

erforderlichen Verfahrensaufwand an. Wegleitend muss auch der Zweck des Ermächtungsverfahrens sein, nämlich der Wille des Gesetzes, die Behördemitglieder gegen Intrigen und leidenschaftliche Verfolgung zu schützen, die Unabhängigkeit der Behörden zu sichern und störende Behinderungen der Amtstätigkeit fernzuhalten, ohne aber strafwürdige Widerhandlungen der Ahndung zu entziehen.

4. Die Petitions- und Gewährleistungskommission des Nationalrates und die Petitionskommission des Ständerates haben jährlich mehrere Ermächtigungsgesuche vorzuprüfen. Die meisten Fälle werden im gegenseitigen Einvernehmen der Kommissionen direkt erledigt, d. h. mit Brief des Kommissionspräsidenten und Mitteilung an den Rat (Art. 41 Abs. 2 Geschäftsreglement Nationalrat; Art. 38 Abs. 4 Geschäftsreglement Ständerat). Andere, nicht «offensichtlich unhaltbare» Eingaben werden durch den Beschluss beider Räte erledigt.

Im vorliegenden Fall stellten die Kommissionen am 7. September bzw. am 9. Dezember 1981 fest, dass die Voraussetzungen für die Ermächtigung zur Strafverfolgung nicht erfüllt sind: Der Gesuchsteller könne in keiner Weise darlegen, dass die angeschuldigten Bundesrichter ihre richterlichen Befugnisse unrechtmässig, gesetzwidrig, moralisch verwerflich oder amtszweckwidrig ausgeübt hätten. Im übrigen könne es nicht Aufgabe der vorberatenden Kommission sein, die Interpretation des Bundesgerichtes bezüglich des Gespräches vom 27. Juni 1977 auf ihre Richtigkeit zu überprüfen.

5. Nach Artikel 305 des Strafgesetzbuches begeht den Straftatbestand der Begünstigung, wer jemanden der Strafverfolgung, dem Strafvollzug oder dem Vollzug einer der in den Artikeln 42 bis 44 und 100bis vorgesehenen Massnahmen entzieht.

Aus den dargelegten Gründen ist ersichtlich, dass der gegen die Mitglieder der Petitions- und Gewährleistungskommission des Nationalrates und der Petitionskommission des Ständerates erhobene Vorwurf der Begünstigung jeder tatsächlichen und rechtlichen Grundlage entbehrt.

#### *Antrag des Büros*

Das Büro beantragt, das Gesuch von Michel de Preux abzulehnen.

#### *Proposition du Bureau*

Le bureau propose de rejeter la requête M. de Preux

**Präsidentin:** Das Büro hat Ihnen einen schriftlichen Bericht zustellen lassen. Es beantragt, das Gesuch von Michel de Preux abzulehnen.

#### *Zustimmung – Adhésion*

*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

## Petitionen – Pétitions

### 82.254

#### **Aktionskomitee gegen die N 5**

#### **Comité d'action contre la N 5**

Herr **Oester** unterbreitet namens der Petitions- und Gewährleistungskommission den folgenden schriftlichen Bericht:

1. Am 6. Oktober 1981 hat das Aktionskomitee gegen die N 5 eine Petition eingereicht, die von 20 399 Personen unterzeichnet wurde (eigene Angaben). Die Petenten fordern die eidgenössischen Räte auf, das Nationalstrassen-

konzept neu zu überprüfen und auf die N 5 im Raume Solothurn–Biel zu verzichten. Aufwand und Ertrag stehen nach Meinung der Petenten beim Bau der N 5 in einem krassen Missverhältnis:

– Der geplante Nationalstrassenabschnitt Solothurn–Biel sei ein unnötiger Ast des Nationalstrassennetzes. Auch ohne die N 5 bleibe die Ost–West-Verbindung gewährleistet. Zudem eigne sich die N 5 ohnehin nicht als Ost–West-Transitverbindung (zwischen N 1 und der Westschweiz), da der N-5-Abschnitt am Nordufer des Bielersees nicht als vierspurige Autobahn ausgebaut wird.

– Auch aus regionalem Blickwinkel betrachtet sei der erhoffte Nutzen durch die N 5 sehr gering. Das Hauptstrassenverkehrsnetz von Solothurn bis Biel sei mit der bestehenden T 5 (Jurasüdfussverbindung) bereits ausgebaut und dem Verkehr auch in Spitzenzeiten gewachsen. Eine Parallelverbindung in Form einer Autobahn sei unverhältnismässig.

– Die N 5 und ihre Zufahrten würden Wohngebiete, Schul- und Sportanlagen in verschiedenen Gemeinden beeinträchtigen und die Aarelandschaft zwischen Solothurn und Biel weitgehend zerstören.

2. Die Petitions- und Gewährleistungskommission prüfte einen – auf ihren Wunsch erstellten – Bericht des Eidgenössischen Departementes des Innern zur Petition des Aktionskomitees gegen die N 5 vom 10. Februar 1982.

Sie liess sich darüber orientieren, welche Abklärungen aufgrund des Postulates von Nationalrat Ziegler-Solothurn vom 7. Oktober 1981, das in der Wintersession vom Nationalrat überwiesen wurde, vorgenommen worden sind:

Das Projekt ist von der Verwaltung mit Vertretern der Kantone Bern und Solothurn noch einmal genau geprüft und in den grossen Zügen bestätigt worden. Einige Fragen der Detailgestaltung werden hingegen noch näher abgeklärt. Die Aufträge zu diesen technischen Abklärungen, die einige Projektverbesserungen und möglicherweise sogar Verbilligungen bringen werden, sind bereits erteilt worden.

Eine Motion, mit der eine Standesinitiative zur Überprüfung des Autobahnabschnitts Biel–Solothurn der N 5 angestrebt wurde, hat der Solothurner Kantonsrat im Januar 1982 deutlich verworfen. Presseberichten zufolge führten insbesondere zwei Argumente zu diesem Entscheid: Die N 5 müsse schon aus staatspolitischen Gründen gebaut werden (Anrecht des Juras auf einen direkten Anschluss an das Schweizer Autobahnnetz); im übrigen sei der Bedarf vom Verkehrsaufkommen her ausgewiesen.

3. Die Kommission stimmt den Ausführungen des Departementes zur Bedeutung der Nationalstrasse N 5 [Luterbach (Abzweigung von N 1) – Solothurn–Biel–Neuenstadt–Neuenburg–Yverdon (Anschluss an N 1)] als wichtige Verbindung von gesamtschweizerischer Bedeutung zu. Wie sie bereits bei der Behandlung anderer Petitionen zu Nationalstrassenabschnitten ausgeführt hat, erachtet die Kommission den Verzicht auf eine Teilstrecke des Verkehrsnetzes – und somit die Entstehung einer Lücke im nationalen Strassennetz – als eine fragwürdige Lösung. Sie lehnte deshalb mehrheitlich den Vorschlag eines Kommissionsmitgliedes ab, der den Bundesrat mit einem Postulat beauftragen wollte, weitere Varianten des Teilstücks der N 5 Solothurn–Biel zu prüfen, unter besonderer Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens und des Entlastungsgrades sowie des Bodenbedarfs und des Landschaftsschutzes.

Die Kommission geht davon aus, dass die verkehrstechnische Erschliessung der Region Biel für das ganze Gebiet von grosser wirtschaftlicher Bedeutung ist. Es geht darum, dieser bedrängten Region – sie zählt am meisten Arbeitslose – den lebenswichtigen Anschluss an das schweizerische Nationalstrassennetz zu sichern. Aus diesem Grund hat der Nationalrat in der Frühjahrsession 1981 ein Postulat der Petitions- und Gewährleistungskommission vom 15. Januar 1981 angenommen, worin der Bundesrat ersucht wird, die Frage der Aufwertung der Verbindungsstrasse von Le Locle nach Bern bei der nächsten sich bietenden Gelegenheit zu prüfen. Nach Meinung der Kommission ist im

vorliegenden Fall nicht nur auf die berechtigten Anliegen des Umweltschutzes, sondern auch auf wirtschaftliche Überlegungen gebührend Rücksicht zu nehmen.

