

subventionsberechtigt gestrichen war. Das war aber nie die Absicht von seiten des Bundesrates.
Ich bitte Sie, auch hier dem Nationalrat zuzustimmen.

Angenommen - Adopté

Art. 20 Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 20 al. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Piller, Berichterstatter: Bei dieser Differenz geht es um die Beitragssätze. Der Nationalrat möchte an den Beitragssätzen von 40 bis 80 Prozent festhalten. Er sieht hier einen zusätzlichen Anreiz, bei der Sanierung von Niveauübergängen vorwärts zu machen. Die Kommission empfiehlt Ihnen Zustimmung. Wir erachten es aber als selbstverständlich, dass Bundesrat und Verwaltung dafür sorgen, dass es in keinem Fall plötzlich mehr als 100 Prozent an Subventionen geben kann.

Angenommen - Adopté

Art. 24

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Präsident: Die Differenz bei Artikel 24 ist identisch mit der Differenz bei Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer 3 und fällt somit im Sinne des Nationalrates dahin. – Wir haben damit sämtliche Differenzen zum Nationalrat bereinigt.

83.202

Initiative des Kantons Solothurn. Nationalstrasse N5. Überprüfung Initiative du canton de Soleure. Route nationale N5. Réexamen

Wortlaut der Initiative vom 29. Juni 1983

Das Solothurnervolk hat am 26. Juni 1983 ein Volksbegehren für die Einreichung einer Standesinitiative zur Überprüfung der Nationalstrasse N5 mit klarem Mehr – 30 349 Ja gegen 17 750 Nein – angenommen. Den eidgenössischen Räten wird mit dem Volksbegehren – das sich auf Artikel 19 Absatz 1 der Kantonsverfassung stützt – beantragt, «Bedürfnisfrage, Zweckmässigkeit und Auswirkungen der Autobahn N5 von Zuchwil an westwärts grundsätzlich zu überprüfen». Der Regierungsrat hat bekanntlich bis anhin aus verschiedenen Gründen den Bau der N5 für richtig erachtet. Durch den unmissverständlichen Volksentscheid ist jedoch eine neue Lage entstanden. In Beachtung dieses Volksentscheides unterstützt der Regierungsrat alle Bestrebungen, die geeignet sind, die geforderte Überprüfung möglichst rasch und gründlich an die Hand zu nehmen.

Der Regierungsrat bittet deshalb die zuständigen Bundesinstanzen, das Projekt erneut einer gründlichen Gesamtbeurteilung aus nationaler Sicht zu unterziehen. Zudem wird der Regierungsrat zu gegebener Zeit für die Beurteilung der kantonalen Aspekte (Linienführung, Untertunnelungen, Einbezug der Westtangente usw.) eine spezielle Expertenkommission einsetzen. Bis zum Abschluss dieser Abklärungen

bzw. bis zum Vorliegen der neuen Entscheidungsgrundlagen sind sowohl auf nationaler wie auch auf kantonaler Ebene alle Massnahmen zu unterlassen, die geeignet sein könnten, den Bau der N5 in irgendwelcher Weise zu präjudizieren.

Wir bitten die eidgenössischen Räte, in Respektierung eines eindeutigen Volksentscheides, die notwendigen Schritte zur Verwirklichung der Ziele der Standesinitiative in die Wege zu leiten.

Texte de l'initiative du 29 juin 1983

Le 26 juin 1983, le peuple soleurois a accepté à une nette majorité – par 30 349 oui contre 17 750 non – une initiative populaire demandant aux autorités cantonales de présenter une initiative en vue du réexamen du projet de N5. Cette initiative populaire – qui se fonde sur l'article 19, 1^{er} alinéa de la constitution cantonale – invite les Chambres fédérales à «réexaminer de manière approfondie la question du besoin, l'utilité et les effets de l'autoroute N5 à partir de Zuchwil en direction de l'ouest.»

Jusqu'à présent le Conseil d'Etat s'est, pour différentes raisons, montré favorable à la construction de la N5. Or la volonté exprimée sans équivoque par le peuple soleurois crée une situation nouvelle. Compte tenu de cette décision populaire, le Conseil d'Etat soutient tous les efforts susceptibles d'aboutir le plus rapidement possible au réexamen approfondi demandé.

