

Neunte Sitzung – Neuvième séance

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

08.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Iten

88.060

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

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

Anträge siehe Detailberatung
Propositions voir discussion par articles

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

près des 70 pour cent du réseau routier sont constitués par des routes communales, secteur dans lequel on a observé la plus forte croissance depuis 1960, sous la pression de l'essaimage de nouveaux quartiers d'habitations et de la dispersion de l'habitat. Tout porte à croire qu'il en irait de même demain. Enfin, il faut le souligner, l'initiative aggraverait les déséquilibres entre régions développées et celles qui le sont moins. Elle aurait pour effet d'accroître les disparités entre celles qui sont correctement pourvues en voies de communications et celles qui sont moins généreusement dotées. Les régions périphériques seraient en quelque sorte pénalisées.

En rejetant l'initiative, on ne donne pas pour autant voie libre pour plus de béton et pour un développement démesuré de notre réseau routier. Le Conseil fédéral a par ailleurs déjà annoncé la couleur et, dans le cadre de la stratégie de lutte contre la pollution de l'air, a expressément renoncé à demander l'extension du réseau des routes nationales tel que fixé en 1960.

Le non à l'initiative signifie, aux yeux de la commission, que d'autres voies s'offrent à nous, permettant plus sûrement et plus rapidement de réaliser les objectifs visés. Je les ai évoquées dans le corps de ce rapport. Je rappelle que ces voies passent notamment par l'aménagement du territoire, la promotion des transports publics et la mise en oeuvre d'une nouvelle stratégie de lutte contre la pollution de l'air.

La commission vous demande, par 13 voix contre une, et 4 abstentions, de rejeter l'initiative. Elle vous invite, par 15 voix contre une et 2 abstentions, à en faire de même en ce qui concerne le contre-projet présenté par Mme Diener.

Hösli, Berichterstatter: Knapp zusammengefasst verlangt die Initiative, dass die gesamte Fläche von National-, Kantons- und Gemeindestrassen nicht vergrössert wird und sogar auf den Stand von vor drei Jahren reduziert werden muss.

Die Verkehrskommission des Nationalrats hat die Initiative am 23. Februar eingehend geprüft und dabei Vertreter der Initianten des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes (FRS) und des Verkehrs-Clubs der Schweiz angehört. Die Verkehrskommission des Nationalrats hatte schon 1985 eine parlamentarische Initiative von Herrn Herczog ähnlichen Inhalts vorzubereiten.

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

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

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

Artikel 24 der Menschenrechtserklärung statuiert einen An-

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ich möchte Ihnen noch ein paar Zahlen zu den sozialen Aspekten beim Strassenbau geben. In der Schweiz zählen wir pro Jahr 1000 Tote, 3000 Invalide und 30 000 Verletzte. Oder wenn Sie lieber etwas mehr Schlagzeilen haben, dann kann ich Ihnen auch noch die Zahlen von Westeuropa geben. In Westeu-

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Versiegelung der Bodenfläche hat eine praktisch nicht

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

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

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

Ich bitte Sie, der Initiative zuzustimmen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ammann: Wenn ich meinen Ausführungen hier einige grundsätzliche Gedanken vorausschicke, so gelten diese auch für die anschliessend traktandierten Kleeblatt-Initiativen:

Spätestens in Schule und Berufsbildung wird einem hierzulande eingepflichtet, mehr von etwas zu haben, sei immer gut bzw. besser. Die Folgen dieser Haltung sind u. a. das Streben nach Profit, das Wirtschaftswachstum, der steigende Energieverbrauch, die wachsende Mobilität; dies bedeutet auch mehr Verkehr, aber zusätzlich auch den Konsum der Umwelt zum Nulltarif und die Vernachlässigung der sozialen Folgekosten.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

bination mit allfälligen kantonalen Strassenbau-Referenden als wesentlich erfolgversprechender.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Noch ein Wort zum Gegenentwurf von Frau Nationalrätin Diener.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In diesem Sinne bitte ich Sie, die Initiative abzulehnen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Im Strassenbau heisst das konkret, sich ernsthaft mit den Anliegen von Umwelt- und Landschaftsschutz auseinanderzusetzen. Das tun wir heute ganz klar. Im Strassenbau heisst es aber weiter: Die Bedürfnisse der Landwirtschaft einbeziehen, und auch das vergessen wir nicht. Stichwort: Clavaleyres. Dann heisst es weiter, die Ressourcen gezielt und sparsam einsetzen. Die Sensibilität ist hier und heute ganz sicher vorhanden. Und es heisst weiter: Optimale statt maximale Verkehrsbewältigung anstreben. Das beweisen wir doch mit Taten. Kein Strassenprojekt wird heute übers Knie gebrochen.