Die N 5 zwischen Solothurn und Biel soll nach den Zusicherungen der Verwaltung mit aller Sorgfalt in die Landschaft eingefügt werden. Dort, wo die Strasse Baugebiete berührt, können alle erforderlichen Lärmschutzmassnahmen getroffen werden. Davon, dass die N 5 die Aarelandschaft zwischen Solothurn und Biel zerstören, Naherholungsgebiete von Solothurn und Grenchen unverhältnismässig beeinträchtigen und die einmalige Fauna und Flora jener Landschaft entscheidend treffen würde, könne nicht die Rede sein. Hingegen werde die N 5, einmal fertiggestellt, die zahlreichen, heute von der Jurafussstrasse durchfahrenen Städte und Ortschaften vom störenden Durchgangsverkehr entlasten.

Beim Nationalstrassenbau werde auf den landwirtschaftlich genutzten Boden in hohem Masse Rücksicht genommen. Zwischen Solothurn und Biel werde der Landerwerb für die Nationalstrasse weitgehend auf dem Wege der Landumlegung durchgeführt; mehrere Umlegungsunternehmen seien bereits gegründet und warten auf den Entscheid über die endgültige Linienführung der Nationalstrasse. Landumlegungen und die Neuarrondierung der landwirtschaftlichen Betriebe längs Nationalstrassen ermöglichen erfahrungsgemäss eine rationellere Bewirtschaftung des Bodens, was gesamthaft gesehen den strassenbaubedingten Verlust an landwirtschaftlichem Boden zu mindern vermöge.

#### *Antrag der Kommission*

Die Petitions- und Gewährleistungskommission beantragt, von der Petition Kenntnis zu nehmen, ihr aber keine Folge zu geben.

#### *Proposition de la commission*

La commission des pétitions et de l'examen des constitutions cantonales propose de prendre connaissance de la pétition mais de ne pas y donner suite.

#### *Antrag Herczog*

Es sei der Petition Folge zu leisten.

#### *Antrag Ziegler-Solothurn*

Die Petition ist an den Bundesrat zu überweisen, damit er das Teilstück der N 5 im Raume Solothurn-Biel unter folgenden Gesichtspunkten überprüft:

1. Funktion der N 5 im Nationalstrassennetz, unter Berücksichtigung der T 6 (über Schönbühl).
2. Verkehrstechnische und wirtschaftliche Auswirkungen für die Region.
3. Nutzen und Schaden für die Lebensqualität der betroffenen Bevölkerung.
4. Bodenverlust und veränderte Struktur der Landwirtschaft.
5. Einfluss auf Landschaft, Naherholungsgebiete, Pflanzen- und Tierwelt.
6. Zu erwartende Folgekosten.

#### *Proposition Herczog*

Donner suite à la pétition.

#### *Proposition Ziegler-Soleure*

Transmettre la pétition au Conseil fédéral en l'invitant à réexaminer le tronçon Soleure-Bienne de la N 5 en fonction des critères suivants:

1. Rôle de la N 5 dans le réseau des routes nationales, compte tenu de la T 6 (passant par Schönbühl).
2. Incidence sur la région sous l'angle du trafic et du point de vue économique.
3. Effets bénéfiques ou défavorables sur la qualité de la vie de la population concernée.
4. Terrains perdus et modifications structurelles du secteur agricole.

5. Incidence sur le paysage, sur les zones périphériques de délaissement, sur la végétation et sur la faune.

6. Frais subséquents présumés.

**Herczog:** Im Namen der PdA/PSA/Poch-Fraktion beantrage ich Ihnen, im Gegensatz zur Petitionskommission, dem Anliegen der 20 000 Personen, die diese Petition unterschrieben haben, es sei auf die N 5 im Raume Biel-Solothurn, zu verzichten, Folge zu leisten. Ich habe allerdings etwas Verständnis für die unbequeme Lage der Petitionskommission. Sie hat materiell über derart verschiedene Sachgebiete zu entscheiden, dass sie eigentlich kaum in der Lage sein dürfte, die Probleme wirklich auszuloten. Vermutlich deshalb übernahm sie im vorliegenden Fall einfach sechs Standardargumente aus dem Katalog aller Autobahnbefürworter, Argumente allerdings, die auch leicht widerlegbar sind.

Diese sechs Argumente lauten wie folgt: Erstens sei die N 5 staatspolitisch notwendig, denn der Jura habe das Anrecht auf direkten Anschluss an das schweizerische Nationalstrassennetz, zweitens habe die N 5 gesamtschweizerische Bedeutung, drittens schliesse sie eine Lücke, viertens sei sie von wirtschaftlicher Tragweite, fünftens werde sie mit aller Sorgfalt in die Landschaft eingefügt, und sechstens entlaste sie den Durchgangsverkehr.

1. Die N 5 ist staatspolitisch nicht notwendig. Der Anschluss der Jurasüdfuss-Gemeinden an das Nationalstrassennetz ist gewährleistet. Denken Sie an die Verbindung Schönbühl-Biel sowie an die Verbindung der N 1, Bern-Murten. Die N 1 ist also von Solothurn-Biel-Neuchâtel problemlos erreichbar.

2. Die N 5 ist gesamtschweizerisch nicht von Bedeutung. In der Gesamtverkehrskommission und nachher in der Konzeption ist der N 5 folgende Funktion zugewiesen worden: Verbindung der Städte und Dörfer entlang dem Jurasüdfuss und Anschluss dieser Verbindung ans Nationalstrassennetz. Mit anderen Worten: überhaupt keine transversale Ost-West-Funktion. Hierzu dienen nämlich die N 1 und die N 12. Dass die N 5 nun bestenfalls also regionale Funktion haben kann, sieht man zudem auch am Ausbaugrad der fertiggestellten Abschnitte am Nordufer des Bielersees, nämlich zweispurig und nicht richtungsgetreunt, also ganz klare regionale Einstufung.

3. Die N 5 hat keine Lücke zu schliessen. Im Raume Neuchâtel-Murten-Fribourg liegen innerhalb von 30 Kilometern drei Autobahnen: N 1, N 12, N 5, was eher einem Luxus nahekommt. Hier sieht man auch, dass ein Bedarfsnachweis fehlt und nur ein altes Konzept aus den fünfziger Jahren aufrechterhalten werden soll.

4. Die N 5 ist auch nicht von wirtschaftlicher Tragweite. Es ist etwas lächerlich – wie dies nun von verschiedenen Befürwortern gemacht wird –, diesen fehlenden Autobahnabschnitt für den wirtschaftlichen Substanzverlust dieser Region verantwortlich zu machen.

Ehrlicherweise muss man doch sagen, dass die Ursachen für diesen wirtschaftlichen Substanzverlust anderswo liegen, beispielsweise im Verlust internationaler Arbeitsmärkte, in Rückständen in der technologischen Entwicklung, in der industriellen Monokultur, in Managementfehlern usw. Die Standortwahl eines Betriebes hängt nicht vom Autobahnanschluss ab, sondern von der steuerlichen Belastung und vorhandenen Landreserven; im «besten» Fall sind lediglich Verteil- und Handelsbetriebe an einem Autobahnanschluss interessiert, aber solche Firmen überstellen die Gegend mit Lagerhallen, die ihrerseits nicht zur Erhöhung der Anzahl Arbeitsplätze beitragen.

Den Vogel abgeschossen hat kürzlich ein Befürworter der N 5, der sich beklagte – ich habe das gestern im «Bieler Tagblatt» gelesen –, dass man während des Tages mehr Zeit brauche, um von Biel nach Solothurn zu fahren, als von Solothurn nach Zürich. Diese Behauptung ist natürlich mehr als lächerlich, wenn man bedenkt, dass zwischen Biel und Solothurn täglich neunzehn Zugverbindungen existieren,

wobei diese Strecke in 22 Minuten zurückgelegt werden kann.

