer Fraktion eröffnet eine grosse gestalterische Bandbreite. Er ermöglicht aber die rasch wirkende Leistungsverbesserung der rollenden

Strasse. Unser Antrag kommt der Auffassung von Frau Van-nay entgegen, denn er ist ja eigentlich eine Absichtserklärung und lässt verschiedenste Varianten zu.

Ich möchte Sie bitten, den Antrag Müller-Meilen abzulehnen, der wohl eine lobenswerte Grundidee enthält, aber in der konkreten Umschreibung zu einengend ist. Die Fixierung auf die Punkte Frutigen–Kandersteg–Goppenstein–Gampel lässt keine planerische Freiheit zu. Es ist anzunehmen und denkbar, dass man bei den Zufahrten zur rollenden Strasse das Dorf Kandersteg schonen müsste. Mit anderen Worten: Diese Formulierung ist leider zu einengend, obwohl sie lobenswerte Grundideen enthält.

Ich möchte auch bitten, von einem Nein oder von einer Rückweisung an den Bundesrat abzusehen. Das würde dazu führen, dass eine Lösung N 6 später einem Einzelentscheid der beiden Räte unterstellt würde. Diese Beschlüsse, die wir heute fassen, entsprechen einem bestimmten Solidaritätsgedanken. Wie es dannzumal aussehen wird, weiss ich nicht. Es könnte durchaus sein, dass sich die Stimmung dereinst zu ungunsten des Wallis und seiner berechtigten Anliegen auswirken wird.

Aus all diesen Gründen bitte ich Sie, der bereinigten Fassung de Chastonay/FdP-Fraktion zuzustimmen.

Bäumlin: Es ist jedermann bekannt, dass ich im Simmental wohne. Vom neusten Projekt wäre ich persönlich nicht betroffen. Ich würde den Lärm nicht hören, wehre mich also nicht für mich selber, das habe ich nie getan, sondern für eine unversehrte Talschaft mit einer unvergleichlich schönen Kulturlandschaft und für die Bewohner, die in ihrer grossen Mehrheit keine Nationalstrasse wollen.

Für die Gegner der N 6 ist es eine sehr grosse Genugtuung, dass ihre Argumente nun auch in der Botschaft des Bundesrates weitgehend vertreten werden. Die N 6 ist verkehrspolitisch nicht vertretbar; sie ist ökologisch nicht vertretbar wie auch nicht unter dem Gesichtspunkt des Natur- und Heimatschutzes; sie ist vor allem aber auch unnötig. Es würde mit der N 6 ein unnötiges Opfer zugemutet.

Ich darf auf die Botschaft verweisen, in der das Wichtigste knapp gesagt ist.

Das Wallis ist mit der übrigen Schweiz nicht schlecht verbunden. Ich möchte bei der knappen Zeit, die mir zur Verfügung steht, nichts wiederholen. Die Dramatisierung des Problems durch die Walliser Regierung ist völlig unverhältnismässig. Diese Dramatisierung haben viele Leute als störend empfunden. Und interessant ist es, dass wir auch aus dem Wallis mehr und mehr Kritik gegenüber diesem «par force-Durchstich» zu hören bekommen.

Alle guten Argumente, die wir haben, hätten uns vielleicht nichts genützt, wäre uns nicht letztlich der Berg zu Hilfe gekommen, der Berg, der keinen Durchstich am Rawil zulässt. Man kann den Tunnel am Rawil schlechterdings nicht bauen. Das ist eine unumstössliche Tatsache, die man nun zur Kenntnis nehmen muss. Die Idee einer N 6 mit Tunnel am Rawil ist gestorben. Es fragt sich nur noch, wie die schickliche Beerdigung dieser Idee durchzuführen sei. Eine saubere Lösung kann nur darin bestehen, dass wir die N 6, so wie sie heute im Nationalstrassennetz festgelegt ist, aus dem Netz wiederum streichen und die Anträge, die heute gestellt worden sind, ablehnen.

Zu den Anträgen de Chastonay und Weber-Schwyz ist zu sagen, dass sie viel zu unbestimmt sind. Nach Artikel 11 des Nationalstrassengesetzes hat die Bundesversammlung über die allgemeine Linienführung zu beschliessen. Wenn nun aber eine Nationalstrasse von Bern nach Spiez ins Wallis beantragt wird, ohne Angabe darüber, wo die Strasse zwischen Spiez und dem Wallis durchgehen solle, so wird damit keine allgemeine Linienführung festgelegt, vielmehr alles offen gelassen. Dem Bundesrat würde ein unhaltbarer Ermessensraum geöffnet. Derart ins Unbestimmte können wir gewiss nicht beschliessen. Das verstiesse auch gegen das Nationalstrassennetz. In sachlicher Hinsicht: wo wäre denn die Alternative zum Rawil zu verwirklichen? Eine nette Touristikstrasse im Gebiet des Sanetsch, als Zufahrtsstrasse doch wieder eine Nationalstrasse durch das Simmental?

Nein danke. Je mehr man aber nach Osten verschiebt, desto näher rückt man an den Lötschberg, womit dieser total konkurrenziert würde. Auch das ist nicht vertretbar.

Ich will gestehen, dass mir der Antrag Müller-Meilen aufs erste sympathisch ist. Ich bin auch sehr für die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Aber ich möchte doch sagen: Wir haben seriös zu entscheiden. Und einen Vorschlag, der so neu ist, können wir nicht einfach jetzt im Nu gutheissen. Es gibt da offene Fragen. Ich bin dafür, dass man den Autoverlad weiter fördert und verbilligt. Aber wenn wir da eine Nationalstrasse beschliessen, ziehen wir neuen Verkehr an. Wir dienen damit dem Oberwallis und den Anwohnern auf Bernerboden nur in Grenzen. Und wie ist dieser Neuverkehr dann zu bewältigen? Kann die BLS ihn noch aufnehmen? Ich würde meinen, die Idee von Herrn Müller-Meilen sei sehr interessant. Aber der Weg ist falsch. Ich möchte Herrn Müller-Meilen einladen, auf seinem Antrag zu verzichten und eine Motion zu starten, in der verlangt wird, dass der Gedanke, den er vertritt, überprüft werde. Vielleicht können wir dem am Schluss zustimmen. Aber im Moment hätte ich noch grosse Bedenken. Als Simmentaler, der gegen die N 6 im Simmental ist, mag ich nicht einfach den «Schwarzen Peter» – so gewissermassen über die Niesenkette – in die nächste Talschaft hinüber verschicken. So könnte ich nicht handeln.

Der Antrag Vannay ist mir von allen der sympathischste. Frau Vannay ist sich klar, dass man nicht irgendetwas übers Knie brechen kann. Aber wenn man die Begründung sieht, muss man einräumen, dass auch dieser Antrag heute nicht zu einer befriedigenden Lösung führen kann. Frau Vannay hat ein ganzes Paket von Massnahmen vorgeschlagen, die zu prüfen wären. Ich bin mit diesem Massnahmenpaket einverstanden. Ich könnte ganz ähnlich wie Frau Vannay argumentieren, könnte mich auch auf die Eingaben der Walliserumweltorganisationen beziehen, in denen solche Forderungen aufgelistet sind. Sie haben das auch bekommen. Ich empfehle Ihnen, Seite 9 dieser Dokumentation nachzulesen. Dann werden Sie feststellen, dass die Massnahmen, die man da verlangt, nur zum Teil via Ueberprüfung des Nationalstrassennetzes beschlossen werden könnten. Es geht zum Teil um Eisenbahntarife, um Umklassierung von Strassen, einer Passstrasse zu einer Alpenstrasse und dergleichen, also um ein ganzes Paket, das ich grundsätzlich sehr unterstützen möchte. Aber wir können das nicht in ein Entscheidungsverfahren über die Gestaltung des Nationalstrassennetzes hineinnehmen. Und darum führt der Antrag Vannay im Moment auch nicht weiter.

Ich empfehle Ihnen, auf die N 6, so wie sie jetzt im Rahmen des Nationalstrassennetzes vorgesehen ist, zu verzichten, vorläufig ersatzlos, und dann z. B. das Schicksal einer allfälligen Motion Müller-Meilen abzuwarten. Die Anträge de Chastonay und Weber-Schwyz sind zu verwerfen. Diese Anträge, würden sie angenommen, wären höchstens geeignet, Illusionen zu verbreiten. Illusionen! Frau Vannay hat es auch festgestellt. Wir sollten nicht Illusionen nähren. Der Rawil kommt nicht. Der ist tot. Die anderen Varianten sind schliesslich auch nichts wert. Schenken wir doch klaren Wein ein. Schaffen wir eine klare Situation, die es erlaubt, dass man sich im Wallis und im Kanton Bern endlich überlegen kann, was tatsächlich zu tun ist.

Jetzt eine allerletzte Bemerkung, die der Befriedung dienen möchte. Wir haben uns oft gestritten, wir Rawil-Gegner mit den Rawil-Befürwortern. Manchmal ist es hitzig zugegangen. Ich bin überzeugt, die Rawil-Idee ist tot. Aber ich bin nicht übermütig. Ich bin sogar sehr bescheiden. Ich schreibe das Resultat, das sich herauschält, nicht unserer Redegewandtheit und unserer Intelligenz zu. Wäre nicht der Berg das grosse Hindernis, dann würde – wie unvernünftig es auch immer wäre – der Rawil vielleicht trotzdem gebaut. Das fürchte ich. Ich kenne die Politik jetzt ein bisschen. Darum werden wir im Simmental und die Rawilgegner uns zwar sehr freuen, wenn die Idee endgültig und offensichtlich beerdigt ist. Aber wir werden uns nichts einbilden. Wir werden einfach froh sein und sagen: Wir haben Glück gehabt. Ich bitte Sie, den nackten Sachverhalt zur Kenntnis

zu nehmen, dass wir, die wir immer gegen den Rawil gewesen sind, nun einfach Glück gehabt haben aus Gründen, die wir nicht selber setzen konnten.

Müller-Scharnachtal: Bei der heutigen Strasse durchs Simmental handelt es sich um eine kurvenreiche Verkehrsader, die bereits bei normalem Verkehrsaufkommen ein Vorfahrmanöver nur an sehr wenigen Stellen erlaubt. Weil es im Tal keine Alternativen gibt, spielt sich auf dieser Strasse praktisch der ganze örtliche, regionale sowie Ausflugs- und Durchgangsverkehr ab. Die Dörfer ersticken zeitweise im Verkehr, sind in ihrer Entwicklung gehemmt. Das Nieder- und Obersimmental bleiben nach neuesten Untersuchungen in ihrer volkswirtschaftlichen Entwicklung zurück. Da auch die Bahnverbindung zu wünschen übrig lässt, sind die Verkehrsbedingungen für Pendler ungünstig; dies im Gegensatz zu den übrigen Tälern des westlichen und östlichen Oberlandes. Nach einem längeren Seilziehen, wer neben dem San Bernardino und dem Gotthard die dritte Alpentransversale erhalten sollte, obsiegt das Simmental, was denn auch zwischen den Walliser- und Simmentalerfreunden entsprechend gefeiert wurde.

Tempi passati. Im Verlaufe der Zeit setzte im Simmental, aber auch im Kanton Bern ganz allgemein, eine gegenläufige Entwicklung ein. Man begann an der volkswirtschaftlichen Bedeutung dieser Verbindung ins Wallis zu zweifeln. Es kamen auch zahlreiche weitere Bedenken hinzu, so etwa, ob auf gewissen Abschnitten und insbesondere im Talkessel der Lenk überhaupt umweltschonend vorgegangen werden könnte. Als sich dann die Befürchtungen bestätigten, dass der Rawil aus geologisch-tektonischen Gründen nur mit erheblichen Risiken auf einer Höhe zwischen 1200 und 1300 m ü. M. durchstossen werden und deshalb nur noch ein Scheiteltunnel auf 1800 m in Frage kommen könnte, obsiegt auf Berner Seite die Einsicht, dass auf eine direkte Verbindung ins Wallis verzichtet werden sollte. Im Grossen Rat wurden entsprechende Vorstösse überwiesen.

Die Berner Regierung, mit Unterstützung eines Grossteils der betroffenen Regionen, hätte die Belassung der Strecke Wimmis–Zweisimmen im Nationalstrassennetz gerne gesehen. Ich widersetze mich jedenfalls der auf Seite 22 der Botschaft geäusserten Meinung des Bundesrates, dass diese Strecke keine wichtige Strassenverbindung von gesamtschweizerischer Bedeutung sei und als solche nur noch regionale Bedeutung habe. Das Simmental weist eine Verkehrsbelastung auf, die zum Teil erheblich über derjenigen von ausgebauten oder geplanten Nationalstrassenstrecken steht. Der Durchgangsverkehr von und nach der N 12 und N 9 ist somit ganz erheblich und würde – realistisch gesehen – die Notwendigkeit einer Nationalstrasse dritter Klasse bis Zweisimmen als Teil einer besseren Verbindung nach der Westschweiz und ins Wallis begründen.

Ich möchte jedoch den Antrag, es sei die Strecke Wimmis–Zweisimmen im Nationalstrassennetz zu belassen, hier im Rat nicht stellen. Er unterlag in der Kommission mit 14 gegen 5 Stimmen. Ihm stehen offensichtlich rechtliche Gründe entgegen. Hingegen möchte ich den Bundesrat konkret fragen, wie er sich die Finanzierung dieser Strasse von ohne Zweifel nationaler Bedeutung vorstellt. Mit der völligen Streichung wird dem Kanton Bern eine Aufgabe von nationaler Bedeutung zugemutet, die seine Kräfte und Kapazitäten arg, sogar sehr arg strapazieren wird. Den Walliser Freunden möchte ich sagen, dass das Wallis heute gut versorgt ist und dass wir es der nächsten Generation überlassen sollten zu entscheiden, ob eine weitere Verbindung notwendig ist.