C'est pourquoi le gouvernement du canton prie les autorités fédérales compétentes en la matière de soumettre de nouveau le projet à un examen d'ensemble approfondi, tenant compte des intérêts du pays tout entier. Pour sa part, le Conseil d'Etat constituera en temps voulu une commission d'experts chargée d'analyser les aspects cantonaux (tracé, mise sous tunnel, prise en considération de la tangente ouest, etc.). Jusqu'à l'achèvement de ces travaux, c'est-à-dire jusqu'à ce que l'on dispose des nouvelles bases de décision, il convient de suspendre, aussi bien sur le plan national que cantonal, toute mesure qui pourrait influencer d'une manière quelconque la décision finale concernant la construction de la N5.

Nous prions les Chambres fédérales d'entreprendre les démarches nécessaires pour donner suite aux demandes présentées dans l'initiative du canton, afin que soit respectée la décision clairement exprimée par le peuple soleurois.

Herr **Cavelty** unterbreitet namens den Verkehrskommission den folgenden schriftlichen Bericht:

1. Anträge des Kantons Solothurn

Die Stimmbürger des Kantons Solothurn stimmten am 26. Juni 1983 mit 30 439 Ja zu 17 750 Nein einem Volksbegehren zu, das folgenden Wortlaut hatte:

«Der Kanton hat beim Bund eine Standesinitiative mit folgendem Inhalt ohne Verzug einzureichen:

Den eidgenössischen Räten wird hiermit beantragt, Bedürfnisfrage, Zweckmässigkeit und Auswirkungen der Autobahn N5 von Zuchwil an westwärts grundsätzlich zu überprüfen. Diese Überprüfung soll insbesondere umfassen:

– Funktion der N5 im Nationalstrassennetz, unter Berücksichtigung der T6 (über Schönbühl) und der Kantonsstrasse T5.

– Verkehrstechnische und wirtschaftliche Auswirkungen für die Region, Kosten/Nutzen-Analyse im Vergleich mit anderen Varianten wie zum Beispiel dem Ausbau bestehender Verkehrsträger oder Umfahrungen.

– Nutzen und Schaden für die Lebensqualität der betroffenen Bevölkerung.

– Bodenverlust und Strukturveränderung der Landwirtschaft.

– Einfluss auf Landwirtschaft, Naherholungsgebiete, Pflanzen- und Tierwelt.

– Volkswirtschaftliche Belastung und zu erwartende Folgekosten.»

Am 21. November 1983 setzte der Regierungsrat des Kantons Solothurn eine kantonale Kommission ein, welche die

Probleme der N5 und der damit im Zusammenhang stehenden Fragen vorab aus kantonaler Sicht behandeln soll. Diese Kommission lieferte dem Regierungsrat im Dezember 1984 den verlangten Bericht ab.

Gestützt auf diesen Bericht kam der Regierungsrat des Kantons Solothurn am 18. Dezember 1984 zu folgenden Schlussfolgerungen und Anträgen:

«Die vom Regierungsrat eingesetzte Expertenkommission hat in überzeugender Art den Nachweis erbracht, dass Bedürfnisfrage, Zweckmässigkeit und Auswirkungen der Autobahn N5 von Zuchwil an westwärts grundsätzlich überprüft werden müssen.

Die Abklärungen haben gezeigt, dass in den letzten Jahren grundlegend neue Gesichtspunkte aufgetaucht sind, die eine Gesamtüberprüfung des vor 25 Jahren beschlossenen Projektes unumgänglich machen.

Im Sinne der eingereichten Standesinitiative vom 26. Juni 1983 und unter Hinweis auf den beiliegenden Schlussbericht der Expertenkommission stellen wir Ihnen die folgenden Anträge:

1. Bedürfnisfrage, Zweckmässigkeit und Auswirkungen der Autobahn N5 von Zuchwil an westwärts seien grundsätzlich zu überprüfen.

2. Bei einem aus dieser Prüfung resultierenden Verzicht auf das genehmigte Projekt der N5 sei die von der Expertenkommission aufgezeigte Alternativlösung «Null +» detailliert zu untersuchen, wobei sie als Nationalstrasse dritter Klasse einzustufen wäre.

3. Im Falle des Festhaltens an der N5 seien – ungeachtet der entstehenden Mehrkosten – die von der Kommission beantragten Verbesserungen vorzunehmen.

Wir bitten die eidgenössischen Räte eindringlich, der eingereichten Standesinitiative stattzugeben und die notwendigen Abklärungen im dargestellten Gesamtzusammenhang vorzunehmen.»