5. Die N 5 kann nicht mit aller Sorgfalt in die Landschaft eingefügt werden, auch dann nicht, wenn eine derartige Zusicherung seitens der Verwaltung vorliegt. Die N 5 soll durch die wertvolle Landschaft der Aarebene geführt werden, die das Naherholungsgebiet für die Bevölkerung vieler Städte und Dörfer darstellt. Die Autobahn wird – mit oder ohne sorgfältige Planung – diese Landschaft zerstören; so etwa eine Landschaft von regionaler Bedeutung wie die Grenchner «Witi», aber auch Wohnquartiere sowie Turn- und Sportanlagen in Gemeinden wie Zuchwil, Biberist, Solothurn, Lüsslingen, Grenchen und Biel (je nach der Anschlussvariante). Der Kulturlandverlust wird – mit oder ohne sorgfältige Planung – 107 Hektaren betragen; Lärm und Abgase werden selbstverständlich zunehmen.

6. Die N 5 entlastet natürlich nicht vom Durchgangsverkehr. Ich habe hier schon xmal betont, dass mehr und bessere Strassen nicht weniger, sondern zusätzlichen Autoverkehr bringen. Damit Sie nicht glauben, das sei wieder so eine berühmte «linksintellektuelle Planungsideologie», möchte ich Ihnen ein Beispiel geben: Vor dem Bau des Seelisbergtunnels wurde von autobahnfreundlichen Kreisen gejammert, die Axenstrasse müsste entlastet werden. In der «Touring»-Zeitung, die ja sicher unverdächtig ist, wurde am 23. April 1981 folgender Verkehrszählungsvergleich veröffentlicht: Verkehr auf der Axenstrasse im Dezember 1979 (ohne Seelisbergtunnel): 4171 Fahrzeuge; verglichen damit Verkehr auf der Axenstrasse im Dezember 1980 (mit Seelisbergtunnel): 4734 Fahrzeuge, also Zunahme um über 600 Fahrzeuge oder 15 Prozent.

Die Petitionskommission schreibt in ihrem Bericht: «Nach Meinung der Kommission ist im vorliegenden Fall nicht nur auf die berechtigten Anliegen des Umweltschutzes, sondern auch auf wirtschaftliche Überlegungen gebührend Rücksicht zu nehmen.» Hätte man das vor zwanzig Jahren geschrieben, à la bonheur. Aber ich glaube, heute sind derartige Überlegungen einem massiven Denkfehler gleichzusetzen. Ich möchte Sie deshalb bitten, unserem Antrag, der Petition sei Folge zu leisten, zuzustimmen.

Der Antrag Ziegler-Solothurn widerspricht selbstverständlich meinem Antrag nicht. Die von ihm beantragte Prüfung kann auch durch meinen Antrag abgedeckt werden.

**Ziegler-Solothurn:** Wir haben davon auszugehen, dass die Planungseuphorie der fünfziger und sechziger Jahre einer gewissen Ernüchterung gewichen ist und dass seit dem Grundsatzbeschluss über das Nationalstrassennetz im Jahre 1960 in weiten Bevölkerungskreisen ein Umdenken in Richtung eines vermehrten Schutzes der nicht vermehrbaren Natur und Landschaft stattgefunden hat.

Zu Recht werden vor jedem Bau eines neuen Verkehrsträgers fundierte, detaillierte und sachliche Entscheidungsgrundlagen verlangt. Diese Grundlagen sollen vor allem Nutzen und Schaden für die Lebensqualität und die Auswirkungen auf die Natur aufzeigen, wobei insbesondere die Ökologie der beanspruchten Landschaft, der Bodenbedarf und die Situation der Landwirtschaft sowie der finanzielle Aufwand im Verhältnis zum Nutzen zu berücksichtigen sind. Die Gründe, die in der Kommission und auch im Bericht des Departementes für die N 5 geltend gemacht wurden, haben durchaus ihr Gewicht. So die Bedeutung der N 5 als Sammel- und Verbindungsstrasse für den gesamten Jurasüdfuss, die Ersparnisse an Zeit, Arbeitskraft und Energie; die Notwendigkeit, die Ortschaften am Jurasüdfuss vom anschwellenden Durchgangsverkehr zu entlasten und auch die wirtschaftliche Bedeutung einer besseren verkehrstechnischen Erschliessung.

Ich möchte auch durchaus anerkennen, dass im Zusammenhang mit meinem Postulat auf Überprüfung der Linienführung und Dimension der N 5 zwischen Solothurn und Biel Aufträge zu technischen Abklärungen erteilt wurden, die einige Projektverbesserungen bringen sollen, und zwar im Sinne einer besseren Einfügung in die Landschaft. Andererseits ist aber nicht zu übersehen, dass heute weite Kreise eine sehr sorgfältige Güterabwägung vornehmen und im Autobahnbau nicht mehr, wie das einst der Fall war, das Nonplusultra sehen und sich vor allem die Frage stellen, ob und wie weit echte Lebensqualität gefördert oder beeinträchtigt wird. Diese Frage zu stellen, ist durchaus berechtigt, auch in bezug auf das N-5-Teilstück Solothurn-Biel, das unsere einzigartige Aarelandschaft – eine Landschaft von nationaler Bedeutung – erheblich in Mitleidenschaft ziehen würde.

Ich bin nicht unbedingt für eine Nulllösung, möchte aber wünschen, dass die zum Teil auch im Bericht des Departementes gestreiften Fragen gemäss meinem Antrag näher und umfassend abgeklärt werden. So die Funktion der N 5 im Nationalstrassennetz, unter Berücksichtigung der T 6, verkehrstechnische und wirtschaftliche Auswirkungen für die Region, Nutzen und Schaden für die Lebensqualität der betroffenen Bevölkerung, Bodenverluste, Einfluss auf Landschaft, Naherholungsgebiete, Pflanzen- und Tierwelt. Eine solche Überprüfung könnte innert nützlicher Frist erfolgen, ohne dass deswegen (falls die Überprüfung zu einem Ja zur N 5 kommen sollte) die Ausführung des Projektes verzögert würde. Ich betrachte es als ausserordentlich wichtig, dass die Bevölkerung und vor allem auch die Opponenten gegen die N 5 aus der gegenwärtigen Verunsicherung gelöst werden und sich in Abwägung aller Fakten, pro und kontra, ein möglichst objektives Urteil bilden können.

Mein Antrag will vermeiden, dass die über 20 000 Petenten und mit ihnen auch weitere Kreise, die sich mit grossem Idealismus für ihr Anliegen einsetzen, kurzweg mit dem Nein des Keine-Folge-Geben abgefertigt werden. Andererseits wäre es meines Erachtens aber auch nicht gerechtfertigt, der Petition ohne genauere Abklärung der in meinem Antrag aufgeworfenen Fragen Folge zu geben. Ich bitte Sie deshalb, meinem Antrag zuzustimmen.

**M. Kohler Raoul:** Je tiens tout d'abord à remercier ici notre commission pour son excellent rapport. Je souscris entièrement à l'analyse de la situation qu'elle nous a présentée et je vous prie de bien vouloir approuver la proposition de la commission de ne pas donner suite à la pétition contre la N 5 et, conséquemment, de repousser les propositions Herczog et Ziegler-Soleure.

Pour nous, gens de la région Bienne-Jura bernois, la construction de la route nationale 5 est d'une importance vitale. En effet, notre région a souffert, ces dix dernières années, d'un fléchissement économique très important qui s'est traduit par une perte de plus de dix mille emplois et par l'émigration de plus de quatorze mille personnes. Si l'on veut éviter à l'avenir que nos populations soient toujours davantage contraintes de chercher un emploi hors de la région, nous devons prendre toutes les mesures permettant de revaloriser le potentiel économique. Chacun sait que le développement économique d'une région est étroitement lié à la qualité de ses voies de communication ferroviaires et routières.

Or, les routes nationales ont pour tâche, parmi d'autres, de favoriser la prospérité générale du pays et d'égaliser les chances pour les divers groupes de population et les différentes régions du pays. Du fait de l'échelonnement de la construction des différents tronçons des routes nationales, il se trouve, malheureusement, que ce sont précisément les régions qui en auraient le plus besoin qui sont servies les dernières. Depuis une quinzaine d'années, elles sont tournées, évitées, alors que de très nombreuses entreprises industrielles ou artisanales mais aussi une très forte activité de services se sont implantées de part et d'autre de la Nationale 1, par exemple entre Berne et Zurich.