Ich bitte Sie deshalb, dem Antrag des Bundesrates und der Kommissionsmehrheit zuzustimmen und alle Versuche, dieses historische Verdikt durch Varianten oder Modifikationen zu umgehen, zu bekämpfen. Meine Herren Müller-Meilen, Weber-Schwyz, de Chastonay, Bircher und Frau Vannay, lassen Sie uns jetzt in Ruhe! Geben Sie uns Zeit, die Situation von Grund auf neu zu überdenken.

M. Clivaz: Au cours de la première semaine de cette session, nous avons examiné et mis au point l'article constitutionnel sur une politique coordonnée des transports qui exige un usage rationnel des ressources disponibles. Mon appréciation du projet de liaison entre Wimmis et Uvrier par la N 6 est fondée sur cet article.

Parmi tous les projets qui nous occupent aujourd'hui, la traversée des Alpes bernoises vers le Valais est celui qui permet de réaliser le mieux une coordination effective et de démontrer combien le rail et la route sont aujourd'hui complémentaires. La nécessité d'assurer au Valais de bonnes voies de communication ne saurait être contestée et elle ne l'est pas non plus. En fait, l'achèvement de la N 9 réduira encore le temps de parcours par la N 12 entre Sion et Berne. Une liaison par le Rawyl, étant donné les différences d'altitude à franchir, n'apporterait en réalité pas un gain de temps notable. Des essais l'ont d'ailleurs démontré.

La situation est différente en ce qui concerne la région de Sierre et tout le Haut-Valais. Si aucun tunnel à travers les Alpes bernoises n'existait, je n'hésiterais pas une seconde à plaider pour le Rawyl ou pour une variante à ce projet. Mais un tunnel existe entre Goppenstein et Kandersteg. C'est un tunnel ferroviaire, il est vrai, mais qui offre aux automobilistes une liaison avantageuse en temps que chaussée roulante. Le prix du parcours a été réduit grâce au nouveau régime de la répartition des droits de douane sur les carburants; il s'agirait simplement d'accroître la fréquence des trains-autos et d'assurer le service 24 heures sur 24. Il faut aussi que les accès soient améliorés, ce qui est en train d'être réalisé du reste, notamment par la mise en tunnel d'une partie de la route entre Gampel et Goppenstein.

Sur le plan de l'économie des transports, cette solution est sans conteste la meilleure et elle répond aussi aux besoins de la population d'une large partie du Valais et de celle de l'Oberland bernois. Il n'y a pas de risque que le trafic prenne une ampleur insupportable pour la population du Kandental. D'ailleurs lorsque la double voie sera achevée sur la ligne du BLS, sa capacité sera aussi sensiblement augmentée, mais cette ligne doit aussi subir la concurrence du Gothard, de la Furka et de la N 12 en sorte qu'il n'y a vraiment pas de risque qu'il ne soit plus possible d'acheminer le trafic normalement à travers le tunnel du Lötschberg.

Je ne parlerai pas des pertes de recettes pour le BLS qui découleraient de la construction du Rawyl, ni des atteintes portées à l'environnement ou des répercussions qu'elle pourrait avoir sur le tourisme dans les régions vouées à cette industrie. Je ne m'étendrai pas non plus sur la sécurité du trafic qui est, de loin, mieux assurée par la voie ferroviaire du BLS que par une route empruntant le Rawyl. En un mot, ainsi que le Conseil fédéral l'a souligné dans son message, la construction d'une nouvelle route nationale entre Wimmis et Uvrier ne correspondrait pas au principe d'une politique coordonnée des transports. C'est du reste aussi l'avis des milieux valaisans qui s'opposent au Rawyl. Il ne m'appartient pas de parler au nom du Valais bien que les contacts que j'ai avec mon canton d'origine me permettent de juger assez bien de l'état d'esprit qui y règne en ce qui concerne cette liaison.

J'ai été étonné d'entendre hier M. Savary-Fribourg affirmer que le canton tout en entier soutient ce projet. Il n'a probablement pas lu le document qui nous a été remis («Walliser Stimme gegen die N 6»). Il n'a certainement pas pris connaissance non plus du résultat de l'initiative contre la construction du Rawyl dans le Haut-Valais, sinon il n'aurait pas fait cette déclaration.

Mme Aubry: De nombreux arguments militent contre la construction du Rawyl. Je me bornerai à n'en citer que quelques-uns.

Tout d'abord, du point de vue économique. En construisant le tunnel, il n'y aurait que peu de gagnants mais de nombreux perdants. On parle beaucoup de l'aide au Valais pour le sortir d'un certain isolement. Or, ce canton dispose déjà d'un important tronçon d'autoroute, la N 9 qui traverse la vallée du début, St-Maurice, à la frontière italienne, Gondo.

A Vevey, cette autoroute est reliée à la N 12, l'artère du Plateau. Le voyage en voiture de Berne à Sion, en passant par le Rawyl, ne serait raccourci que de deux minutes seulement; c'est peu. Les perdants à l'échelon économique sont nombreux: le tourisme de l'Oberland bernois, plus particulièrement, les chemins de fer du Lötschberg, voire la plaque tournante de Brigue et la Vallée de Conches. Ne parlons pas du boom économique que le Rawyl apporterait au secteur de la construction en Valais, un boom temporaire qui, par la suite, retomberait à un niveau très bas, créant ainsi un déséquilibre économique.

Du point de vue écologique, le Simmental est une de nos vallées alpines encore les plus pittoresques, notamment lorsque l'on prend en considération sa longueur qui est de 50 kilomètres. En construisant une autoroute inutile, cette région alpine serait pour toujours coupée en deux. Du côté valaisan, je crois qu'on n'est pas unanime, car il reste aussi des sites à protéger. N'oublions pas non plus qu'il faudrait sacrifier 245 hectares de terres cultivables dans une vallée alpine qui, malgré tout, est fertile.

Sur le plan politique, la population du Simmental refuse cette autoroute. Je veux bien croire que ce n'est pas la seule région qui refuse une autoroute. Toutefois, elle est appuyée par une partie de la population du Plateau. A une époque où les décisions du gouvernement, et parfois du Parlement, ont de la peine à être acceptées par le peuple, nous devrions faire preuve de prudence. Dans mon canton, l'opposition au Rawyl est forte et elle l'est surtout parce que la construction de cette autoroute ne sert qu'une infime partie de la Confédération. Ce n'est donc pas une manifestation d'égoïsme. J'en viens au point de vue technique. Je ne maîtrise pas le côté technique, je le reconnais volontiers, mais les difficultés de nature géologique qui ont causé des dégâts au barrage du Tseuzier doivent être prises en considération. Je pense que pour la construction de tunnels alpins à une altitude très élevée il faut être aussi exigeant, par exemple, que pour l'installation de centrales nucléaires.

Le Conseil fédéral et la commission plaident en faveur du rejet du projet du Rawyl. Cette politique est sage et mérite l'appui du Parlement. Le Conseil fédéral et les commissaires ont pris en considération l'inutilité économique, l'atteinte à l'environnement, les problèmes techniques et géologiques, l'aspect financier et, finalement, l'opposition politique.

Nous devons refuser la construction du Rawyl, sans par ailleurs accepter les propositions de MM. Müller-Meilen, de Chastonay et Weber-Schwyz, qui ne font que déplacer le problème et, partant, engorger Kandersteg.

Frau Gurtner: «N-6-Rawil: nie!», dies ist ein Slogan, den Sie im Kanton Bern überall antreffen können, sei es in der Presse, auf Klebern, in Flugblättern, an Wänden oder auf der Strasse. Es ist ein Ausdruck, dass ein grosser Teil der Bevölkerung die N 6 nicht will. Unsere Fraktion unterstützt den Vorschlag des Bundesrates, die N 6 von Wimmis durch den Rawil ins Rhonetal ersatzlos zu streichen. Wir sehen absolut keinen Grund, wieso diese neue Strassenverbindung gebaut oder in irgendeiner Variante im Nationalstrassennetz beibehalten werden sollte. Hier geht es auch nicht darum, Lücken zu schliessen. Bereits heute bestehen drei wintersichere Verbindungen vom Wallis in die Deutschschweiz: über die N 9 und die N 12-Autobahnen, vom Unterwallis über Vevey, Fribourg nach Bern, das ist die eine Variante; durch den Lötschberg- und den Furka-Autoverlad, das sind zwei weitere Varianten. Von einer Isolierung des Wallis kann deshalb sicher nicht gesprochen werden, wie uns das kürzlich die Interessenvertreter der Industrie von Sitten respektive der Walliser Staatsrat weismachen wollten. Die Rawil-Autobahn ist ein ökologischer Unsinn. In den Wäldern des Simmentals waren im letzten Herbst bereits 55 Prozent der Bäume krank. Ich glaube, die N 6 würde diesen definitiv den Todesstoss versetzen. Auch der Kulturlandverschleiss wäre enorm. Allein im Simmental gingen laut Kommission Biel 245 Hektaren Kulturland verloren. Wenn Sie das Simmental kennen und sich das hässliche Betonband, welches eine Autobahn darstellt, vorstellen,

dann wissen Sie auch, dass die Schönheit dieses Tales wohl für immer zerstört würde.

Von der ganzen Problematik, die bei den Sondierbohrungen am Zeuzier-Staudamm zum Vorschein gekommen ist, hat Herr Bäumlin ausführlich gesprochen; ich möchte sie nicht wiederholen. Der Rawil ist das teuerste Projekt der ganzen Ueberprüfungsarbeit. Bereits heute wird von 1,2 Milliarden Fanken gesprochen. Mit diesen Milliarden könnte einiges mehr an ökologisch und strukturell sinnvoller Wirtschaftsförderung zugunsten der Landregionen auch im Wallis geleistet werden.

Politisch gehört die N 6 zu den umstrittensten Projekten. Obwohl schon mehrmals endgültig totgesagt, bleibt sie zählebig und spukt weiterhin in einigen Köpfen herum. Die Volksinitiative für die Rettung des Simmentals vor Nationalstrassen richtet sich aber explizite gegen dieses Vorhaben. Obwohl am 20. Februar die gesamte Walliser Politprominenz in einer Propagandaschau im Berner Hotel Bellevue uns weismachen wollte, das ganze Wallis stehe für die N 6 ein, wurde diese Initiative innerhalb eines Monats von über 5000 Personen unterschrieben. Das Argument, eine wirtschaftliche Randregion werde durch die N 6 unterstützt, ist völlig verkehrt. Diese käme nur den privilegierten Industrie-Regionen um Sitten zugute. Die Randregionen des Wallis, insbesondere das Oberwallis, hätten nur Nachteile zu gewärtigen.

Die neue Konkurrenzierung durch die Strasse würde dem Lötschberg-Autoverlad ein zusätzliches Defizit von 20 bis 30 Millionen bescheren. Die BLS müsste den Autoverlad am Lötschberg aus betriebswirtschaftlichen Gründen einstellen. Die Verantwortlichen der BLS haben darüber auch nie Zweifel aufkommen lassen. Dafür sprechen ja auch Erfahrungen vom Gotthard und vom Simplon. Das würde also bedeuten, dass das Oberwallis einen direkten und schnellen Weg ins Mittelland verlieren würde.

Noch ein Wort zum Tourismus: Auch für den Tourismus und Fremdenverkehr sind äusserst verschiedene Konzepte möglich. So ist das Simmental zum Beispiel für Erholungssuchende, die Wanderungen in einer schönen, ruhigen und intakten Landschaft geniessen wollen, äusserst attraktiv. Auf der anderen Seite stehen die Rummel- und Betonkonzepte. (Präsident: Mme Gurtner, votre temps de parole est épuisé; je vous donne encore 20 secondes). Das ist schade, ich hätte noch Verschiedenes zu sagen. Somit sage ich nur noch: «N-6-Rawil: nie!»

Im übrigen hat mich Herr Herczog noch darauf aufmerksam gemacht, dass die Gruppe für Generalstabsdienste auch zur N 6 Stellung bezogen hat und diese aus militärpolitischer Sicht ablehnt.

Günter: Schicksalshaft hat sich für einmal die Natur beim Rawil zum direkten Widerstand entschlossen. Der vom Wallis rasch vorangetriebene «Sondierstollen», der wohl zum Schluss noch einen Sachzwang hätte schaffen können, ist zum Totengraber des Projektes geworden. Das reichlich abfliessende Wasser erschütterte die Standfestigkeit des Staudammes und des Projektes. Um zu verhindern, dass der Damm einstürzte, musste das Projekt begraben werden. Dabei war es von Anfang an ein Prestigeobjekt zur Befriedigung der Staatsraison herrschender Kreise im Wallis. Es gibt nämlich auch im Wallis zahlreiche Leute rund um Naturfreunde, VCS, WWF, welche ein Einsehen haben und verstehen, dass diese Strasse nicht die Schicksalsfrage des Wallis ist. Sie rechtfertigt nie die Zerstörung des schönen Simmentals, eine – wie Herbert Maeder als Photograph das nennen würde – der letzten Kalenderbildlandschaften unseres Landes.

Wir danken unseren Walliser Freunden, dass sie auch unter enormem politischem Druck mutig ihre Ansicht vertreten haben. Als Berner kann ich allen Wallisern, ob für oder gegen Rawil, versichern, dass ein allfälliger Entscheid gegen den Rawil niemals ein Entscheid gegen das Wallis ist, sondern nur der Rettung des Simmentals dient. Um das zu beweisen, wird die LdU-EVP-Fraktion bei allen Projekten mitmachen, welche dem Wallis zu günstigen und schnellen

Bahnverbindungen verhelfen oder sonstwie beitragen, das Geld, das für die Autobahn hätte verwendet werden sollen, zugunsten des Wallis zu verwenden. Unsere Fraktion würde sogar einen Vorstoss unterstützen für eine rollende Strasse durch den Lötschberg zum Nulltarif und die Bezahlung dieser Dienste aus dem Treibstoffzoll.

Für die Bewohner des Mittellandes ist das Wallis glücklicherweise heute über die N 12 rasch erreichbar. Für die Leute aus meiner Region, wo ich herkomme, im engeren Oberland, ist eine billige, rasche und gute Bahnverbindung zum Wallis wichtiger als eine Strasse weiter unten. Auch aus dieser Sicht ist der Streichungsantrag des Bundesrates richtig.