Dem sinnvollen Austausch der Güter, Herr Nationalrat Rebeaud, muss vermehrt Beachtung geschenkt werden. Sie haben das richtig gesagt. Aber mit Ihrem Vorschlag lösen wir das Problem auch nicht, leider auch nicht das gravierendere Problem des CO₂. Wir ringen jeweils zusammen mit den Kantonen, den Regionen und den Gemeinden hart um die beste Lösung, auch wenn das sehr viel Geduld, Zeit und Geld kostet.

Wir brauchen auch eine konsequente und verlässliche Politik. Politik ist die Kunst des Machbaren. Das gilt besonders in der leider emotionsgeladenen Strassenbaupolitik. Es darf kein «Teufel-Austreiben» werden. Auch das Ausland hat berechnete Erwartungen: nicht nur langfristige Bahnförderungen, sondern auch eine massvolle Weiterentwicklung des Strasseninfrastrukturnetzes. Die Schweiz im Herzen Europas hat auch hier eine Verantwortung zu tragen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1bis

Antrag der Kommission

Mehrheit

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Eventualantrag der Minderheit

(Diener)

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

Abs. 1

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

Abs. 2

Der Gegenentwurf lautet:

Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

Art. 36quater (neu)

Abs. 1

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

Abs. 2

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

Abs. 3

Die Kantone können in folgenden Fällen eine Ausnahmebewilligung erteilen:

- a. falls in einer dünn besiedelten Region infolge unzureichender Erschliessung untragbare Verhältnisse herrschen und keine andere Lösung ins Auge gefasst werden kann;
- b. falls infolge Aufgabe eines Strassen- oder Autobahnprojek-

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

Art. 1bis

Proposition de la commission

Majorité

Rejeter la proposition de la minorité

Proposition subsidiaire de la minorité

(Diener)

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

Al. 1

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

Al. 2

Le contre-projet a la teneur suivante:

La Constitution fédérale est complétée comme il suit:

Art. 36quater (nouveau)

Al. 1

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

Al. 2

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

Al. 3

Les cantons peuvent accorder une dérogation dans les cas suivants:

- a. Lorsqu'une région à habitat dispersé se trouve dans une situation intolérable en raison d'une desserte insuffisante et qu'aucune solution de rechange ne peut être envisagée;
- b. Lorsque l'abandon d'un projet de route ou d'autoroute rend nécessaires des travaux d'adaptation au réseau routier. (= texte de l'initiative)

Art. 2

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Diener)

Hauptantrag

.... die Initiative anzunehmen.

Eventualantrag

(für den Fall, dass der Hauptantrag abgelehnt wird)

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

Antrag Herzog

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Volksinitiative anzunehmen.

Art. 2

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Diener)

Proposition principale

.... d'approuver l'initiative.

Proposition subsidiaire

(en cas de rejet de la proposition principale)

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

Proposition Herzog

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

Art. 2

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	122 Stimmen
Für den Hauptantrag der Minderheit und den Antrag Herzog	33 Stimmen
Für den Eventualantrag der Minderheit	47 Stimmen
Dagegen	115 Stimmen

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

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	126 Stimmen
Dagegen	29 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

89.009

Nationalstrassennetz.
VolksinitiativenRéseau des routes nationales.
Initiatives populaires

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

Anträge siehe Detailberatung

Propositions voir discussion par articles

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Begrenzung des Strassenbaus. Volksinitiative

Stabilisation du réseau routier. Initiative populaire

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	88.060
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.09.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1493-1505
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 737

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.