Je m'étonne que ce soit précisément un représentant du canton de Zurich, c'est-à-dire d'un canton qui n'a pas dû enregistrer une perte de substance comparable à celle des régions horlogères, qui conteste la nécessité de la Nationale 5 entre Bienne et Soleure. Demandez donc, Monsieur Herczog et vos collègues, aux gens de chez nous qui cherchent un emploi ce qu'ils pensent de vos arguments! Je

m'étonne aussi que la pétition soit partie de Soleure, qui devrait être sensible aux problèmes économiques et démographiques de l'arc horloger, entre Soleure et Yverdon. Je m'étonne enfin que, sur les cinquante premiers membres du comité d'action de la pétition contre la N 5 près des trois quarts soient domiciliés à Soleure et à cheval sur la N 1, c'est-à-dire à proximité immédiate d'un accès important et avantageux. On aurait pu espérer une autre attitude de ceux qui bénéficient au maximum des avantages d'une route nationale que celle de vouloir les contester aux populations moins favorisées.

Que faut-il penser de la proposition que M. Ziegler-Soleure nous soumet ce matin? Il y a une année environ, notre collègue a demandé par voie de postulat que soit réexaminé le tracé de la N 5 entre Soleure et Bienne. J'ai personnellement appuyé ce postulat, parce que j'estime que, lors de la construction des routes nationales, il y a lieu de faire un effort maximum pour protéger notre environnement. La démarche de notre collègue visait la recherche du meilleur tracé possible. La proposition que nous fait aujourd'hui M. Ziegler est une volte-face par rapport à son postulat. Il ne s'agit plus pour lui, maintenant, de trouver le meilleur tracé possible mais bien de remettre en question tout l'axe routier de la Nationale 5. Je considère cette volte-face comme une pure manœuvre dilatoire. Par sa proposition, notre collègue veut gagner du temps, il veut retarder la construction de ce tronçon de route le plus longtemps possible. Si l'on pense que, selon le programme initial de construction des routes nationales, ce tronçon devrait être construit et ouvert au trafic maintenant déjà et que la campagne de remise en question de ce tronçon n'a pu se développer qu'à cause de ces retards, il n'est pas difficile d'imaginer où M. Ziegler veut véritablement en venir.

Notre région qui connaît le taux de chômage le plus élevé de Suisse fait un très gros effort de reconversion et de diversification de ses activités afin que son économie ne dépende plus dans une si forte mesure de l'horlogerie. Notre région a besoin *maintenant* d'une meilleure infrastructure routière. Il faut sans plus tarder la raccorder au réseau des routes nationales, la démarginaliser en quelque sorte, mais il faut aussi que le pied du Jura soit à nouveau doté d'axes routiers et ferroviaires d'une qualité comparable à ceux qui, jadis, lui ont valu un essor économique remarquable. Si l'on veut favoriser la prospérité générale du pays et tenter de rétablir l'équilibre du développement de ses différentes régions, en particulier de rattraper le retard qui affecte le pied du Jura, il ne s'agit plus aujourd'hui de discuter de l'opportunité de la Nationale 5 entre Soleure et Bienne mais bien plutôt d'en assurer la réalisation dans les plus brefs délais.

Je vous invite encore une fois à suivre la recommandation de la commission et à ne pas donner suite à la pétition contre la N 5.

**Martignoni:** Nachdem Kollega Kohler das Problem der N 5 aus der Sicht der Region dargelegt hat, gestatte ich mir einige wenige Bemerkungen zu dieser Frage aus der Sicht der Behörden.

Die bernischen Kantonsbehörden treten entschieden und eindeutig für die Erstellung der N 5 im Raume Solothurn-Biel ein. Bereits durch Beschluss des Regierungsrates vom 15. Oktober 1980 wurden die entsprechenden planerischen und rechtlichen Grundlagen geschaffen, um auf bernischem Gebiet zu einer Ausführung zu gelangen. Die Verkehrszählungen auf den bestehenden Hauptstrassen zeigen, dass die Verhältnisse im Interesse der Anwohner saniert werden müssen. Dabei ist selbstverständlich auf Umwelt und Lebensqualität der Betroffenen grösstmögliche Rücksicht zu nehmen; im entsprechenden Regierungsbeschluss ist das auch ausdrücklich erwähnt. Vor allem sind es aber Fragen der wirtschaftlichen Existenz für die ganze Region.

Die Region Berner Jura, Biel, Seeland gehört zu den grossen und bedeutenden Industrieregionen der Schweiz, die noch nicht direkt ans Nationalstrassennetz angeschlossen sind. Ein solcher Anschluss kann in zulänglicher Weise nur

durch den Bau der N 5 Solothurn-Biel hergestellt werden. Die gesamte Region hat von der Bevölkerungszahl her gesehen ein ganz wesentliches Gewicht. Es wohnen dort nach der letzten Volkszählung immerhin über 150 000 Einwohner und nach der letzten Betriebszählung sind rund 60 000 Arbeitsplätze vorhanden. Industrie und verarbeitendes Gewerbe sind aus regionaler und kantonaler, zu einem erheblichen Teil sogar aus nationaler Sicht vorwiegend exportorientiert. Das Wirtschaftspotential der Region, gemessen an der Anzahl der Arbeitsplätze, entspricht zum Beispiel etwa demjenigen des Kantons Freiburg, der bekanntlich durch die N 1 und N 12 erschlossen wird.

Der Kanton Bern setzt sich seit langem mit den wirtschaftlichen Problemen seiner Uhrenregion auseinander, und zwar in Zusammenarbeit mit allen Uhrenkantonen. Die Schwierigkeiten wurden vom Vorredner dargestellt. Der Kanton hat die Lage und die Zukunftsaussichten wiederholt von der Wissenschaft untersuchen lassen und sie auch selber fortlaufend überwacht. Das Problem steht bei der ganzen Bevölkerung in unserem Kanton an erster Stelle, und zwar ist die ganze Bevölkerung durch die Entwicklung und die Arbeitsplatzgestaltung in der Region sensibilisiert. Die Behörden des Kantons sind willens, mit eigenen Mitteln das Möglichste zur wirtschaftlichen Gesundung der Region Berner Jura, Biel, Seeland zu tun. Im zweiten Wirtschaftsförderungsprogramm für die Jahre 1979 bis 1985 wurde ihr in den Zielsetzungen bezüglich der Arbeitsplatzförderung unter den vierzehn bernischen Regionen die absolute Priorität eingeräumt. Dazu sollen aber auch die Rahmenbedingungen für die regionale Wirtschaft verbessert werden. Einer der aufgeführten Punkte betrifft den Bau der N 5 zwischen Biel und Solothurn.

Bei allem Verständnis für die mit dem Bau der N 5 auch einhergehenden Nachteile müssen wir hier eine klare Priorität setzen. Diese liegt bei der wirtschaftlichen Existenz einer ganzen Region, ihrer Bevölkerung, ihrer Familien, der Berufstätigen und der Arbeitsplätze. Ich bitte Sie deshalb, dem Antrag der Petitionskommission zu folgen.

**Rothen:** Man kommt nicht umhin, ein gewisses Verständnis für das Aktionskomitee gegen die N 5 aufzubringen. Ich halte diesen Leuten zugute, dass sie die Natur in der heutigen Form erhalten wollen. Ich komme aber auch nicht umhin, festzustellen, dass diese Leute vielleicht andere Aspekte, menschliche und wirtschaftliche, schlicht und einfach übersehen. Es geht auch hier darum, die Tatsachen und Realitäten zu sehen.