Die übrigen Anträge, die gestellt wurden, halte ich für Dekoration beziehungsweise Rückzugseffekte. Wenn eine Strasse gebaut wird, müsste es im Simmental sein. Alle anderen Varianten wären noch unsinniger.

Nachdem der tiefliegende Tunnel im Rawil durch die Geologie verhindert wurde und der Scheiteltunnel nicht interessant ist, sollten jetzt auch engagierte Autobahnbefürworter die Flagge streichen und mit Helfen, Verbesserungen zugunsten des Wallis an anderer Stelle zu erreichen. Die Umwelt verlangt diesen Entscheid, die Finanzen verlangen ihn, und auch das Volk dürfte dieser Meinung sein. Die Initiative zur Rettung des Simmentals wird es sonst beweisen, da bin ich sicher.

Es erübrigt sich zu erwähnen, dass diese Initiative natürlich zurückgezogen würde, wenn die N 6 im Simmental definitiv aus dem Netz der Schweizer Autobahnen verschwindet. Andernfalls müssten wir versuchen, ihr zum Sieg zu verhelfen.

Unsere einstimmige Fraktion bittet Sie, den Bundesrat mit seinem Antrag zu unterstützen.

Schmidhalter: Ich glaube, es ist an der Zeit, dass auch einmal ein Befürworter des Rawil hier spricht.

Ich unterstütze den Antrag de Chastonay und Weber, das heisst eine ganzjährig befahrbare Strassenverbindung zwischen dem Berner Oberland und dem Wallis.

1. Im Berner Oberland wird so oder so eine bestehende Hauptstrasse aus- oder umgebaut, wie dies den Anliegen der Bewohner entspricht.

2. Ein freundnachbarliches Durchfahrtsrecht für die Miteidgenossen und die Walliser sollten uns die Berner schliesslich doch noch einräumen.

3. Wir suchen, wie es unsere Vorahren auch schon gemacht haben, einen Uebergang durch die Berner Alpen, den man umweltfreundlich mit einem Minimum an Kulturlandverlust durchführen kann.

4. Wir sind damit einverstanden zu warten, bis die N 9 im Rhonetal ausgebaut ist, und dann zu entscheiden. Zu diesem Zeitpunkt kann man nämlich noch zwischen Maximal- und Minimallösungen entscheiden, so wäre zum Beispiel ein Bahntunnel als Basistunnel am Lötschberg ein reeller Ersatz oder vielleicht die von Frau Nationalrätin Robert genannte katholische Buss- und Bittstrasse, die wir eventuell noch mit 14 Nothelfern ausstatten könnten. Als Walliser und Oberwalliser unterstütze ich die Anträge. Auch bei uns gibt es Gruppen, die diese Strassenverbindung ablehnen; sie sind aber in der Minderheit, Herr Clivaz. Sie glauben, der Autoverlad Goppenstein–Kandersteg genüge als Verbindung, und lehnen zudem den Strassenbau aus Umweltschutzgründen prinzipiell ab. Ich habe vor diesen Leuten alle Achtung. Trotzdem will ich anführen, dass wir die Zufahrt nach Goppenstein mit der Hilfe der Unterwalliser gebaut haben, und zwar mit 100 Millionen Franken. Man kann uns diese Zufahrt heute nicht noch einmal versprechen, sie ist nämlich schon da. Weiter ist und bleibt die Verbindung ein Provisorium. Wir bezahlen seit dreissig Jahren einen Strassenzoll. Auch nach der Verbilligung bezahlen wir noch zweimal 15 Franken, das heisst gleichviel wie eine Autobahnvignette, um einmal nach Bern zu fahren. Zudem sollte man berücksichtigen, dass wir uns an einen Fahrplan halten müssen, Wartezeiten haben, in der Nacht nicht fahren können.

Die Verbindung muss auch aus staatspolitischen Gründen im Netz belassen werden. Zu diesem Schluss sind alle Kommissionen gekommen, die sich ehrlich mit dieser Frage beschäftigt haben.

Wir haben nur zwischen den Varianten zu wählen: Wollen wir das beschlossene Strassennetz fertigbauen oder aber einzelne Teile herausstreichen? Ich habe für jeden überzeugten Umweltfachmann Verständnis, der nicht mehr Strassen bauen will; aber er soll konsequent sein und seine eigenen auch nicht mehr bauen. Das Schweizervolk wird sich über die Autobahn im Simmental äussern. Wir werden diesen Entscheid entgegennehmen und respektieren. Sie werden uns aber sicher nicht verwehren können, dass wir einen negativen Entscheid des Schweizervolkes zumindest als eine politische Aufmauerung der Berner Alpen ansehen werden. Das Gefälle nach Süden wird damit grösser. Wir werden dann auch – gezwungenermassen – unsere Beziehungen zu den Aussenschweizern oder zu den «Uesserschwyzern» neu überdenken müssen.

Wir sind nämlich enttäuscht, und zwar über den Bundesrat und das zweimal. Einmal hat uns der Bundesrat – und dies noch unter Führung eines Bündners und eines Gebirglers, wie Herr Schlumpf sich mehrmals genannt hat – als Lückenbüsser in seiner Beschlussfassung gebraucht. Es entsteht nicht nur keine Lücke, wenn man den Rawil nicht baut: es entsteht sogar eine sehr grosse Lücke. Zweitens hat der Bundesrat zu Protokoll gegeben, dass man, wenn man diese Strasse nicht baut, schliesslich das Teilstück Wimmis–Zweisimmen als Hauptstrasse klassieren würde. Nach der neuesten Regelung der KVP entsteht dadurch trotzdem eine nationale Strasse, d. h.: Den Bernern wird gegeben – Bern bleibt eben Bern!

Ein letztes: Wenn Sie diese Uebersichtskarte, die Sie alle bekommen haben, einmal anschauen und aufzeichnen, wieviel Strassenstücke in der Westschweiz noch nicht gebaut sind, müssen Sie mit mir einig sein: Es gibt halt doch einen «Röstigraben». Wenn wir diesen Röstigraben nicht noch vertiefen wollen, müssen Sie dem Vorschlag von Herrn de Chastonay und Herrn Weber zustimmen.

Bircher: Ich spreche zur N 6, aber auch zu meinem Ihnen ausgeteilten Postulat zur Verbilligung der Lötschberg-Route. Es nimmt genau diesen Vorwurf auf, den Herr Schmidhalter jetzt gemacht hat, dass die Walliser nach wie vor einen Strassenzoll in einer Höhe zu bezahlen hätten, die ihm zu hoch erscheint. Immerhin glaube ich, dass sein letzter Vorwurf, wonach ein «Röstigraben» durch die noch nicht gebauten Autobahnteilstücke geschaffen worden sei, fehl am Platze ist. Von den noch nicht gebauten Teilstücken befinden sich genau drei in der Westschweiz und drei in der Deutschschweiz, da wären wir also quitt. Wenn er über den Bundesrat enttäuscht ist, dass er jetzt beim Rawil entgegen allen anderen Anträgen den Nichtbau beantragt, muss ich doch einmal auch Bundesrat Schlumpf und seinen Landesregierungskolleginnen und -kollegen Dank dafür abstaten, dass sie uns hier beim Rawil einen Verzichtentscheid vorlegen, der von der Kommission Biel nicht gestellt wurde, obwohl auch dort ablehnende Kriterien enthalten waren. Verkehrspolitisch haben wir nicht durch die Lötschberg-route, sondern auch durch die Autobahnverbindung über die N 9 zur N 12 für das Unter- und einen Teil des Mittelwallis heute schon eine schlanke Verbindung in die deutsche Schweiz. Die Lötschbergroute, das wissen wir alle, ist für das Oberwallis, für das deutschsprachige Wallis, geradezu eine ideale Verbindung.

Die offizielle Aussage der Walliser Regierung, wonach das Walliser Volk geschlossen hinter dem Bau der N 6 stehe, ist widerlegt worden: Wir haben eine ausführliche, zwölfseitige Dokumentation von drei Organisationen erhalten, wo sehr schön dokumentiert ist, dass sich beispielsweise schon 1982 ein siebzigköpfiges überparteiliches Komitee gegen den Rawil im Wallis gebildet hatte, dass beispielsweise innert Monatsfrist 5000 Walliser die Volksinitiative Weber für den Nichtbau des Rawil unterschrieben haben. Es ist schon etwas eigenartig, wenn wir dann eine solch einseitig ausge-

legte Zuschrift eines Regierungsrates, des Staatsrates des Kantons Wallis, erhalten, die offensichtlich nicht ganz den Tatsachen entspricht. Aber wenn es einem solchen Zweck – eben dem Bau der Rawilstrasse – dient, muss man das wohl verzeihen.

Ich möchte in der verbleibenden Zeit noch auf mein Postulat zu sprechen kommen. Es signalisiert, dass der Autoverlad am Lötschberg als vollwertige Verbindung des Wallis nach Norden existiert. Das ist unbestritten, aber auch, dass diese Strecke weiter verbilligt werden sollte. Wir sparen jetzt etwa 1,2 Milliarden ein, wenn diese Strasse gemäss Antrag Bundesrat nicht gebaut wird, und wir hätten die Möglichkeit, einen Teil dieser Mittel zu verwenden, um – ich zitiere den Postulatstext – «... in Zusammenarbeit mit den BLS die Autoverladetarife durch den Lötschberg weiter zu verbilligen und auch für die Anwohner die Personentransporte möglichst billig anzubieten.» Natürlich impliziert das, dass auch gewisse bauliche Massnahmen weiter voranzutreiben sind. Es sind weitere Verladekapazitäten zu schaffen, das heisst mehr Rollmaterial, das heisst die Verknüpfungspunkte Strasse/Schiene weiter ausbauen. Es ist heute schon der Druck von Kandersteg spürbar, dass man eventuell auch eine Auffahrtsrampe weiter nördlich legen würde gegen Frutigen hin, damit sich nicht in Kandersteg – doch auch ein exponierter Ort – alles derart kumuliert in gewissen Spitzenzeiten des Verlades. Wenn wir bewirken könnten, dass mehr Bundesmittel in diese Autoverladestrecke investiert werden, wird der Kanton Wallis sicher auch der Meinung sein, dass nicht mehr – wie es Herr Schmidhalter für den heutigen Tarif meines Erachtens zu Recht sagt – von einem Wegzoll gesprochen werden kann. Dieser Tarif von zweimal 15 Franken sollte also reduziert werden. Es sind Treibstoffzollgelder oder andere Bundesmittel einzusetzen.

Ich möchte auch zitieren, was uns die BLS sagt. Sie sagt uns, dass sie bis auf eine stündliche Verladekapazität von 1200 Fahrzeugen ausbauen könnte. Sie führt weiter aus, dass sie selbst bei einem Gratisverlad aller Autos im volkswirtschaftlichen Vergleich sechsmal weniger Kosten errechnet habe, als ein Unterhalt der N 6 den Bund kosten würde. Wenn Sie auf diese Art die Lötschberg-Route verbilligen, können wir zu Recht davon sprechen, dass das Wallis wirklich eine vollwertige Verbindung zur Deutschschweiz hat, einerseits im Osten über die Lötschberg-Route, andererseits in der westlichen Tangente über die N 12. Deshalb können wir ohne grosse Emotionen dem Antrag des Bundesrates folgen und die N 6 streichen.

Frau Robert: Sie haben nun 2 1/2 Stunden Argumente gehört für und gegen den Bau des Rawils. Ich glaube, Sie konnten sich in dieser Zeit davon überzeugen, dass es eigentlich keine rationalen Argumente für den Bau dieser Strasse mehr gibt. Ich kann mich also kurz fassen, obwohl ich selber in dieser Sache sehr engagiert bin.

Ich möchte eines vorausschicken: Ich habe gestern etwas gesagt, das bei einigen von Ihnen ein wenig ungut ankam. Ich habe gesagt, wenn der Rawil gebaut würde, wäre das wohl ein Novum, indem das die erste konfessionelle, um nicht zu sagen katholische Strasse wäre, die gebaut würde. Ich wollte mit dieser Bemerkung niemanden verletzen; ich bin selber katholisch. Nachdem Sie heute alle Argumente gehört haben, müssen Sie aber doch wohl sagen, dass man – wenn man in der Zeitung liest, dass die CVP mit überwältigender Mehrheit dem Bau des Rawils zugestimmt hat – zur Ueberzeugung kommen muss, dass irgendwo Gründe im Spiel sein müssen, die man bis heute nicht gekannt hat. Alle bis heute angeführten Gründe sprechen nämlich gegen den Bau. Und da ist mir eben die Idee gekommen – vielleicht fälschlicherweise –, dass da konfessionelle Momente eine Rolle spielen könnten. Wenn sich jemand verletzt gefühlt hat durch diese Bemerkung, bitte ich, mich zu entschuldigen. Eine zweite Bemerkung: Eigentlich sollte meines Erachtens hier niemand über diesen Nationalstrassenabschnitt abstimmen, der nicht zu Fuss die 50 km des Simmentals durchwandert hat. Wenn Sie das nämlich nicht gemacht haben, wissen Sie nicht, wovon Sie reden, und Sie wissen nicht,

was Sie tun, wenn Sie für den Rawil und für die Nationalstrasse im Simmental stimmen sollten. Es ist genügend gesagt worden, dass das Simmental eines der schönsten Täler der Schweiz sei, eine der letzten intakten grossen Landschaften von nationaler Bedeutung, eine Landschaft auch mit Bauernhäusern, wie Sie sie in der ganzen Welt nirgends finden können, und die internationale Renommée hat.

Ich möchte auf alle Argumente, die gegen den Bau der Simmentalstrasse und des Rawils sprechen, nicht mehr eingehen. Ich möchte zwei Ergänzungen anbringen. Es hat sich vielleicht zu wenig herausgestellt, dass dieses Tal auch durch den öffentlichen Verkehr ausserordentlich gut erschlossen ist. Es fahren täglich 44 Züge von Spiez nach Erschimmen und retour. Es ist auch zu wenig zum Ausdruck gekommen, dass eine Nationalstrasse im Simmental punkto Lärmimmissionen etwas Unhaltbares wäre. Die Messungen, die man approximativ angestellt hat, haben immerhin ergeben, dass im Obersimmental mit der dreifachen Lärmbelastung von heute zu rechnen wäre. Das Tal ist höchst ungeeignet, um eine Nationalstrasse anzulegen. Wollen Sie diesen Lärm der örtlichen Bevölkerung zumuten?

Herr Bäumlín hat gesagt, er glaube nicht, dass wir einen allfälligen Verzicht auf den Rawil der gewachsenen Einsicht zu verdanken hätten, sondern vielmehr dem Berg, der ein Machtwort gesprochen hat. Ich glaube auch, dass dies ein Hauptgrund ist. Ich möchte aber doch auch noch sagen: 1973 hat sich im Simmental eine Vereinigung «Pro Simmental» gebildet, und diese Leute aus dem Simmental haben nun während 13 Jahren hartnäckig und zäh daran gearbeitet, dass doch ein gewisser Stimmungsumschwung stattfindet. Sie sitzen heute zum Teil auf der Tribüne, und ich möchte ihnen ganz herzlich danken.

Wir lehnen sämtliche Varianten, die hier vorgeschlagen worden sind, ab. Die meisten möchten ein Hintertürchen offenhalten. Da sind wir dagegen. Wir danken dem Bundesrat, dass er nein sagt zum Rawil. Wir danken Frau Vannay aus dem Wallis für ihre klaren Worte, und wir geben eigentlich der Hoffnung Ausdruck, dass wir die Initiative für die Rettung des Simmentals – ich gehöre zu den elf Initianten – nach dem heutigen Entscheid zurückziehen können.

M. Rebeaud: Etant moi-même protestant, je ne saurais m'immiscer dans une affaire qui divise des catholiques. Cependant, j'aimerais attirer votre attention sur un des éléments qui m'a gêné dans la campagne qui a précédé cette discussion, à savoir la propagande effrénée et unilatérale, faisant appel à des sentiments de solidarité confédérale, qu'a entreprise auprès de nous le Conseil d'Etat du Valais. A ma surprise, j'ai même reçu une note du Conseil d'Etat genevois me recommandant de soutenir la position du gouvernement valaisan. Cela signifie au moins que la solidarité confédérale joue apparemment entre Conseils d'Etat. J'ai même hésité à oser voter non au Rawil en me disant: «On ne peut pas faire cette injure aux Valaisans...». Cela m'a poussé à essayer de vérifier si véritablement le gouvernement valaisan représentait l'opinion de l'ensemble de sa population. Comme vous le savez – vous l'avez entendu aujourd'hui – tel n'est pas le cas.

M. de Chastonay nous a exposé ses arguments. Pour moi, écologiquement, économiquement et techniquement, la cause était entendue. Le Rawyl est une mauvaise solution. La Suisse et notamment le Valais n'a pas réellement besoin de cette liaison. Le Conseil d'Etat valaisan y tient en raison de conjectures économiques à court terme. Un ami valaisan m'a écrit – peut-être à vous également – en se demandant à propos de l'unanimité du Conseil d'Etat: «Pourquoi donc cette unanimité de façade au sein du Conseil d'Etat qui se déplace *in corpore* pour plaider en faveur du Rawyl, alors que les Valaisans n'en veulent pas?». Il y a sûrement une légère exagération, car nous trouvons en tout cas sept ou neuf Valaisans qui désirent le Rawyl. Cependant, reconnaissons que beaucoup d'entre eux n'en veulent pas comme nous l'a fait comprendre Mme Vannay tout à l'heure. Puisque économiquement et techniquement la cause est

entendue, si vous le permettez, j'aimerais faire la part du poète. Maurice Chappaz qui est un authentique Valaisan est presque un poète officiel dans son canton – je dis officiel parce qu'il a reçu un prix de l'Etat du Valais – s'en prend à cette espèce de fureur de faire absolument rentrer de l'argent et de faire tourner la machine. Il s'en prend également à la manière dont le gouvernement valaisan représente à l'extérieur ce qui est, pour lui, une fausse image de son pays. Maurice Chappaz, dans une préface aux «*Maquereaux des cimes blanches*», intitulée «*La haine du passé*» dit ceci: «L'office de propagande peaufine un Cantique des Cantiques à l'autodestruction par la prospérité». Il continue: «Le Valais se rétrécit en banlieue, mais on constate qu'en vingt ans une surface aussi vaste que le canton de Fribourg a été bétonnée en Suisse. Chez nous, la mise aux enchères des montagnes et des névés à coups de députés n'en finit pas. Et je te balance un câble, et je t'enfonce mes traxs, et que j'évapore le Rhône, et que je rescie la forêt, ça se babylonise...». C'est le jugement d'un authentique Valaisan sur une partie des autorités politiques de son canton. Je ne saurais évaluer la valeur de celui-ci, car c'est – comme je vous l'ai dit – la part du poète. Toutefois, il est important de souligner que cette sensibilité existe également en Valais.

Naturellement, je vous recommande de repousser les propositions qui vous ont été présentées tant par M. de Chastonay que par Mme Vannay. Les suggestions de cette dernière me paraissent trop vagues. Elles pourraient être reprises en dehors de la loi, car je vois mal comment on pourrait les y intégrer. En revanche, je vous demande d'appuyer le postulat de M. Bircher, puisqu'il ne s'inscrit pas dans la loi, ainsi que la position du Conseil fédéral.

M. Ruffy: Après avoir entendu M. Schmidhalter, il est difficile de prendre position contre le Rawyl sans passer pour un adversaire des intérêts du Valais. Il a parlé de la politique d'Etat pour justifier cette voie à travers les Alpes. Je dois quand même lui signaler qu'il existe de nombreux endroits en Suisse, beaucoup plus éloignés de Berne que Sion ou Sierre, et qu'au fond le problème d'accessibilité n'est pas présenté dans ce Parlement sous les traits d'une politique d'Etat. En l'occurrence, la montagne qui semble vous séparer de Berne est tout de même pour vous une source de revenus. Vous l'exploitez, nous en sommes très heureux et nous ne vous en faisons pas grief. Mais je crois que malgré votre très vibrant plaidoyer, nous devons reconnaître qu'avec le Rawyl, pour recourir à une formule bien en cours chez les jeunes, on a affaire à un projet qui véritablement est un projet casse-cou, et plus casse-cou on meurt! A l'évidence, ce projet du Rawyl nous montre les conséquences fâcheuses et les effets pervers du mode de financement des routes nationales qui permet à certains d'envisager facilement de folles dépenses sans qu'il en coûte directement à la Confédération et à d'autres de profiter d'une manne inespérée pour relancer l'économie du bâtiment.

Cela explique un peu pourquoi, il y a quelques semaines, notre commission a voté à une voix seulement contre la réalisation du Rawyl, suivant en cela la proposition du Conseil fédéral. Pourtant, tant de choses sinon tout parlait contre le Rawyl. Sacrifice du Simmental, structures géologiques pourries, zone de tremblements de terre fréquents, altitude élevée du tunnel, coût exorbitant. Dans ces conditions, je comprends que certains d'entre nous ne veuillent pas faire de peine aujourd'hui aux Valaisans, membres de ce Parlement. Ils savent défendre avec brio leurs intérêts, on l'a vu, et aussi faire un peu vibrer les cordes sentimentales. Cependant, est-ce véritablement servir les intérêts des Valaisans que d'entretenir des illusions et d'appuyer des propositions vagues qui nous sont soumises par MM. de Chastonay et Weber-Schwyz. Personnellement, je ne le pense pas. Même avec la meilleure volonté du monde, on ne voit pas comment un autre tracé que le Rawyl pourrait résister à une analyse topographique, géologique et géographique sérieuse à moins peut-être que l'on ne projette un nouveau tunnel de base entre Spiez et Sion ou entre Spiez et Sierre.

Est-ce véritablement cela que nous voulons? Je ne le pense pas non plus.

C'est la raison pour laquelle je vous prie d'adhérer à la version du Conseil fédéral, de rejeter les propositions de MM. de Chastonay et Weber-Schwyz et de suivre celle de Mme Françoise Vannay.

Zwygart: Im Gegensatz zu den vielen andern Diskussionen von gestern und heute bei Autobahnabschnitten geht es hier, bei der Touristen-Autobahn durchs Simmental via Rawil ins Wallis, nicht darum, irgendwo eine Lücke zu schliessen. Dies beweisen gerade die ganz anders lautenden Anträge und nicht irgendwelche Varianten, wie von Herrn Müller, Frau Vannay, Herrn Weber und Herrn de Chastonay, ebenso das prüfenswerte Postulat von Herrn Bircher zur Verbilligung der Lötschberg-Route.

Die Dichtigkeit unseres Autobahnnetzes kommt aus der Zeit der Wachstumseuphorie. Wenn ich mich aber gegen die N 6 wende, so nicht einfach deswegen, weil es in der Bevölkerung zu «dämmern» beginnt, dass neben der Mobilität und freien Wahl des Verkehrsmittels noch andere Werte Gültigkeit haben, vor allem gerade dann, wenn wir ein Variantenangebot haben oder Alternativen, wie das im Oberland der Fall ist.

Der Bau der N 6 – es wurde heute schon mehrfach betont – würde einen schweren Eingriff in ein Landwirtschafts- und Erholungsgebiet erster Klasse bedeuten. Die Landwirtschaft müsste im Simmental, laut den Untersuchungen der Kommission Biel, 245 Hektaren Boden für den Nationalstrassenbau abtreten.

Herr Stucky von Zug hat gesagt, bei der Diskussion um die N 4, bei ihnen sei praktisch aller Realersatz vorhanden. Aber bitte, es ist nicht mehr Grund und Boden vorhanden. Für die 50 km langen Wanderwege und die Ferienwege längs der Simme zwischen Wimmis und dem Iffigental ob der Lenk würde der Bau der Rawilstrasse eine weitgehende Entwertung bedeuten.

Die Schönheit des Tales ist die eine Seite. Die andere Seite scheint mir ein fragliches Verhalten von verschiedenen Behörden. So hatten die Kantone Bern und Wallis, eigentlich ohne Aufforderung, die N 6 zuerst als Nationalstrasse zweiter Klasse mit einem Basistunnel unter dem Rawil geplant. Heute sieht nun aber wohl auch der Staatsrat des Kantons Wallis ein, auch wenn er das öffentlich ganz anders bezeugt, dass irgendwo ein neuer Weg gesucht werden soll. Die touristische Entwicklung des Wallis in den vergangenen drei Jahrzehnten hat bewiesen, dass das Wallis nicht irgendwo abgeschlossen ist. Die Kommission Biel hat die negativen Resultate der Nutzwert- und Kosten/Nutzen-Analysen festgehalten. Damit steht fest, der Bau wäre eine Zwängerei. Wir haben neben der Erschliessung via N 12 und N 9 von unten die Alternative via Lötschberg. Den Wallisern geht es wohl um einen besseren Anschluss des Raumes Sitten. Bei gutem Willen wäre das möglich. Ich habe dazu eine ganz praktische Idee. Von Goppenstein kann man heute talaufwärts fahren. Warum könnte man nicht jetzt auch eine Achse bauen Richtung Sitten? Ich schlage also ein Lötschberg-Ypsilon vor. Das wäre durchaus ein prüfenswerter Vorschlag, vor allem, weil wir ja wissen, dass die Strasse von Goppenstein Richtung Brig schon heute zu den Alpenstrassen gehört und vom Bund massgebend mitfinanziert wird. Weil wir also eine Alternative haben, brauchen wir auch nicht irgendwelche Vorschläge, die irgendwo ins Blaue führen, wie etwa derjenige von Herrn de Chastonay. Ohne Festlegung der Endpunkte wird den Leuten Sand in die Augen gestreut. Es nützt nichts, der Katze Büsi zu sagen. Wir müssen uns heute entscheiden.

So empfehle ich, die Rawil-Strasse als Nationalstrasse zu streichen und die Initiative «Rettet das Simmental» zu unterstützen.

Noch ein Wort zum Antrag von Frau Vannay. Er scheint mir gar nicht im gewünschten Sinne zu sein, vor allem sind wir im Zugzwang wegen der Weber-Initiative. Zudem finde ich es stossend, dass im Vorstoss Vannay für die Verbindung von Bern ins Wallis nur eine Mitsprache der Walliser Behör-

den, nicht aber der Behörden des Kantons Bern vorgeschlagen wird. Ich hoffe, dass dies anders gemeint ist.

M. Couchépin: Le Valais, du point de vue géographique, est un cas unique en Suisse et je crois même en Europe. Où y a-t-il ailleurs une vallée de plus de 120 kilomètres de long, encaissée entre deux hautes chaînes de montagnes, et ouverte seulement à une extrémité? 120 kilomètres de long, cela représente la distance entre Zurich et Berne; je souhaiterais que vous gardiez à l'esprit cet ordre de grandeur.

De cette constatation géographique découlent plusieurs conséquences. La première et la plus évidente, c'est que ceux qui habitent cette vallée aspirent à améliorer leurs liaisons avec le reste du pays. C'est fait à l'Ouest, par l'autoroute en direction de Lausanne. Le Haut-Valais, de son côté, améliore ses relations avec le Nord par le Lötschberg. Reste le centre du Valais, la région de Sion et de Sierre qui est la plus peuplée du canton. Cette région aimerait avoir la possibilité de s'ouvrir directement vers le Nord, vers les centres dynamiques de l'économie suisse.

C'est cette liaison, située au milieu d'une vallée de plus de 120 kilomètres que l'on discute aujourd'hui. La défendre relève d'une observation sans passion de la situation géographique. Cette liaison permet de renforcer la vitalité d'une région. Elle facilite les contacts économiques et touristiques, elle est nécessaire si l'on est capable de dépasser l'esprit de clocher, et si on le veut.