Ganz kurz zusammengefasst darf man vielleicht auch im Zusammenhang mit dieser Frage N 5 festhalten, dass eine wesentliche Verschiebung des Privatverkehrs zum öffentlichen Verkehr trotz allen Bemühungen nicht anzunehmen ist. Alle bisherigen Erfahrungen sprechen doch ganz eindeutig gegen solche gewissermassen utopischen Annahmen. Ich komme nicht umhin, festzustellen, dass der Verkehr auf der Strasse derart viele Vorteile in sich schliesst, dass eine intensive Verlagerung auf die Schiene sich offenbar nicht ergeben wird. Gestützt auf die durchgeführten Zählungen und Analysen ist eindeutig erwiesen, dass der Verkehr auf der T 5, auf der Durchgangsstrasse dem Jura-südfuss entlang im Raume Solothurn-Biel, mit dem Bau der N 5 um etwa 50 Prozent reduziert würde. Nun muss ich einfach mit allem Nachdruck darauf aufmerksam machen, dass durch das Verkehrsaufkommen auf dieser Durchgangsstrasse T 5 die Gemeinden zwischen Solothurn und Biel brutal durchschnitten werden. Hier geht es schlicht und einfach um den Schutz des Menschen. Der intensive Verkehr auf dieser Strasse und in ihrer unmittelbaren Nähe bedroht intensiv die Lebensräume der Menschen. Eine Überschreitung der T 5 ist seit Jahren mit grossen Gefahren verbunden, speziell für Kinder und ältere Leute. Die Eingriffe in die Landschaft, die mit dem Bau der N 5 verbunden sind, werden nicht leichten Herzens getan. Aber diese Eingriffe sind nicht zu umgehen, weder im Hinblick auf den Schutz des Menschen noch der anderen Aspekte, auf die ich noch zu sprechen kommen werde.

Es bleibt aber festzuhalten, dass dieser Eingriff bei einer wie vorgesehen sorgfältigen Einbettung der N 5 – unter Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes, der Fauna und Flora – verantwortet werden kann. Es geht darum – wenn ich das noch einmal wiederholen darf –, die an der heutigen Durchgangsstrasse T 5 – der bestehenden Strasse – lebenden Menschen gegen die Auswirkungen des Verkehrs zu schützen. Diese Strasse weist eine Frequenz in der Grössenordnung von 20 000 Bewegungen und mehr pro Tag auf.

Es ist bereits von Herrn Kollege Martignoni darauf hingewiesen worden, welch grosse wirtschaftliche Bedeutung die N 5 für die wirtschaftlich bedrohten Regionen im Kanton Solothurn und im Kanton Bern in sich schliesst. Es ist mir aus Zeitgründen nicht möglich, diese Tatsache näher zu begründen, ich musste Sie aber doch auch noch einmal darauf hinweisen.

Zum Schluss darf ich festhalten, dass das Parlament des Kantons Solothurn, der Regierungsrat des Kantons Solothurn, die Mehrzahl der betroffenen Gemeinden und die Regionen, die Arbeitgeber- und die Arbeitnehmerorganisationen sich für den Bau der N 5 ausgesprochen haben. Alle wollen diese N 5 bauen, unter Berücksichtigung des Naturschutzes. Alle sehen das als eine Selbstverständlichkeit an. Ich möchte Sie demzufolge bitten, dem Antrag Herzog keine Folge zu geben und zu bedenken, dass der Antrag Ziegler weitere Verzögerungen in sich schliesst, die wir nicht ohne weiteres verantworten können.

**M. Jeanneret:** Je pense que ce problème intéresse en priorité les Soleurois et certains Soleurois se sont exprimés; quant à Bienne M. Raoul Kohler l'a fait, mais ce problème intéresse aussi d'autres cantons dans l'esprit où l'a dit M. Martignoni comme conseiller d'Etat bernois. Alors je voudrais brièvement m'exprimer au nom de mes amis et collègues de la députation neuchâteloise et, je crois pouvoir le dire comme ancien conseiller d'Etat, au nom des autorités de ce canton et de la population.

Le problème dont nous débattons n'est pas seulement celui de Soleure à Bienne, il est celui de la N 5 qui va d'Yverdon à Soleure. J'aimerais rappeler que sont donc touchés le canton de Vaud et notamment sa partie nord, le canton de Neuchâtel, le canton de Berne et spécialement la ville de Bienne – ses arguments me paraissent décisifs – le Jura et le canton de Soleure. C'est la première remarque que j'aimerais faire; donc nous ne débattons pas seulement d'un petit aspect de cette N 5 en terre soleuroise.

Deuxièmement, cette N 5 est indispensable comme débouché des transversales du Jura. Le Parlement, il y a quelques sessions, a admis la proposition selon laquelle l'axe Le Locle–Berne devait être intégré dans le réseau des routes nationales et la Transjurane puisque le peuple jurassien a eu l'occasion de s'exprimer très clairement à ce sujet récemment. Donc c'est une convergence de routes venant des parties jurassiennes.

Le troisième argument, c'est que ce débat porte sur un plan d'ensemble qui concerne les trois liaisons entre les régions occidentale et orientale du pays, la N 1, la N 12 et la N 5. Le moment n'est pas venu de raviver des querelles qui sont maintenant terminées, il ne s'agit pas de remettre en cause ce plan général, ce serait un acte politique et psychologique extrêmement malheureux. La N 12 est ouverte, la N 1 jusqu'à Yverdon peut conduire à la nouvelle N 1, selon les débats que nous aurons, ou à la N 5; il s'agit donc de garder cette politique dans ce sens.

Le quatrième argument, et M. Rothen l'a dit justement, c'est un argument de fédéralisme. La commission nous rappelle que le Grand Conseil du canton de Soleure, très récemment en janvier, a rejeté cette motion de la même façon que cette pétition. Or, dès le moment où le Grand Conseil du canton de Soleure, premier intéressé, et les autorités soleuroises se sont prononcés, nous n'avons pas à les désavouer. C'est aussi leur question d'abord.

Enfin, lorsque le Grand Conseil soleurois s'est prononcé, il s'est expliqué aussi sur les besoins du trafic. Pour prendre

souvent, de Soleure, cette route à travers Bienne jusqu'à Neuchâtel ou à Yverdon, nous savons combien ce trafic est difficile et combien les autorités soleuroises et bernoises ont eu raison de maintenir leur position quant à une route nationale.

Pour ces quatre arguments qui me paraissent résumer l'essentiel, je vous invite à voter le rapport de la commission et je tiens à remercier son président et le rapporteur de langue française ainsi que les membres qui ont avec beaucoup de lucidité su analyser ce problème. Je vous invite donc à rejeter toute proposition contraire au rapport de la commission.

**Nussbaumer:** Die Geschichte der N 5 geht bis ins Jahr 1957 zurück. Damals konnten die betroffenen Kreise zum Gerippe unseres schweizerischen Nationalstrassennetzes Stellung nehmen. Im damaligen kantonsinternen Vernehmlassungsverfahren sprach sich einzig der Landwirtschaftliche Kantonalverband von Solothurn gegen die N 5 aus und erachtete zwei Ost–West-Verbindungen in der Schweiz als genügend. Später wurde dann das generelle Projekt aufgelegt, und gegen dieses generelle Projekt konnte Einsprache erhoben werden. Die solothurnische Landwirtschaft hat praktisch alle Einsprachepunkte, die sie auführte, durchgebracht und kann heute nicht mehr gegen das Projekt der N 5 Stellung nehmen. Ich persönlich schliesse mich der Haltung der Solothurner Regierung an. Sie ist dafür, dass dieses Nationalstrassenstück gebaut wird, dass aber die Transjurane von Oensingen nach Moutier gestrichen oder nicht im nachhinein ins Nationalstrassennetz aufgenommen wird.

Ich muss der Opposition zu bedenken geben, dass auch die Verhältnisse in der Stadt Solothurn für die Anwohner, die den grossen Durchgangsverkehr in Kauf nehmen müssen, untragbar geworden sind. Die N 5 bringt unseren Nachbarn im Westen und im Jura – mit diesen Nachbarn haben wir ein gutes Verhältnis – den Anschluss an das schweizerische Nationalstrassennetz. Unser Kollege Ziegler hat achtenswerte Gründe für seine Haltung dargelegt. Es ist sicher notwendig, im Rahmen des Detailprojektes noch Verbesserungen anzubringen, damit die Eingriffe für die Landwirtschaft und den Naturschutz erträglicher gemacht werden. Mit dem Ja zum Bau der N 5 kann die Transjurane Oensingen fallengelassen werden.

Ich bitte Sie, der Kommission zuzustimmen.

**Eng:** Es ist für uns Solothurner beruhigend und geradezu rührend, wie sich der Zürcher Kollege Herzog unserer Probleme annimmt. Unglücklicherweise geht er aber von falschen Voraussetzungen aus, was ihn auch zu falschen Schlüssen führt. Die falschen Voraussetzungen, die falschen Schlüsse sind Ihnen nun eingehend dargelegt worden. Ich gestatte mir aber, von der Sicht der Stadt Solothurn aus noch zwei Problemkreise anzuschneiden.