J'en arrive à la deuxième constatation découlant de la situation géographique du Valais. Il est évident que, dans une si longue vallée, les intérêts locaux ne peuvent être les mêmes, de Gletsch aux bords du Lac Léman. Suivant la région dans laquelle vous vivez, telle ou telle voie de communication gagne de l'importance aux dépens des autres. Il n'y a donc rien d'étonnant à lire que certains mouvements, en Valais, se désintéressent, voire veulent «torpiller» la liaison entre la N 8 et la N 9. Ceux qui agissent ainsi, à notre avis, sont motivés dans leur majorité par l'esprit de clocher. Les Valaisans qui sont d'accord de regarder l'intérêt de l'ensemble du canton sont en faveur de cette liaison.

La proposition de Mme Vannay, dans ce sens, ne me paraît pas crédible. Ce n'est pas en renonçant à la liaison N 8–N 9 que l'on va améliorer les autres voies de communication. Certes, le Grand-Saint-Bernard doit encore bénéficier de travaux; ils sont prévus. Restera le problème du péage du tunnel qui devra faire l'objet d'un débat. Certes, les accès au Lötschberg et au Simplon doivent encore être améliorés; les travaux progressent. Négocier l'abandon de la liaison N 8–N 9 contre des promesses de pacotille est une erreur. C'est le système de communication de cette vallée latérale qu'est le Valais par rapport à l'ensemble de la Suisse qui doit être amélioré. La liaison N 8–N 9 en est un élément important.

La solution préconisée par MM. Weber-Schwyz et de Chastonay et qui correspond à celle qui a été adoptée par le groupe radical, par exemple, est raisonnable. Elle tient compte d'une partie des objections des milieux écologiques et des protecteurs du Simmental.

Sacrifier cette liaison sur l'autel de l'opportunisme politique, comme le voudraient certains, pour donner des gages aux écologistes, pourrait tenter nombre de nos collègues. Politiquement, ce serait une erreur.

En vous demandant de voter en faveur de la proposition Weber/de Chastonay, nous faisons appel, non seulement à votre sens de la solidarité, mais d'abord à votre bon sens et à votre intelligence, à votre sens de l'observation géographique, à votre raison.

Hari: Wenn unser Kollege Schmidhalter das Gefühl hat, sein Kanton werde vom Bundesrat benachteiligt und im Stich gelassen, so muss ich ihm doch kurz etwas sagen. Das Wallis wurde seinerzeit, als die Erde von Gott geschaffen wurde, bevorzugt. In welchem Schweizer Kanton finden wir so viele Gegensätze wie im Wallis? Unten die prächtigen Südfruchtkulturen, Obstkulturen, wunderbares, fruchtbares Kulturland bis hinauf zu den steilen Bergheimwesen. Dazu

die prächtigen Lerchen- und Arvenwälder, umgeben von einem Kranz von 3000 bis 4000 m hohen Schneebergen. In dieses wunderbare Tal hinein hat Gott ein Völklein gesetzt, das fröhlich, ausdauernd und zähe ist, das wir als Schweizer selbstverständlich nicht, wie Herr Schmidhalter gesagt hat, an unsere südlichen Nachbarn verlieren möchten.

Trotzdem muss ich die Rawil-Strasse bekämpfen, nicht nur das, sondern auch die Anträge von Kollegin Vannay und der Kollegen Müller-Meilen, Weber-Schwyz und de Chastonay. Eigentlich glaubte ich, dass wir nach der heutigen Diskussion um den Rawil – ich hoffe auch, dass dieses Projekt abgelehnt wird – für einige Jahre nun wirklich Ruhe in dieser Sache hätten. Dem ist aber nicht so. Bereits wurde ja der heilige Florian angerufen, um andere Häuser anzuzünden. Die Strecke Spiez-Kandersteg liegt in dem Tal, in dem ich das Glück habe zu wohnen. Sie ist 28 km lang, führt durch ein schmales Tal, das heute bereits einer grossen Umweltbelastung ausgesetzt ist.

Die bereits bestehende und sich noch im Ausbau befindende Strasse mit ihren vielen Anschlüssen und Kreuzungen wird ungefähr, wenn sie fertiggestellt ist, punkto Verkehr an der oberen Belastungsgrenze angelangt sein, dies natürlich nicht zuletzt wegen der Tarifvergünstigung am Lötschberg, welche wir selbstverständlich auch unterstützt haben. Aber diese Verbilligung ist nun so tief angesetzt, dass ich glaube – und damit komme ich zur Bekämpfung des Postulates Bircher –, dass wir natürlich nicht weitergehen können und dürfen. Ist es denn recht, wenn ein hinkendes Grossmutterli mit seinem Gepäck, das seine verheiratete Tochter in Brig besuchen will, auf dem Bahnhof Kandersteg für Brig retour mehr bezahlen muss als irgendein Ausländer mit seiner Familie und seinem ganzen «Chram», der mit seinem Mercedes in den Süden in die Ferien reisen will? Soll dieses Mutterli dann mehr bezahlen als dieser Ausländer? Spätestens dort wird dem Ausländer die Autobahnvignette zurückerstattet.

Bei der Bern–Lötschberg–Simplon-Bahn rechnet man mit einem gewaltigen Güterverkehrsaufkommen, man rechnet mit einer Verdrei- oder sogar Vervielfachung des gegenwärtigen Güterverkehrs. Damit würde das Schluckvermögen oder, moderner ausgedrückt, die Kapazität des Tunnels voll ausgelastet sein. Die Lärmbelastung durch Bahn und Strasse ist in unserem Tal heute bereits an der oberen Grenze angelangt. Wir sind nicht bereit, unsere Tourismus- und Erholungsgebiete wie auch unser ohnehin knapp vorhandenes Kulturland dem Moloch Verkehr zu opfern. Ich ersuche Sie, sowohl die Anträge Vannay, Weber, Müller-Meilen wie auch das Postulat Bircher abzulehnen, und selbstverständlich müssen wir auch dem Antrag des Bundesrates und der Kommission folgen und den Rawil ablehnen.

Bonny: Ich bin Gegner des Rawiltunnels und möchte das hier auch bekunden. Es sind primär objektive Gründe, die mich zu dieser Opposition führen; die in der Botschaft erwähnten negativen Nutzwertverhältnisse, aber auch die Kosten/Nutzenanalyse und weiter, dass wir durch diese Nationalstrasse eine wichtige Alpen-Eisenbahntransversale, nämlich diejenige des Lötschbergs, konkurrenzieren würden. Offenbar ist es aber so, dass neben den objektiven Gründen von beiden Seiten auch auf emotionaler Ebene gefochten wird. Es gibt durchaus echte emotionale Gründe, die gegen den Rawiltunnel sprechen. Ein Blick auf die Landkarte zeigt uns, dass das westliche Oberland eine der geschlossensten Landschaften ist, die wir im Alpengebiet noch haben, und diese Landschaft würde nun durch eine Nationalstrasse, die sicher viel Durchgangsverkehr brächte, entzweigesehnen.

Ein zweites Argument, das wir beachten müssen, ist, dass das Volk in seiner überwiegenden Mehrheit in diesem Teil des westlichen Oberlandes gegen den Rawiltunnel ist und sich dadurch in seiner Integrität gefährdet fühlt. Ich möchte erwähnen, dass Lenk im Simmental, das am Ende des Zweiten Weltkrieges eigentlich in erster Linie als Standort der Militär-sanitätsanstalt und der Jugendskilager bekannt war,

grosse und erfolgreiche Anstrengungen unternommen und sich über die letzten Jahrzehnte zu einem anerkannten Fremden- und Kurort emporgearbeitet hat. Wenn man in der grossartigen Bergarena von Lenk steht, die zudem durch eine zurückhaltende Raumplanung auch geschickt die Landschaft und die Natur ausgenützt hat, dann weiss man, dass man diese jahrzehntelangen Bemühungen nicht in Frage stellen darf.

Zu den übrigen Anträgen, vor allem denjenigen der Herren de Chastonay und Weber: Das sind auf den ersten Blick scheinbar geschickte Anträge. Sie lassen Fragen offen, aber sie lassen sie eben nur scheinbar offen. Ich möchte hier klar sagen: Wir müssen einen eindeutigen Entscheid fällen. Es gibt keine Wunderlösungen irgendwo zwischen dem Kandertal und dem Simmental. Es gibt auch nicht x-mögliche Varianten von Alpentunnels im westlichen Oberland. Entweder gibt es den Uebergang Rawil, oder es gibt den Uebergang Lötschberg, oder es gibt noch – und das ist schon etwas utopisch – einen Uebergang aus dem Raume Adelboden hinüber ins Wallis. Was wir heute aber schaffen müssen, ist Klarheit. Darauf hat die Bevölkerung Anspruch, und daher haben diese Aufschub- oder Vertuschungslösungen in meinen Augen keinen guten Stellenwert. Die Frage lautet vielmehr: Sind wir für den Rawil, oder sind wir dagegen? In dieser Situation sage ich aus den erwähnten Gründen klar nein dazu.

M. Darbellay: Je ne vais pas reprendre les arguments qui ont été avancés ni gémir sur le sort du Valais, je voudrais d'abord répondre à M. Ruffy qui disait que nous ne faisons pas, en ce qui concerne les autoroutes, une politique d'Etat. Je pense qu'en prenant la carte qui vous a été distribuée en début de session, vous pouvez constater que c'est tout le contraire. Nos prédécesseurs, le 21 juin 1960, faisaient une politique d'Etat en nous présentant un réseau complet et cohérent et nous ne ferions plus une politique d'Etat en renonçant à un certain nombre de tronçons.

Je voudrais maintenant relever deux paradoxes. Le premier: lorsque les problèmes se sont posés au Tseuzier, nous avons demandé au Conseil fédéral d'étudier des variantes. Il nous a répondu qu'une décision claire des Chambres était d'abord nécessaire pour pouvoir passer ensuite aux études. Aujourd'hui, à cette tribune, plusieurs collègues nous disent qu'ils ne peuvent pas se prononcer sur la variante Weber-de Chastonay puisqu'elle n'est pas suffisamment précise. C'est ou bien, ou bien: d'abord la décision et ensuite les études. J'en arrive au deuxième paradoxe. Nous avons, à partir du canton du Valais, deux ouvertures permanentes vers le sud et aucune vers le nord. Le Sédunois, qui veut se rendre en Suisse allemande, doit d'abord faire ou bien 80 kilomètres à l'ouest jusqu'à Vevey, ou bien 40 kilomètres à l'est.

Les Chambres, le 21 juin 1960, ont décidé de nous accorder la N 6 en l'inscrivant dans le réseau des autoroutes. J'aimerais simplement vous rappeler un mot de votre enfance: donner c'est donner, reprendre c'est voler.

Rubi: Soviel sei bereits am Anfang gesagt: Im Bestreben nach möglichst angenäherter Gerechtigkeit müsste die Bevölkerung des Simmentals bereit sein, die gemeinsame Last einer Nationalstrasse zu tragen, wenn sich das Wallis nicht schon heute über eine gute Verkehrserschliessung ausweisen könnte. Ich habe am 17. Juni 1976 mit 59 Mitunterzeichnern folgende Motion eingereicht: «Ein volkswirtschaftliches Bedürfnis für einen Strassentunnel durch den Rawil besteht nicht. Unbestritten ist die sinnvolle Sanierung der Strassenverhältnisse im Simmental. Der Bundesrat wird deshalb beauftragt, den eidgenössischen Räten eine Vorlage auf Revision des Bundesbeschlusses über die Festlegung des Nationalstrassennetzes vom 21. Juni 1960 in dem Sinne zu unterbreiten, dass der Rawiltunnel gestrichen, bezüglich der Verbindung Wimmis–Zweisimmen an einer Nationalstrasse dritter Klasse jedoch festgehalten wird.»

Aus staatspolitischen Erwägungen bin ich heute auch der gleichen Meinung wie damals. Uebrigens war ich damals bereit, die Motion in ein Postulat umzuwandeln, nachdem

kurz vorher beschlossen worden war, auch den Rawil in die Ueberprüfung der Nationalstrecken einzubeziehen. Damals habe ich dem Rat gesagt, ich sei bereit, auf die Begründung dieses Vorstosses zu verzichten, wenn er aus der Mitte des Rates nicht bestritten werde, und das war der Fall; das Postulat wurde stillschweigend überwiesen. Somit hätte ich von damals noch 20 Minuten Redezeit zugut!

Zum Rawil. Heute haben wir von Nationalstrassenlücken gesprochen. Hier besteht keine Lücke. Nichts ist präjudiziert durch irgendwelche Bauten. Auf die Gründe, warum wir den Rawiltunnel ablehnen, ist genügend hingewiesen worden. Ich möchte auf Wiederholungen verzichten.

Nun zuerst zum Antrag von Herrn Weber-Schwyz, man sollte nach Alternativen suchen. Diese Alternativen, Herr Weber, sind nicht an einer Hand abzuzählen, sondern praktisch nur an einem Finger. Es sind zwei-, dreimal die Namen Engstligental, Wildstrubel, Adelboden gefallen. In den fünfziger Jahren wurde ebenfalls ein Projekt erarbeitet. Das stand am Anfang auch zur Diskussion. Es fiel aber nachher aus Abschied und Traktanden, weil die Bevölkerung am Südportal, die Gemeinde Leukerbad, das Projekt ablehnte, da sie Befürchtungen in bezug auf ihre Quellen hegte. Das wäre also keine Alternative.

Zum Antrag von Herrn Müller. Ich bin Verwaltungsrat und Mitglied des Verwaltungsratsausschusses der BLS. Aus dieser Sicht müsste mir dieser Vorschlag eigentlich sehr gelegen kommen. Aber letztlich bin ich nicht von den Aktionären der BLS in dieses Parlament gewählt worden und habe den Interessen breiterer Bevölkerungsschichten Rechnung zu tragen. Diese Talstrasse ist in den letzten Jahren ausgebaut worden. Es folgen weitere Etappen; aber der Ausbaustandard entspricht natürlich nicht etwa dem einer Nationalstrasse dritter Klasse, wie es beim Simplon der Fall ist. Da müsste nachher noch allerhand passieren, und der Konflikt würde einfach aus dem Simmental über den Niesen ins Kandertal transferiert.

Ich bin der Meinung, dass heute einmal entschieden werden muss, und möchte Ihnen deshalb beliebt machen, dem Antrag des Bundesrates und dem Antrag der Kommissionsmehrheit zuzustimmen und die übrigen Anträge abzulehnen.

Nun noch eine letzte Bemerkung in bezug auf das staatspolitische Verständnis: Wir haben seinerzeit, als die Kredite für den Furka-Basistunnel bewilligt wurden, doch viel Verständnis gezeigt. Ich war von Anfang an bei dieser Kommission dabei, und ich hoffe, dass unsere Freunde im Wallis nicht die Auffassung vertreten, dieser Kampf gegen den Rawil richte sich gegen sie. Sie wissen, dass das nicht der Fall ist. Das Fazit: Das Wallis ist nach meiner Auffassung verkehrsmässig auf der Schiene und der Strasse gut erschlossen, und deshalb erübrigt sich dieser Rawildurchstich.

Dirren: Die aufwendige und sehr positive Arbeit der Kommission Biel hat bei der Ueberprüfung des langfristigen Bauprogramms die drei Hauptziele der GVK, nämlich die Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse, den wirtschaftlichen Einsatz der Mittel sowie die direkten und indirekten Auswirkungen, objektiv gewertet. Eine Ueberprüfung und Vernehmlassung wurde mit grossem Personaleinsatz und aufwendigen Mitteln durchgeführt; doch der Bundesrat fällt seinen Entscheid ohne Berücksichtigung dieser Arbeiten. In der Vernehmlassung hat von allen 26 Kantonen der Kanton Bern als einziger die Streichung der N 6 verlangt, und die Kommission Biel hat einen klaren Mehrheitsentscheid gefällt. Wie Sie nun gehört haben, sind die Sprecher des Standes Bern nicht nur gegen eine Nord-Süd-Verbindung, sondern auch gegen einen weiteren Ausbau der gegenwärtigen Zubringer. Sie sind im Prinzip gegen alles, auch wenn uns gemäss Herrn Hari der Herrgott ein wunderschönes Land gegeben hat.

Der Bundesrat stimmt undifferenziert in dieses Lied des Solisten Bern und der BLS ein. Mit diesem einseitigen Entscheid schliesst er das Studium zukünftiger, umweltverträglicher Varianten aus, obschon ihn der Kanton Wallis mit

Schreiben vom 28. September 1982 hiezu ersucht hat. Er verletzt hier das Prinzip der Rechtsgleichheit. Was am Gott hard und anderswo gültig war, sollte auch bei dieser Variantenüberprüfung billig sein. Die Geologie hat ohnehin einen Durchstich in diesem Gebiet verwehrt.

Der Rawil ist zum Reizwort für viele Opponenten geworden. Diesen und auch den Freunden des Simmentals kommt der neue Vorschlag de Chastonay/Weber entgegen. Der Rawil ist auch in den Kreisen der Walliser Regierung und bei uns gestorben, nicht aber der Grundsatz einer Nord-Süd-Verbindung. Alle Gegner, die an diesem Rednerpult waren, kämpften gegen ein Phantom, den Rawil, den wir ja nicht mehr wünschen. Aber das Prinzip wollen wir aufrechterhalten, und wir suchen nach Alternativen, die den verkehrstechnischen, verkehrswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Erfordernissen Rechnung tragen. Wir müssen weiter suchen und wollen heute diesen Grundsatz verankern. Dieser Grundsatz passt in den Rahmen der GVK und des nationalen und internationalen Transitverkehrs und würde als Zentrumsachse die Ost- und Westtangente sinnvoll ergänzen. Herr Bundesrat, Sie sprachen von Lücken schliessen. Die Verlademöglichkeit ist nur eine mittelfristige Lösung. Die Beweise liefern bereits die periodischen ein- bis zweistündigen Wartezeiten, und zudem ist ein Ausbau räumlich in Goppenstein nicht mehr gewährleistet. Bei einer Strassensperre müssen bereits heute die Leute, die in Brig verladen, um ins Lötschental zu gelangen, nach Kandersteg fahren und zurückkommen. Ein Brief an Herrn Direktor Josi bestätigt dies. Er schreibt weiter: «Bauliche Anpassungen an den Verladeanlagen in Goppenstein zur Beschleunigung und Erleichterung eines solchen Verlade-Entladebetriebes sind der engen Platzverhältnisse wegen nicht realisierbar.»

Des weiteren stellt sich die Frage, dass wir den BLS einen Warentransitverkehr zugedacht haben, dies gemäss der Gesamtverkehrskonzeption. Wenn wir dies weiterhin ehrlich meinen, dann überlebt die BLS. Wenn später einmal der Bund den Griff auf diese BLS macht, wie es in der Botschaft ursprünglich vorgesehen ist, überlebt auch er mit ihr. Ich gebe zu, dass wir auch regionalpolitische Aspekte mit einbeziehen.

Zur Isolierung des Wallis sei festgehalten, dass wir heute für die sechs wichtigsten Ausgänge aus dem Kanton viermal einen «Brückenzoll» bezahlen. Aus wirtschaftlicher Sicht versprechen wir uns mit dieser Nord-Süd-Strassenverbindung in den Wirtschaftsraum Sitten/Visp einen engen Kontakt unserer Gewerbe- und Industriebetriebe mit den Mutterhäusern in Solothurn, Zürich, Basel usw. Auch den geheimen Wunsch nach dauernden Arbeitsplätzen und einer Erhöhung des Volkseinkommens in einer Randregion verheimliche ich hier nicht.

Frau Vannay, Sie haben einen Rückweisungsantrag auf weitere Ueberprüfung eingereicht. Als abschliessenden Eventualantrag würde ich diesen unterstützen. Die aufgeworfenen Kompensationen sind zwar berechtigt, werden heute teilweise diskutiert, haben aber nicht den Platz, hier jetzt realisiert zu werden.

Sie haben das Beispiel des Kantons Uri, dieser Längsachse, aufgezeigt. Mit der jetzigen Variante N 9 haben wir das gleiche Beispiel, und wir möchten Alternativen schaffen.

Die Herren Müller-Scharnachtal, Bircher und andere mehr haben die grosse Opposition aufgewertet. 4700 Bürger haben damals die Initiative Weber, die gegen den Rawil und für das Simmental war, unterschrieben. Das sind etwas über 2 Prozent der Walliser Bevölkerung. Diese Unterschriften würden, glaube ich, heute nicht mehr gegeben, wenn wir über den Grundsatz diskutierten. Zudem hat der Walliser Grosse Rat – und Sie, Frau Vannay, gehören ihm noch an – am 12. November 1982 eine einstimmige Resolution für diese Strassenverbindung abgegeben. Ihr Parteiblatt, «Le Peuple valaisan», hat diese Haltung letzthin erneut bekräftigt. Hiezu weitere Presseabschnitte: «Le Parti socialiste de Sion rappelle son engagement en faveur de la N 6. Le Parti socialiste valaisan s'est prononcé à deux reprises en faveur de la percée routière nord.» Das zum Standpunkt und zur Klarstellung gewisser Fakten. In einer Volksabstimmung im

Kanton Wallis würde die grosse Mehrheit für dieses Grundprinzip stimmen, davon bin ich heute überzeugt.

(Präsident: Ihre Redezeit ist abgelaufen)

Ich hoffe, Sie bewilligen mir auch die nötige Ueberzeit, wie den Berner Rednern. Ich komme jedoch zum Schluss.

Wir haben geduldig gewartet, zirka eine Milliarde Treibstoffzölle abgeliefert, und die Strassenbautechnik hat uns neue Möglichkeiten eröffnet, von denen wir profitieren wollen. Wir wollen keine Geschenke, glauben aber an eine legitime staatspolitische Forderung, an einen verkehrspolitischen Rechtsanspruch, an eine bundesstaatliche Gleichbehandlung, an die föderalistischen Grundprinzipien, und bitten Sie, unsere Anträge de Chastonay/Weber-Schwyz im Grundsatzentscheid zu befürworten.

Steinegger, Berichterstatter: Ich begreife, dass die Walliser zornig werden, wenn grosszügig Versorgte undifferenziert jede zusätzliche oder verbesserte Verbindung zwischen Bern und dem Wallis verbieten. Andererseits darf man die Staatskrise nicht predigen oder herbeireden, denn die N 9 in Verbindung mit der N 12 ist nicht nichts. Der Lötschberg ist auch nicht nichts; der Simplon ist grosszügig über die N 9 ausgebaut, und die Furka mit dem Furkatunnel ist auch etwas.

Zu den Anträgen: Die Kommissionsmehrheit plädiert zusammen mit dem Bundesrat für die ersatzlose Streichung der N 6 zwischen Wimmis und der N 9. Wir haben verschiedene Minderheitsanträge oder persönliche Anträge, und ich bin legitimiert, Ihnen hier zum Ausdruck zu bringen, dass alle Antragsteller bereit sind, auf Anlagen im Simmental zu verzichten. Die technische Verfügbarkeit des Rawil ist ja nicht vorhanden; aus diesen Gründen kann man das Simmental ausklammern.

Die Kommissionsminderheit de Chastonay ändert ihren Antrag zugunsten eines gemeinsamen Vorschlags mit Kollege Weber-Schwyz. Diesen Kollegen geht es um die Aufrechterhaltung des Prinzips. Sie haben die Bereitschaft, das Simmental zu meiden, wollen also eine Verbindung unter Auslassung des Simmentales. Das Problem ist der fehlende Planungsstand. Ich muss nochmals daran erinnern, dass es wahrscheinlich zweckmässiger wäre, hiezu eine Ergänzungsbotschaft zu verlangen. Wir haben aber das Problem, dass nicht gesagt wird, wo überhaupt eine Planung ins Auge gefasst werden soll. Die Möglichkeiten auf der Bernseite beschränken sich auf das Kandertal und das Engstligental. Ueber den Antrag Müller-Meilen wurde in der Kommission nicht diskutiert. Er definiert die Linie; schafft damit aber grössere Probleme gegenüber Vernehmlassern. Der Kanton Bern und der Kanton Wallis konnten sich zu dieser konkreten Lösung nicht aussprechen. Sie hätte den Vorteil, dass die BLS nicht konkurrenziert würde, dass Ausbau und Unterhalt zu Lasten der Nationalstrasse gingen und dass das rechtliche Instrumentarium zur Durchsetzung von vernünftigen Zufahrten zur Verfügung stehen würde. Wir haben hier auch das Problem des Planungsstandes. Es stellt sich die Frage: Können wir hier darüber entscheiden, solange wir die erforderlichen Vernehmlassungen nicht durchgeführt und die Kantone keine Gelegenheit gehabt haben, sich mit diesen Fragen auseinanderzusetzen?

Schliesslich haben wir den Antrag Vannay, welcher der Kommission auch nicht zur Verfügung stand. Der Vorteil: Es kann frei geplant werden, Bahn und/oder Strasse. Frau Vannay ist ebenfalls bereit, das Simmental auszunehmen, es würde heissen: «... à l'exclusion de toute route à travers le Simmental».

Das Postulat Bircher steht hier nicht zur Diskussion. Da muss der Bundesrat zuerst Stellung nehmen, weshalb ich auf eine Stellungnahme verzichte.

Sie haben also die Kommissionsmehrheit, Sie haben die Minderheit de Chastonay und Weber-Schwyz, unter Auslassung des Simmentals. Sie haben zudem den Antrag Müller-Meilen, der sich auf den Lötschberg konzentriert, und schliesslich haben Sie den Rückweisungsantrag von Frau Vannay, die ebenfalls bereit ist, das Simmental mindestens von der Strasse her auszunehmen.

M. de Chastonay, rapporteur: Il y a près de onze heures que nous débattons aujourd'hui du problème des routes nationales, presque sans discontinuer. Je tâcherai donc d'être bref.

Je voudrais tout simplement me déterminer sur les propositions de Mme Vannay et M. Müller-Meilen déposées ces jours derniers dans ce conseil. Mme Vannay demande le renvoi du chapitre N 6 au Conseil fédéral pour l'étude d'un programme de remplacement. Cette proposition n'a pas pu être examinée par la commission, mais je vous invite à la rejeter pour les raisons suivantes: Tout d'abord, les tracés généraux et les types de routes nationales entrant en considération ont été définis en 1960. En 1977, une motion remet en cause certains tracés. Je crois qu'il est vraiment urgent maintenant de définir une fois pour toutes le plan directeur déterminant, au sens de la loi sur les routes, les régions qui doivent être reliées entre elles par des routes nationales. Il ne serait plus décent de tergiverser sur des principes, sur des liaisons ou des tracés généraux.