Der erste Problemkreis ist soeben von Herrn Nussbaumer berührt worden: die Umfahrung der Stadt Solothurn. Die Stadt Solothurn leidet unter dem grossen Verkehr zwischen Biel, Solothurn und N 1 ausserordentlich. Herr Rothen hat auf die Verhältnisse in den Dörfern zwischen Grenchen und Solothurn bereits aufmerksam gemacht, und in Solothurn kumuliert sich dann der Verkehrsstrom von allen Seiten. Solothurn muss eine Umfahrung vornehmen, und diese Umfahrung ist, weil die N 5 immer Bestandteil des Nationalstrassennetzes war, auf diese N 1-Zufahrt ausgerichtet worden. Ohne die Fortführung der N 5 ist für die Stadt Solothurn keine Verkehrssanierung möglich.

Es gibt aber auch – das ist der zweite Gesichtspunkt – leider keine echte Alternative. Die Strasse zwischen Solothurn und Büren kann wegen ihrer topographischen Gestaltung und auch wegen ihrer Linienführung nicht weiter ausgebaut werden. Die Verlegung der N 5 auf die Nordseite der Aare würde in unverantwortlicher Weise ein landwirtschaftlich zusammenhängendes Gebiet schwer stören, auseinanderschneiden und würde die Planungen der Gemeinde und der Region wesentlich tangieren. Wir haben aufgrund des

neuen Raumplanungsgesetzes gerade in diesem Gebiet ein Landwirtschaftsgebiet geschaffen und die Industriezonen zurückzonen lassen, unter grossen Kämpfen mit den Gemeinden, und nun sollte gerade diese Landschaft wiederum zerschnitten werden durch eine neue Nationalstrasse. Auch der Ausbau der T 5, also der Strecke Biel-Grenchen-Solothurn, ist nicht möglich. Es braucht eine vierspurige Strasse, die jetzige zweispurige Strasse ist ausserordentlich gefährlich. Wir haben denn auch sehr viele und sehr schwere Unfälle auf dieser Strasse zu verzeichnen. Dann kommt der Landverschleiss. Wenn Sie diese Strasse auf eine vierspurige Autostrasse ausbauen wollten, müssten Sie die Dörfer umfahren, und dann haben wir einen Landverschleiss, der in keinem Verhältnis zu demjenigen steht, der mit dem Projekt verbunden ist.

Ich möchte also sagen: Nicht nur aus staatspolitischen und wirtschaftlichen Gründen, sondern auch aus Gründen der regionalen und kommunalen Verkehrsverbindungen ist der Bau dringend nötig. Ich möchte Sie deshalb bitten, auch den Antrag von Herrn Ziegler abzulehnen. Sein Postulat wurde überwiesen. Die darin gestellten Fragen sind beantwortet worden. Es wäre unverantwortbar, wenn wir diesen Auftrag noch einmal zur Verzögerung der N 5 gebrauchen würden. Ich bitte Sie, unserem Standort, unseren solothurnischen Problemen hier Rechnung zu tragen und die beiden Anträge abzulehnen.

**Oester**, Berichterstatter: Gestatten Sie mir nach den sachkundigen Ausführungen der Kollegen aus der Region einige abschliessende Bemerkungen. In der Kommission waren wir uns der Tatsache bewusst, dass man bezüglich neuer Strassenzüge stets in guten Treuen verschiedener Meinung sein kann. Wenn wir dem Rat beantragen, von der Petition Kenntnis zu nehmen, ihr aber keine Folge zu geben, dann im wesentlichen aus den folgenden fünf Gründen – und nicht etwa, weil für uns der Natur- und Heimatschutz bedeutungslos wäre – ganz im Gegenteil:

Die Region Jura hat – wie Sie vorhin hörten – ein Anrecht auf gute Verbindungen zum Nationalstrassennetz; sie ist darauf angewiesen. Wir halten diese Feststellung für ein gewichtiges staatspolitisches Argument.

Dazu kommt ein regionalwirtschaftliches Argument: Die wirtschaftlich angeschlagene Region hat es ganz besonders nötig, dass ihre wirtschaftliche Lebensgrundlage (und dazu gehören nun einmal leistungsfähige Verkehrsverbindungen) verbessert und nicht geschwächt wird. Darauf hat Herr Martignoni hingewiesen. Die ständerätliche Petitionskommission teilt diese Ansicht und wird ihrem Rat deshalb den gleichen Antrag stellen wie wir.

Es geht ferner um verkehrspolitische Konsequenz. Die N 5 ist eine wichtige Sammelstrasse, eine Verbindung von gesamtschweizerischer Bedeutung. Es wäre darum fragwürdig, zwischen Solothurn und Biel einfach eine Lücke offenzulassen. Es muss beachtet werden: Im Tagesdurchschnitt benützen mehr Fahrzeuge diese Strecke der T 5, als Fahrzeuge die Leventina (das Tessiner Teilstück der N 2) befahren. Was die verkehrspolitische Konsequenz betrifft: Letztes Jahr hat unser Rat ein Postulat unserer Kommission überwiesen, mit welchem die Aufwertung der Verbindung Le Locle–Bern angestrebt wird, einer Strecke in der gleichen Region Jura.

Die Kommissionsmehrheit ist überzeugt, dass der Linienführung grösste Aufmerksamkeit geschenkt wird. Die Aufträge für weitere Projektverbesserungen, die möglicherweise auch zu Verbilligungen führen, sind erteilt; es bedarf also keines neuen Anstosses mehr. Endloses Infragestellen von sorgfältig Geprüftem führt zu nichts Vernünftigen.

Schliesslich hat Ihre Kommission auch zur Kenntnis genommen, dass der Solothurner Kantonsrat vor vier Monaten eine Motion mit ähnlichem Inhalt wie diese Petition sehr deutlich abgelehnt hat. Aus diesen und anderen Gründen ersuchen wir Sie, unserem Antrag zuzustimmen und die beiden Anträge Herzog und Ziegler abzulehnen.

**M. Duboule**, rapporteur: Au nom de la commission, je vous

demande de ne pas souscrire aux propositions de MM. Herzog et Ziegler-Soleure, pour les raisons évidentes suivantes.

Notre commission, qui reçoit un grand nombre de pétitions de toute nature, a examiné cette affaire avec beaucoup de soin. Elle a demandé un rapport au Département fédéral de l'intérieur qui est compétent en la matière. Ce rapport nous est parvenu, il est tout à fait circonstancié et fait état de l'avis des milieux intéressés de la région. Il ressort de ce dossier que l'intérêt économique est évident pour toute cette région, et je dois dire que la majorité des parlementaires qui viennent de s'exprimer, a relevé cet aspect du problème.

C'est la raison pour laquelle nous ne pouvons aller plus loin dans l'examen de cette affaire; cette N 5 existe. On ne peut pas s'amuser à sectionner de temps à autre un tronçon, simplement parce qu'un intérêt d'ordre écologique apparaît. Si on agissait ainsi, on aurait en Suisse des autoroutes assez curieuses.

En conséquence, je vous demande de ne pas donner suite à ces propositions et de vous rallier à l'avis de la Commission des pétitions, soit de prendre connaissance de cette pétition et de ne pas y donner suite.

**Präsidentin:** Herr Herzog teilt mit, dass er seinen Antrag zugunsten des Antrages Ziegler-Solothurn zurückzieht.

#### Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	74 Stimmen
Für den Antrag Ziegler-Solothurn	18 Stimmen

#### 82.255

#### Weltbund zum Schutze des Lebens, Pratteln.

#### Gesundheitliche Lage der schweizerischen Bevölkerung

#### Ligue mondiale pour la protection de la vie, Pratteln.

#### Santé de la population suisse

Herr **Oester** unterbreitet namens der Petitions- und Gewährleistungskommission den folgenden schriftlichen Bericht:

1. Mit Eingabe vom 12. Januar 1981 reichte der Weltbund zum Schutze des Lebens (WSL) eine Petition zuhanden der eidgenössischen Räte ein. Der WSL verlangt,

– Es sei der Bundesrat einzuladen, beförderlich einen umfassenden Status über die gesundheitliche Lage der schweizerischen Bevölkerung, und im besonderen über die Gefährdungen, denen sie gesamthaft ausgesetzt ist, erstellen zu lassen.