Le deuxième élément qui m'incite à vous proposer le rejet de la proposition Vannay est le suivant. La fixation définitive, selon l'article 11 de la loi fédérale sur les routes, du tracé général et du type de routes nationales à construire ne signifie pas encore que l'artère, dont le principe de l'incorporation au réseau des routes nationales a été adopté, sera construit dans les mois à venir. Il y a lieu de suivre toute une série de procédures décrites dans la loi. Pour la traversée nord-sud Valais-Berne, il conviendra d'établir des contacts étroits avec les cantons, les autorités cantonales bernoises et valaisannes; il y aura également à requérir les avis des services fédéraux et cantonaux concernés et à suivre toute une série de démarches prévues par la loi qui prendront beaucoup de temps. Cela plaide contre la proposition de Mme Vannay qui demande surtout des compensations peu compatibles avec les principes que nous discutons ici. J'aimerais souligner un point qui me paraît très important à l'intention de Mme Vannay, de MM. Bäumlín et Ruffy. Il s'agit du contenu de la décision du Conseil fédéral du 21 avril 1982, à l'adresse du Conseil d'Etat du canton du Valais et du Conseil exécutif du canton de Berne. Cette décision faisait suite à celle prise par le Conseil fédéral d'arrêter les travaux de sondages au tunnel d'essai du Rawyl. En prenant cette décision – je cite textuellement le Conseil fédéral – ce dernier «ne se prononce pas sur le maintien ou l'abandon de la liaison N 6 dans le réseau des routes nationales. C'est à l'Assemblée fédérale qu'il incombe de statuer sur ce point, lorsqu'elle traitera sa motion des 23 mars et 22 juin 1977 relative au réexamen des tronçons de routes nationales, ou éventuellement au peuple et aux cantons à la suite de l'initiative populaire » pour sauver le Simmental des routes nationales, lancée récemment. Si l'Assemblée nationale ou le peuple se prononce pour le maintien de la N 6 dans le réseau des routes nationales, il faudra, conformément aux recommandations de la Commission pour le réexamen des tronçons de ces routes – Commission Biel – chercher d'autres solutions pour le passage de la N 6. Cette décision du Conseil fédéral revient bien à dire que l'on doit tout d'abord adopter un tracé général et ensuite seulement, l'on sera à même d'étudier les modalités du passage de ce tracé. Sur la base de cette décision, je crois qu'il faut reconnaître que, soit ma proposition, soit celle de M. Weber-Schwyz correspondent exactement à l'esprit du texte de l'article 11 de la loi fédérale sur les routes datant de 1960.

Deux mots en ce qui concerne la proposition Müller-Meilen qui n'a pas pu non plus être traitée par la commission, puisque son auteur n'en faisait pas partie. Le problème d'une solution hybride rail-route pour le raccordement à la N 9, n'a même pas été envisagé par la commission. Je note qu'actuellement déjà – on l'a dit – la liaison préconisée par nos collègues existe et qu'elle fonctionne tant bien que mal en hiver, les possibilités de circulation étant réduites de par les dangers d'avalanches. Je suis moi-même un exemple probant de ces difficultés puisqu'en revenant de Flüelen, où se sont déroulés les débats de notre commission concer-

nant les routes nationales, je n'ai pas pu reprendre ma voiture à Goppenstein parce que la route se trouvait coupée par des avalanches; ce n'est que trois jours plus tard que j'ai pu rentrer en possession de mon véhicule! De même en pleine saison touristique, il n'est pas rare de constater des attentes de plusieurs heures, les capacités de chargement sur le train se révélant réduites, du fait que le tunnel du Lötschberg doit, en plus des trains-navettes, absorber le trafic des trains de marchandises et des convois nationaux et internationaux transportant des voyageurs. M. Dirren a insisté sur cet aspect du problème. Si le rail et la route ont des caractères spécifiques irréductibles, ils sont complémentaires dans l'offre des transports dans le cadre du libre choix par le citoyen du mode de transports. Ils ne peuvent pas l'être dans une combinaison de relais sur un même axe et la solution actuelle constitue une solution de secours, tout en laissant entrevoir les inconvénients certains de la mixité (*rupture de parcours, temps d'attente prolongés, absence de liaisons durant les heures nocturnes, frais supplémentaires encourus par les usagers*). Il faut noter, d'autre part, que la CGST et la Commission NUP ont rejeté de façon nette l'éventualité de la création d'une chaussée roulante dont on peut se demander si l'on dispose actuellement des bases légales utiles pour pouvoir l'imposer ou l'adopter en tant que solution alternative à celle qui voudrait une liaison routière sûre, rapide et praticable toute l'année à travers les Alpes. Je me réfère notamment ici aux articles 36bis et 36ter de la constitution.

Un autre et dernier aspect du problème soulevé par la proposition Müller-Meilen réside dans l'avis des experts fédéraux qui ont relevé la fonction internationale du BLS, en précisant que sa capacité devait passer à moyen terme à 13 millions de tonnes de marchandises. Dans ces conditions, il se révèle fort difficile d'accroître fortement le ferroutage, tant les objectifs, ainsi que je l'ai relevé tout à l'heure, sont antinomiques. Enfin, selon les études de la Commission NUP auxquelles je vous renvoie, la réalisation d'une traversée routière dans le cadre du principe posé par ma proposition, appuyée encore une fois par M. Weber-Schwyz, maintiendrait au BLS un rôle subsidiaire et complémentaire important, cette ligne conservant, selon l'avis des experts, 60 à 80 pour cent de son volume actuel de ferroutage. A cet égard, je ne saurais passer sous silence les considérations du professeur Gaudard figurant dans l'avis qu'il consigné en liaison avec l'élaboration du rapport NUP – et ce sera ma conclusion – : «Il faut éviter une incohérence dans la politique suisse des transports. La décision pour un nouveau tunnel ferroviaire de base sous le Gothard ou sous le Splügen a été renvoyée. L'accent a été placé, à juste titre, sur une exploitation plus intensive de la voie ferrée du Lötschberg pour le transit ferroviaire marchandises nord-sud. Les travaux de doublement de cette artère sont très avancés, cela représente sans doute dans un calcul d'ensemble un point positif pour le Valais. La question du transit routier devient pour sa part très aiguë. Une certaine inquiétude règne déjà au Tessin quant à la saturation, d'ici une décennie, de la N 2. A ce moment-là, il ne sera vraisemblablement pas envisageable de charger les véhicules routiers sur le train pour obtenir un désengorgement des autoroutes. Le Lötschberg lui-même, s'il est utilisé comme prévu à pleine capacité pour le trafic ferroviaire des marchandises ne pourra pas assumer une telle fonction supplémentaire. Dans ce contexte, il serait raisonnable aussi qu'une autoroute existe à travers les Alpes bernoises pour prendre en charge les courants routiers qu'il n'est pas aisé de vouloir enrayer surtout dans un pays à haut niveau de revenu comme la Suisse. L'absence d'une vision globale et de décision positive prochaine est de nature à déboucher sur la mise en péril du futur. Il n'est pas inutile de rappeler que le percement des grands tunnels de base ferroviaires demandent plus de dix ans».

Cela étant, je vous demande de rejeter toutes les propositions faites, notamment celles de Mme Vannay, de M. Müller-Meilen, trop exclusives, et d'accepter celle de M. Weber-Schwyz et la mienne en ce qui concerne le maintien dans le réseau des routes nationales du principe de la liaison rou-

tière tel que décrit dans la proposition écrite qui vous a été présentée.

Bundesrat Schlumpf: Der Bundesrat hatte einen Auftrag vom Parlament, nämlich zu prüfen, ob und gegebenenfalls auf welche dieser sechs Teilstrecken verzichtet werden könnte, und Ihnen Bericht und Antrag zu erstatten. Wir haben das gemacht, die Prozedur ist bekannt. Der Bundesrat hat seinen Antrag auf Streichung der Rawil-Strecke N 6 Simmental–Rawil–Uvrier begründet. Ich bin etwas erstaunt, Herr Schmidhalter, dass Sie über den Bündner im Bundesrat so enttäuscht sind. Auch Ihre Tonlage, Herr Dirren, war für mich doch um einiges zu hoch: Wenn Sie aus diesem Antrag, den wir aus unserem Verantwortungsbewusstsein heraus gestellt haben – ganz im Sinne des uns erteilten Auftrages –, ableiten sollten, dass der Bundesrat legitime Interessen des Wallis – die vorhanden sind – nicht berücksichtige, dann muss ich das in aller Klarheit zurückweisen. Ich will Ihnen nicht den Spiegel vorhalten, aber Sie zwingen mich zu einigen Richtigstellungen anhand der Tatsachen. Ich wiederhole: Die Simmentalstrasse, also bis Zweisimmen, gehört wieder ins kantonale Hauptstrassennetz. Sie war ursprünglich dort zugeteilt, dann haben wir sie ins Nationalstrassennetz übernommen, eben als Bestandteil der N 6 bis Wimmis–Uvrier. Das soll rückgängig gemacht werden. Das hat mit Begünstigung des Kantons Bern überhaupt nichts zu tun.

Zu Ihrer zweiten Feststellung, Herr Schmidhalter: Wenn ich gesagt habe, dass die Simmentalstrasse wie viele andere Strassen in diesem Land (wir haben mit etwa 800 km gerechnet) bei Inkraftsetzung der Aufgabenteilung – wie sie dem bundesrätlichen Antrag zu KVP Artikel 36ter Absatz 2 und 3 zugrundeliegt – nach meiner Beurteilung ins Netz von nationaler Bedeutung kommen könnte, dann ist auch das in keiner Art und Weise eine Begünstigung. Das würde nämlich für verschiedene Strecken in Ihrem Kanton genau gleich gelten. Allerdings ist das keine Zukunftsmusik, sondern das sind Töne mit Dissonanzen aus der Vergangenheit, weil nach dem Beschluss des Nationalrates über die Aufgabenteilung eine Uebernahme von Netzteilen der Schiene und der Strasse in ein Netz von nationaler Bedeutung nicht mehr in Frage kommen kann. Es wäre also auch unter diesem Gesichtspunkt keine Ungleichbehandlung Wallis–Bern möglich. Aber wenn das so verwirklicht würde, wäre die Gleichbehandlung für den Kanton Wallis gewährleistet wie für alle anderen Kantone natürlich auch.

Noch einige Bemerkungen zur Erschliessungs- und Versorgungslage des Kantons Wallis, weil immerhin der nicht leicht zu nehmende Vorhalt gemacht wurde, dass man mit dem Streichungsantrag für die Rawilstrecke legitime Interessen nicht berücksichtige: Es stimmt, der Kanton Wallis hat wegen seiner peripheren Lage und seiner Topographie, auch wirtschaftlicher Gegebenheiten, besondere Probleme. Er hat deshalb auch absolut legitime Interessen, die wir ernstnehmen; darüber müssen wir gar nicht diskutieren. Aber auch unsere Vorfahren haben sie bereits ernstgenommen. Das hat doch dazu geführt – neben der eigenen Initiative im Wallis von Land und Leuten –, dass der Erschliessungsgrad beachtlich ist. Die BLS wird mit über 600 «Bundes-Millionen» ausgebaut. Bis in etwa fünf Jahren soll dieser Ausbau abgeschlossen sein, der den Gleichstand mit der heutigen Gotthardstrecke, ungefähr 12 Millionen Tonnen Kapazität, bringt. Damit – sowie mit dem Ausbau in Domodossola – erlangt die Linie Lötschberg–Simplon eine besondere Bedeutung als Transitstrecke. Damit hängt auch die neue Variante Nord oder Süd zwischen Bern und Olten zusammen.

Wir haben den Autoverlad am Lötschberg, am Simplon verbilligt, auf anderen Strecken auch, z. B. am Furka, ebenfalls in Graubünden eine Strecke. Die SBB-Linie Genf–Wallis–Simplon, also durch das Tal, wird ausgebaut: Wir haben bereits Teilstrecken mit beachtlichen Geschwindigkeiten. Auch hier wird eine grosse Transitzkapazität geschaffen. Es ist noch nicht so lange her, seit der Bund bei der Finanzierung der Furka–Oberalp-Bahn, also des Furka-Tunnels,

entscheidend mithalf, was dazu geführt hat, dass das Wallis nun ganzjährig über die Schiene mit dem Raum Andermatt verbunden ist und damit auch einen Anschluss an die Gotthard-Bahn in Göschenen hat (Weiterführung nach Disentis). Es ist so eine bescheidene – aber immer eine! – Ost-West-Transversale auf der Schiene geschaffen worden. Das möchte ich noch beifügen im Hinblick auf die Kritiken, die während einiger Zeit laut geworden sind.

Die Herren Referenten haben darauf hingewiesen: Die N 12 hat als ganz wesentliche Funktion die Zubringerdienstleistung für die N 9, mit Anschluss Vevey, für die Genferseeachse Richtung Wallis. Wir bauen die N 9 aus, und wir sind noch nicht am Ende. Diese N 9 wird eine bedeutende Achse auch über den Simplon, zusammen mit der inzwischen ausgebauten Simplonpasstrasse, bilden.

Wir haben den Grossen St. Bernhard! Das ist nicht unser Verdienst, aber verkehrsmässig unser Vorteil. Dann haben wir Grimsel, Nufenen, Furka – ich will nicht weiter aufzählen. Damit kann ich bestätigen, was Herr Rubi unter Bezugnahme auf sein Postulat sagte, dass nämlich viel gemacht wurde, auch mit Bundeshilfe und aus eigener Initiative, für eine zeitgemässe Erschliessung des Kantons Wallis.

Sie haben heute – mitfinanziert vom Bund – etwa 300 km National- und Hauptstrassen und über 300 km Schienen. Ich will jetzt keine Vergleiche mit einem anderen Kanton im Berggebiet anstellen.

Zur Frage Rawil-Simmmental hat mich Herr Bäumlin noch ermächtigt, nach seinem Votum zu erklären, dass das Initiativkomitee (Volksinitiative «Rettet das Simmental») im Falle einer Streichung der Strecke Simmental-Rawil aus dem Netz bereit sei, die Volksinitiative zurückzuziehen. Diese Mitteilung ist zur Orientierung für das Geschäft von morgen bedeutend.

Zu den konkreten Anträgen: Zum Antrag von Frau Vannay (Rückweisung und Erarbeitung von Alternativprogrammen). Ich muss Sie bitten, diesen Antrag abzulehnen. Insbesondere die Ausführungen von Herrn de Chastonay sind zu unterschreiben. Wir haben in diesem Verfahren das Nationalstrassennetz zu bereinigen. Wir können diese Netzteile belassen. Wir können Streichungen vornehmen. Das ist der Auftrag, den Sie dem Bundesrat erteilen, der nun wieder bei Ihnen ist, auf den das durchgeführte Verfahren ausgerichtet ist. Wir haben aber keine Kompensationsvorlage in Auftrag zu geben und in Angriff zu nehmen. Es ist absolut nicht gangbar, ein Alternativprogramm als Voraussetzung zu erarbeiten oder damit zu koppeln, dass die N 6, Wimmis-Uvrier, gestrichen werden darf. Wenn Frau Vannay derartige Aufträge erteilen möchte, Alternativen, Ersatzlösungen usw. mit den Behörden des Kantons Wallis zu diskutieren, wäre die einzig gangbare Form ein parlamentarischer Vorstoss, eine Motion oder dergleichen. Wir können in diesem Zusammenhang kein Wunschkonzert für Alternativbegehren und Alternativ- oder Kompensationsmöglichkeiten eröffnen. Ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen.