– Es sei der Bundesrat weiter einzuladen, beförderlich ein Inventarium über den gesamten schweizerischen Gesundheitsdienst, dessen Einrichtungen und Möglichkeiten zur besseren Gewährleistung der Gesundheit, bei gleichzeitiger Vermeidung einer weiteren Kostenexplosion, aufnehmen zu lassen.

– Schliesslich sei der Bundesrat einzuladen, den Entwurf zu einem neuen Lebensmittelgesetz dem Parlament und der Öffentlichkeit erst vorzustellen, wenn Status und Inventar im Sinne der Anträge 1 und 2 vorliegen.

2. Die Expertenkommission für die Totalrevision des Lebensmittelgesetzes hat im vergangenen Herbst ihre Arbeiten abgeschlossen. Der Vorentwurf zu einem neuen Lebensmittelgesetz soll in den nächsten Wochen in die Vernehmlassung gehen. Bereits mit Schreiben vom 28. Oktober 1981 machte die Bundeskanzlei die Petenten darauf aufmerksam, dass ihnen im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens Gelegenheit gegeben werde, zu diesem Entwurf Stellung zu nehmen.

Die Kommission vertritt die Meinung, dass die Verwirklichung der Anliegen der Petenten die Inkraftsetzung des neuen Lebensmittelgesetzes, das einem dringenden Bedürfnis entspricht, unnötig verzögern würde.

Überdies ist seit zwei Jahren ein Forschungsprogramm des Schweizerischen Nationalfonds (Nr. 8) im Gang, das sich mit der «Wirtschaftlichkeit und Wirksamkeit im schweizerischen Gesundheitswesen» befasst. Die Forschungen im Rahmen dieses Programmes gehen teilweise auch auf die Fragen ein, die in der Petition aufgeworfen werden.

#### *Antrag der Kommission*

Die Petitions- und Gewährleistungskommission beantragt, von der Petition Kenntnis zu nehmen, ihr aber keine Folge zu geben.

#### *Proposition de la commission*

La Commission des pétitions et de l'examen des constitutions cantonales propose de prendre acte de la pétition, mais de ne pas lui donner suite.

#### *Zustimmung – Adhésion*

### 82.256

#### **Nationale Arbeitsgruppe «Manifest für das Recht auf Abtreibung»**

#### **Coordination nationale du «Manifeste pour le droit à l'avortement»**

Herr **Oester** unterbreitet namens der Petitions- und Gewährleistungskommission den folgenden schriftlichen Bericht:

1. Am 3. März 1982 reichte die Nationale Arbeitsgruppe «Manifest für das Recht auf Abtreibung» eine Petition an die eidgenössischen Räte ein. Nach Angaben der Petenten haben 4300 Personen diese Eingabe unterschrieben.

Die Petenten fordern:

- a. die Streichung der Artikel 118, 119, 120 des Strafgesetzbuches;
- b. die Erforschung besserer Verhütungsmittel und breite Information darüber,
- c. eine umfassende Information über verschiedene Formen der Sexualität,
- d. die Bezahlung der Abtreibung durch die Sozialversicherung.

2. Das Thema Schwangerschaftsabbruch hat in den letzten Jahren das Parlament und die Öffentlichkeit intensiv beschäftigt. Nach langen parlamentarischen Debatten hatte das Schweizer Volk zweimal Gelegenheit, sich zu diesen Problemen zu äussern: Anlässlich der Volksabstimmung vom 25. September 1977 haben Volk und Stände – die Stimmbürger allerdings nur mit schwacher Mehrheit – die Volksinitiative «für die Fristenlösung» abgelehnt. Am 28. Mai 1978 haben die Stimmbürger das Bundesgesetz über den Schutz der Schwangerschaft und die Strafbarkeit des Schwangerschaftsabbruchs vom 24. Juni 1977 – ein indirekter Vorschlag zur Volksinitiative – mit 1 233 149 gegen 559 103 Stimmen verworfen.

Im Jahre 1978 wurden im Nationalrat vier parlamentarische Initiativen eingereicht. Sie verlangten – mit einer Ausnahme –, es sei im Bereich des straflosen Abbruchs der Schwangerschaft eine föderalistische Lösung zu institutionalisieren. Der parlamentarischen Initiative folgten vier Ständesinitiativen. Zwei davon verlangten, dass die Gesetzgebungskompetenzen auf dem Gebiet des Schwangerschaftsabbruchs den Kantonen übertragen werden, die anderen ersuchten die eidgenössischen Räte, eine gesetzliche Lösung zu treffen, die es den Kantonen ermöglicht, die Fristenlösung einzuführen.

Die parlamentarische Beratung über diese Vorstösse ist noch nicht abgeschlossen. In der Zwischenzeit wurde die Volksinitiative für das «Recht auf Leben» eingereicht.

3. Die von den Petenten aufgeworfenen Probleme stehen aufgrund der hängigen parlamentarischen Initiativen, der

Ständesinitiativen und der Volksinitiativen im Parlament bereits zur Diskussion. Die Petition liefert keine Argumente, die eine selbständige Behandlung der Petition in den Räten rechtfertigen.

#### *Antrag der Kommission*

Die Petitions- und Gewährleistungskommission beantragt, die Petition abzuschreiben.

#### *Proposition de la commission*

La Commission des pétitions et de l'examen des constitutions cantonales propose de classer la pétition.

#### *Antrag Mascarin*

Überweisung der Petition an die Kommission Grobet

#### *Proposition Mascarin*

Transmettre la pétition à la Commission Grobet

Frau **Mascarin**: Ich möchte keine Debatte über den Schwangerschaftsabbruch provozieren, Ihnen aber beantragen, diese Petition an die nationalrätliche Kommission Grobet zu überweisen. Wie Sie wissen, hat diese Kommission die Aufgabe, die hängigen parlamentarischen und Ständesinitiativen zur Frage des Schwangerschaftsabbruchs zu behandeln.

Das Petitionsrecht erscheint mir als ein sehr wichtiges Recht des Bürgers. Die Petition ist eine der wenigen Formen, in welchen der Bürger – individuell oder kollektiv – in einen direkten Austausch mit politischen Gremien treten kann. Die Petition hat ein wesentlich höheres Gewicht als etwa ein Brief an einen Bundesrat, der mit einigen freundlichen Zeilen beantwortet werden kann. Die Petition bringt ein unmittelbares politisches Anliegen zum Ausdruck von Leuten, die am Stattfinden der politischen Diskussion und ihrer Lebendigkeit interessiert sind. Wir sollten deshalb diesen Petitionen grosses Gewicht beimessen. Die Petitions- und Gewährleistungskommission kann ja bei den mannigfaltigen Petitionen verschiedenster Art, die ihr unterbreitet werden, nur oberflächlich urteilen. Wenn schon eine nationalrätliche Kommission im Zusammenhang mit einer Frage, die in einer Petition aufgegriffen wird, besteht, dann sollten wir meines Erachtens die Petition an diese Kommission überweisen. Der Kommission erwächst dadurch nur unwesentliche Mehrarbeit; das politische Anliegen der Petenten wird aber bedeutend ernster genommen und kann in dieser Sachkommission auch materiell gerechter behandelt werden.

Der zweite Grund, weshalb ich diese Überweisung beantrage, liegt in der Arbeitsweise der Kommission Grobet. Sie werden sich erinnern, dass in der Frühjahrssession 1981 im Nationalrat ein Lösungsvorschlag für die Liberalisierung des Schwangerschaftsabbruchs gefunden wurde. Der Wille zur Liberalisierung und die Dringlichkeit des Problems wurden mit grosser Mehrheit vertreten. Insbesondere wurde ein Antrag Zwygart, der verlangte, die Beratungen über den Schwangerschaftsabbruch auszusetzen, bis die Volksinitiative «Recht auf Leben» behandelt ist, mit 103 zu 80 Stimmen abgelehnt. Die Nationalratskommission hat dann diesen Antrag im nachhinein wieder materiell übernommen, der schroffen Obstruktionspolitik des Ständerates wegen, die überhaupt nichts zur Lösung des Problems beiträgt und der realen Situation vieler Frauen gegenüber eine sehr arrogante Haltung ausdrückt. Dieses Nachgeben der Kommission unter dem Druck des Ständerates ist eine Resignation und kommt eigentlich einem Eingeständnis der Unfähigkeit zum Finden einer politischen Lösung gleich. Wir lehnen diese Haltung ab. Sie entspricht nicht dem politischen Willen, der damals im Nationalrat mehrheitlich bekundet wurde. Das Abwarten auf die Abstimmung über die Initiative «Recht auf Leben» bringt überhaupt keine Lösung des Schwangerschaftsabbruchs. Das wissen die Mitglieder der Petitionskommission auch. Ich halte es für unumgänglich, dass die Nationalratskommission Grobet ihre Arbeiten wiederaufnimmt und bitte Sie deshalb, mit der Überweisung

der vorliegenden Petition die Kommission quasi zu ihrer Arbeit zu ermuntern.

**M. Gautier:** Je serai très bref. Je voudrais seulement m'opposer à la proposition de Mme Mascarin pour la simple raison que la Commission Grobet a pratiquement suspendu ses travaux. Cette commission s'est encore réunie avant-hier, juste avant le début de notre séance, pour adopter un rapport intermédiaire qui conclut qu'il faut suspendre toute étude sur le problème de l'interruption de grossesse jusqu'à droit connu sur l'initiative «Oui à la vie».

Dans ces conditions, je pense qu'il n'y a aucune raison de renvoyer à la Commission Grobet cette pétition qui reprend le même problème; il y a lieu de suivre l'avis de la Commission Grobet, dont vous recevrez un rapport intermédiaire probablement d'ici la fin de cette session. Il est donc inutile de la remettre au travail.

**Oester, Berichterstatter:** Bei sachlicher Betrachtungsweise dieses emotional und ideologisch so sehr belasteten Themas muss man zum Schluss kommen; dass ein weiterer Vorstoss zu nichts Neuem, zu nichts Besserem führen würde. Das ist auch die Meinung der ständerätlichen Petitionskommission. Es fehlt ja in Sachen Schwangerschaftsabbruch bekanntlich nicht an Vorstössen aller Art, sondern an einem tragfähigen Konsens in Volk und Parlament. Befürworter und Gegner stehen sich etwa als zwei gleich starke Heerscharen gegenüber. Mit Unfähigkeit, Frau Mascarin, hat das überhaupt nichts zu tun, sondern mit grundsätzlichen Meinungsunterschieden im Volk wie in den eidgenössischen Räten. Wir hätten es uns leicht machen und die Petition einfach der Sachkommission Grobet überweisen können. Das wäre aber nach unserer Überzeugung eine unfaire, zumindest eine unbefriedigende Lösung, hat doch – wie Herr Gautier soeben dargelegt hat – diese Kommission ihre Arbeiten ausgesetzt; sie tagt einstweilen nicht. Mit dieser «Lösung» hätten wir den Petenten Sand in die Augen gestreut. Das wollten wir nicht. Die Abschreibung der Petition, die nichts Neues bringt, halten wir für die ehrlichere Lösung, und wir bitten Sie darum, dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

**M. Duboule, rapporteur:** Il ne s'agit pas de reprendre ici le fond du problème, sur lequel chacun a son avis. C'est simplement une question de forme et de formalités à entreprendre pour savoir ce qui aurait dû être fait de cette pétition. Nous l'aurions volontiers transmise à la Commission Grobet si celle-ci était en travail, mais comme elle a dû suspendre ses activités pour les raisons que vous connaissez, il est inutile de tourner en rond dans cette affaire.

C'est la raison pour laquelle nous vous proposons de ne pas donner suite à cette pétition et de ne pas suivre Mme Mascarin. Ce serait du temps perdu et une réunion de la Commission Grobet absolument inutile.

#### *Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Kommission	62 Stimmen
Für den Antrag Mascarin	16 Stimmen

81.046

### **Institut für Berufspädagogik. Neubau Institut de pédagogie. Bâtiments**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 12. August 1981 (BBI III 149)

Message et projet d'arrêté du 12 août 1981 (FF III 137)

Beschluss des Ständerates vom 18. März 1982

Décision du Conseil des Etats du 18 mars 1982

#### *Antrag der Kommission*

Eintreten

#### *Proposition de la commission*

Entrer en matière

**Kunz, Berichterstatter:** Ich rufe in Erinnerung, dass die Berufsbildung Sache des Bundes ist. In der ganzen Schweiz gelten die gleichen Lehrpläne für die Berufsbildung. Die Berufsschullehrer in Bern, Lausanne und im Tessin sollen mit gleicher Zielsetzung ausgebildet werden. Es werden auch gleichwertige Diplomprüfungen durchgeführt. Das Schweizerische Institut für Berufspädagogik (SIBP) erfüllt diesen Auftrag seit dem Jahre 1972, für Bern in gemieteten Räumen der Ingenieurschule, die der Stadt Bern gehören, auf September 1982 also gekündigt sind. Durch Entgegenkommen der Stadt kann der Vertrag aber noch verlängert werden. Ein Neubau in Zollikofen soll allen dienen, der Stadt Bern, der Ingenieurschule und vor allem dem Institut SIBP. In diesem Neubau sollen inskünftig die Berufsschullehrer ausgebildet werden, welche in den bestehenden Instituten, in den bestehenden Lokalitäten im Tessin und in Lausanne nicht ausgebildet werden können. In Zollikofen gibt es bundeseigenes Land, gute Verbindungen, eine ruhige Lage und Efitwicklungsmöglichkeiten. Die Gemeinde Zollikofen hat vor einem Jahr, am 14. Juni 1981, der nötigen Änderung des Zonenplanes bereits zugestimmt. Eine solche Schule braucht auch Lehrlinge für die Übungsschule. Die Gewerbeschule Bern ist bereit, hierzu eigene Klassen nach Zollikofen zu verlegen.

Die SIBP-Studenten sind Primarlehrer für den allgemeinbildenden Unterricht, Ingenieure HTL und Meister, die zu Fachlehrern ausgebildet werden. In der Agglomeration Bern können diesen Studenten voraussichtlich die nötigen Unterkünfte angeboten werden. Die Dauer der Studiengänge und die Zahl der Studenten sind in der Botschaft dargelegt, ebenso Baubetrieb, Bau- und Betriebskosten, personelle Auswirkungen. Ich verzichte deshalb auf Erörterungen und wende mich den Überlegungen der Kommission zu.

Die Kommission beantragt Eintreten und Zustimmung zu den Anträgen, wie sie aus den Verhandlungen im Ständerat hervorgegangen sind. In der vorberatenden Kommission unseres Rates ist der geplante Neubau eines Institutes für Berufspädagogik grossmehrheitlich unbestritten geblieben. Ein Mitglied der Kommission äusserte allerdings grundsätzliche Bedenken. Ich führe diese geäusserten Bedenken summarisch auf. Es wurde dargelegt, das Institut habe eine Art Monopolstellung. Eine dezentralisierte Lösung wäre eher erstrebenswert. Das Institut habe eine Art Numerus clausus bei der Auswahl seiner Absolventen, was nicht gut sei. Die Anforderungen, entweder Techniker HTL oder Meister, würden zu hoch angesetzt; bei den allgemeinen Fächern sei die Auswahl allzu ausschliesslich auf Primarlehrer ausgerichtet. Die übrigen Mitglieder der Kommission teilen diese Bedenken nicht. Sie sind der Meinung, dass die Weichen für die Art des Institutes mit Artikel 36 des Bundesgesetzes über die Berufsbildung vom 19. April 1978 gestellt worden sind. Dort ist der Auftrag und die Art, wie er ausgeführt werden soll, erteilt und umrissen. Jetzt und heute geht es nicht mehr um die Art und Weise, wie das Institut geführt werden soll. Es geht vielmehr darum, den

## Petitionen

## Pétitions

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	11
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.06.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	872-879
Page	
Pagina	
Ref. No	20 010 531

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.