Gleiches gilt für den Antrag von Herrn Weber, der offenbar auch den Antrag umfasst, den ursprünglich Herr de Chastonay gestellt hat. Ein separater Antrag von Herrn de Chastonay liegt nicht mehr vor. Dieser Antrag läuft darauf hinaus, ab Spiez zu einem beliebigen Punkt der N 9 eine Verbindung zu schaffen. Das ist natürlich nicht das, was wir nach Nationalstrassengesetz zu machen haben. Das Nationalstrassengesetz sagt nämlich klar, was die Aufgabe der Bundesversammlung ist, nämlich: ein Netz festzulegen, in dem die Linienführungen enthalten sein müssen. Wir können nicht anstelle eines Netzbeschlusses einen Katalog von Ansprüchen aufzuführen. Herr Dirren hat ganz offen gesagt, man müsse das Prinzip festlegen, damit ein Rechtsanspruch verbrieft werde. Das ist nicht Sache des Netzbeschlusses. Im Netzbeschluss sind die Linienführungen und die Klassierungen festzulegen, aber nicht allgemeine Ansprüche auf Verbindungen usw. anzumelden.

Ich möchte Ihnen, Herr Weber, die Frage stellen: Wie stellen Sie sich die Konkretisierung vor? Es wäre ab Spiez überhaupt keine Linie festgelegt. Ich habe aus den Ausführungen der Herren Referenten gehört, dass man die Simmental-

Linie ausschliessen würde. Es wäre schon ein ganz kurliger Bundesbeschluss, in dem überhaupt nicht gesagt würde, nach welchen Gesichtspunkten was von wem gemacht werden soll, sondern nur, was nicht gemacht werden darf. Rechtliche Konsequenz aus einem solchen Beschluss könnte nur sein, dass der Bundesrat etwas macht. Also könnten wir nachher in eigener Machtvollkommenheit eine Linie festlegen und das allgemeine Projektierungsverfahren nach seinen Verfahrensregeln durchführen. Wäre es die Meinung des Parlamentes, einfach zu sagen: Irgendwo zwischen Spiez und der N 9 ist eine Linie durch den Bundesrat festzulegen? In diesem Netzbeschluss stünde dann nur – wie es von Herrn Weber beantragt wird – zwischen Spiez und der realisierten N 9.

Hiezu noch – ich komme beim Antrag von Herrn Müller darauf zurück –: Wie stellen Sie sich das verfahrensmässig vor? Soll man *stante pede* einen Beschluss fassen, zu dem gar niemand, weder die Walliser Behörden, die Berner Behörden noch die Organisationen, irgendwann einmal Stellung genommen hätten? Das wäre doch ein Verfahren *sui generis*, ich möchte fast sagen «*sui degeneris*». (Heiterkeit) Zu diesem späten Zeitpunkt stimmt es mit dem Latein schon nicht mehr ganz, ich weiss es, aber Sie wissen trotzdem, was ich meine! Das Vorgehen ist ganz unmöglich.

Herr Müller-Meilen, ich habe Ihnen schon gestern kollegialer ans Herz gelegt, Sie sollen sich die Sache noch überlegen. So können wir keine Bundesbeschlüsse erlassen oder revidieren. Im Artikel 9 des Nationalstrassengesetzes heisst es, dass durch Planung, Bund, Kantone und die anderen Bundesstellen – also nicht nur ASB –, abzuklären sei, welche Netzbestandteile geschaffen und welche Linienführungen vorgesehen werden sollen. Diese Planung vom ASB mit den anderen Bundesstellen und den Kantonen führt dann nach Artikel 11 zu einem Antrag des Bundesrates an das Parlament. Bevor der Bundesrat Antrag stellt, muss er alle davon Betroffenen – Regierungen, Umwelt- und andere Organisationen, politische Parteien, Verbände usw. – kontaktieren. Daraus resultieren Netz-, allenfalls auch Aenderungsbeschlüsse.

Jetzt würden Sie aus dem Hüftgelenk etwas völlig anderes beschliessen, was bis gestern überhaupt nie zur Diskussion stand, nämlich anstelle eines Nationalstrassenstückes N 6/Rawil einen neuen Zubringer zum Autoverlad Lötschberg: Dazu haben die Regierung des Kantons Bern, die Regierung des Kantons Wallis, die regionalen Behörden aber nie Stellung genommen. Es wurde gefragt, was die BLS wegen der Auslastung ihrer Kapazitäten dazu sagen würde. Können Sie sich ein solches Vorgehen ohne jede Vernehmlassung, ohne irgendwelche Studien, vorstellen? Denken Sie daran: Die Nationalstrassen sind nicht Bundesstrassen, sondern Gemeinschaftswerke Bund/Kantone, die im Eigentum der Kantone stehen. Glauben Sie, dass es gangbar wäre, dass die Bundesbehörden, Parlament und Bundesrat, kommen und sagen, sie würden dies machen? Diese Drittklass-Strasse nach Kandersteg würde dann gebaut, mit Beteiligung des Kantons Bern und auf der andern Seite mit Beteiligung des Kantons Wallis. Sie würde ins Eigentum der Kantone Wallis und Bern übergehen. Das ist ein Vorgehen, das absolut nicht gangbar ist.

Wenn man so etwas wollte – Herr Müller hat gesagt, es soll ein verbindlicher Auftrag für den Bundesrat sein –, müsste das auf dem Wege einer Motion verlangt werden. Bei jeder Motion müssten Sie das Verfahren nach Geschäftsverkehrsgesetz beachten. Die Motion müsste eingereicht werden, der Bundesrat würde Stellung nehmen, die Motion müsste diskutiert werden, und erst dann käme allenfalls ein Auftrag an den Bundesrat gültig zustande. Dieser hätte darauf eine Vorlage zu bringen, und dann würden Sie beschliessen, ob Sie das überhaupt wollen oder nicht.

Diese Schnellschussmethode würde zwar eine Rationalisierung des Parlamentsbetriebes bringen. Aber, Herr Salvioni, ich habe Ihnen gesagt: Warum kommen Sie denn nicht mit dem Antrag, man solle gerade auch noch den Gotthard-Basis-Tunnel in das Nationalstrassennetz hineinschreiben? Braucht es da auch keine Vernehmlassung vorher? Herr

Aliesch, bringen Sie noch den Antrag, man könnte einen Splügen-Tunnel hineinschreiben? Warum behandeln wir eine Vereina-Botschaft? Wir könnten diese Vorlagen doch einfach hier beschliessen. Wenn wir mit derartigen Verfahrensprozeduren beginnen, führt das ins Endlose. Es ist auch ganz eindeutig verfassungswidrig. Wir haben eine Bundesverfassung. Artikel 102 Ziffer 4 sagt, dass der Bundesrat der Bundesversammlung Gesetze, Beschlüsse, vorzulegen hat, aus eigenem Antrieb, oder weil er dazu beauftragt wird durch Motionen oder andere Vorstösse. Das Geschäftsverkehrsgesetz im Artikel 43 ff. und das nationalrätliche Ratsreglement im Artikel 26 sagen dasselbe.

Ich muss Ihnen also mit Nachdruck beantragen, den Antrag von Nationalrat Müller abzulehnen.

Herr Nationalrat de Chastonay, Sie haben aus einem Brief zitiert. Wir haben dort gesagt, das Parlament habe zu entscheiden, ob der Rawil – die N 6, Wimmis–Uvrier – aufrecht erhalten werden soll. Wir wissen aus den Arbeiten der Kommission Biel und nach eigenen Feststellungen, dass eine Lösung 1200 m aus bekannten Gründen nicht geht; 1800 m bringt nichts, also müssten wir eine andere Variante prüfen. Oder es wird – was wir beantragen – die N 6 gestrichen. Dieser Brief deckt sich genau mit der Stellungnahme, die wir in der Botschaft abgegeben haben.

Ich komme zum Schluss: Sie haben mir einiges aufgegeben, das beantwortet werden musste. Ich möchte unterstreichen: Der Antrag des Bundesrates, die N 6 Simmental–Rawil–Uvrier aus dem Nationalstrassennetz zu streichen, erfolgt keineswegs in Verkennung der legitimen Interessen des Kantons Wallis und seiner besonderen Verkehrs- und anderweitigen Lage. Das hat mit «gegen das Wallis agieren» oder mit «die Interessen des Kantons Wallis nicht wahrnehmen» nichts zu tun. Dieser Antrag erfolgt aus der Ueberzeugung, dass diese N 6 mit Rawil oder einer Variante mit anderem Bergdurchstich nicht möglich ist, dass eine gleichwertige Alternative aus den in der Botschaft dargelegten Gründen fehlt und dass keine echte Lücke im Nationalstrassennetz entsteht – das ist ein Unterschied zu anderen Strecken, die Sie zu behandeln haben –, die das Gesamtsystem abwerten würde, wenn man auf den Bau dieser Teilstrecke verzichtet. Dieser Verzicht wird für den Bundesrat und für mich persönlich Anlass sein, den legitimen Interessen des Kantons Wallis anderweitig stets nach Möglichkeit Rechnung zu tragen. Ich muss Sie also bitten, dem Antrag der Kommissionsmehrheit und des Bundesrates zuzustimmen und die Abänderungsanträge oder die persönlichen Minderheitsanträge abzulehnen.

Präsident: Wir bereinigen die Anträge zur N 6. Der Minderheitsantrag de Chastonay wurde zurückgezogen. Es bestehen nur noch die Anträge de Chastonay und Weber-Schwyz, die identisch sind.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Rückweisungsantrag Vannay	Minderheit
Dagegen	offensichtliche Mehrheit

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag Weber-Schwyz/de Chastonay	92 Stimmen
Für den Antrag Müller-Meilen	49 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Namentliche Abstimmung – Vote par appel nominal

Für den Antrag der Mehrheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la majorité:

Ammann-St. Gallen, Aubry, Basler, Bäumlín, Biel, Bircher, Blunschy, Bonny, Borel, Bratschi, Braunschweig, Brélaz, Bühler-Tschappina, Carobbio, Chopard, Christinat, Clivaz,

Deneys, Dünki, Eggenberg-Thun, Eggli-Winterthur, Eppenberger-Nesslau, Fankhauser, Fetz, Friedli, Geissbühler, Graf, Grendelmeier, Günter, Gurtner, Hari, Herczog, Hofmann, Höslí, Houmard, Jaeger, Jaggi, Jung, Keller, Kühne, Lanz, Leuenberger-Solothurn, Leuenberger Moritz, Longet, Loretan, Lüchinger, Maeder-Appenzell, Mauch, Meyer-Bern, Müller-Aargau, Müller-Bachs, Müller-Scharnachtal, Müller-Meilen, Müller-Wiliberg, Nauer, Nebiker, Nef, Neuenschwander, Neukomm, Nussbaumer, Oehen, Oehler, Oester, Ogi, Ott, Pitteloud, Rebeaud, Reichling, Reimann, Renschler, Robbiani, Robert, Rohrer, Rubi, Ruckstuhl, Ruf-Bern, Ruffy, Rutishauser, Sager, Schnyder-Bern, Schüle, Schwarz, Segmüller, Seiler, Spälti, Stamm Judith, Stappung, Steffen, Steinegger, Tschuppert, Uchtenhagen, Uhlmann, Vannay, Wagner, Wanner, Weber Monika, Weber-Arbon, Weder-Basel, Widmer, Zbinden, Zehnder, Zwingli, Zwygart (103)

Für den Antrag Weber-Schwyz/de Chastonay stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition Weber-Schwyz/de Chastonay:

Aliesch, Allenspach, Ammann-Bern, Berger, Bonnard, Bremi, Bürer-Walenstadt, Butty, Candaux, Cevey, de Chastonay, Cincera, Columberg, Cottet, Cotti Flavio, Cotti Gianfranco, Couchepin, Coutau, Darbellay, Dirren, Dubois, Dupont, Eggly-Genève, Eisenring, Fischer-Hägglingen, Fischer-Sursee, Frei-Romanshorn, Frey-Neuchâtel, Früh, Gautier, Giger, Giudici, Hunziker, Iten, Kohler Raoul, Koller Arnold, Landolt, Massy, Mühlemann, Perey, Pfund, Pini, Reich, Revaclier, Rime, Risi-Schwyz, Röthlin, Rüttimann, Salvioni, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Schärli, Schmidhalter, Schnider-Luzern, Soldini, Spoerry, Stucky, Thévoz, Villiger, Weber-Schwyz, Wellauer, Wyss, Ziegler (63)

Der Stimme enthält sich das folgende Ratsmitglied:

S'abstient:

Petipierre

(1)

Abwesend sind die folgenden Ratsmitglieder:

Sont absents:

Aregger, Auer, Blocher, Cantieni, Cavadini, Eng, Etique, Euler, Fehr, Feigenwinter, Flubacher, Gehler, Gloor, Grassi, Hess, Hubacher, Humbel, Jeanneret, Künzi, Magnin, Maitre-Genève, Martignoni, Martin, Meier-Zürich, Meizoz, Morf, Pidoux, Riesen-Fribourg, Ruch-Zuchwil, Stamm Walter, Weber Leo, Wick

(32)

Präsident Bundi stimmt nicht

Monsieur Bundi, président, ne vote pas

Hier wird die Beratung dieses Geschäftes unterbrochen
Le débat sur cet objet est interrompu

Schluss der Sitzung um 22.00 Uhr

La séance est levée à 22 h 00

Ueberprüfung von Nationalstrassenstrecken

Réexamen de tronçons de routes nationales

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.094
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.03.1986 - 15:00
Date	
Data	
Seite	394-429
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 185

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.