2. Arbeit der Verkehrskommission

Die Kommission behandelte die Standesinitiative erstmals am 21. November 1983. Sie beauftragte das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement, zur Standesinitiative Stellung zu nehmen und verschiedene Fragen zu beantworten. Dieser Bericht lag Ende Juni 1984 vor. Auf Wunsch des Regierungsrates des Kantons Solothurn wartete die Kommission den Bericht der kantonalen Expertenkommission zur Überprüfung der N5 ab. Gestützt auf den Bericht des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes (27. Juni 1984), auf den Bericht der kantonalen Kommission (Dezember 1984) und das Schreiben des Regierungsrates des Kantons Solothurn (18. Dezember 1984) konnte die Verkehrskommission am 26. Februar 1985 die Beratungen abschliessen.

3. Stellungnahme des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes

Das Departement äusserte sich zur Bedürfnisfrage wie folgt: «Die Nationalstrasse N5 berührt und betrifft nicht nur den Kanton Solothurn. Im Beschluss der Bundesversammlung vom 21. Juni 1960 über die Festlegung des Nationalstrassennetzes (SR 725.113.11) wird die N5 als Strassenzug von Luterbach (Abzweigung von N1)–Solothurn–Biel–Neuenstadt–Neuenburg–Yverdon (Anschluss an N1) umschrieben. Entsprechend verfassungsrechtlicher Definition ist die N5 damit eine wichtige Strassenverbindung von gesamtschweizerischer Bedeutung. Die Bedeutung dieses Strassenzuges im nationalen Verkehr geht aus folgendem hervor: Längs des Jurasüdfusses dehnt sich zwischen Yverdon und Solothurn ein langer, dicht besiedelter Landstreifen aus, in welchem die Städte und Orte Neuenburg, Neuenstadt, Biel und Grenchen liegen. Dieses wichtige Gebiet des schweizerischen Mittellandes wird durch die grosse West/Ost-Transversale N1 Genfersee–Bodensee nicht berührt. Sein Anschluss an die N1 in Richtung Südwest nach Lausanne und in Richtung Nordost nach Basel und Zürich, der Anschluss der Querverbindungen aus dem Jura und schliesslich die Verbindung der genannten Jurafusstädte

und Orte untereinander waren deshalb in die Planung des Nationalstrassennetzes einzubeziehen. Das Ergebnis bildete die N5. Sie verbindet Yverdon, Neuenburg, Biel und Solothurn miteinander. Daran schliessen die aus den Juratälern ins Mittelland stossenden Querverbindungen an, so die Hauptstrasse T10: Les Verrières–Neuenburg–Bern, T20: Le Locle–La Chaux-de-Fonds–Neuenburg und die T6 Boncourt–Pruntrut–Delsberg–Biel, also die vom Bundesrat zur Aufnahme in das Nationalstrassennetz vorgeschlagene Transjurane. Die N5 ist demnach wichtige Sammelstrasse für den gesamten Jurafuss und die Jura-Querverbindungen mit dem Zweck, den entsprechenden Verkehr an die grosse West/Ost-Transversale N1 anzuschliessen.

Die N5 verläuft nur zu einem kleinen Teil auf Gebiet des Kantons Solothurn. Das solothurnische Teilstück der N5 ist 13,4 Kilometer lang. Auf das Gebiet des Kantons Bern entfallen 39 Kilometer, im Kanton Neuenburg misst die Strecke 38 Kilometer und im Kanton Waadt 17,3 Kilometer. Total ist die N5 107,7 Kilometer lang.

Der Nationalstrassenbau ist ein Gemeinschaftswerk des Bundes und der Kantone. Die einzelnen Nationalstrassenzüge berühren meist nicht nur einen, sondern mehrere Kantone. So durchfährt die N5, wie erwähnt, das Gebiet der Kantone Solothurn, Bern, Neuenburg und Waadt. Sie bildet aber auch die Basislinie für den Anschluss der künftigen Transjurane an das Nationalstrassennetz. Unser Departement hat deshalb die von der N5 betroffenen Kantone in aller Form zu einer Stellungnahme zur Standesinitiative des Kantons Solothurn eingeladen. In ihren Vernehmlassungen äussern sich die vier befragten Kantone einhellig und unmissverständlich zugunsten einer durchgehenden Verwirklichung des Nationalstrassenzuges N5. Würde der Abschnitt Solothurn–Biel aus der N5 gestrichen, würden diese Kantone verkehrsmässig, verkehrspolitisch und wirtschaftlich empfindlich getroffen, da die Attraktivität der verbleibenden Abschnitte stark sinken würde. Die Einzelinteressen, die sich im Kanton Solothurn gegen die Verwirklichung der N5 manifestierten, hätten hinter dem gesamtschweizerischen Interesse an der Verwirklichung der einzelnen Nationalstrassenzüge zurückzutreten.

Gestützt auf die obigen Tatsachen und Gegebenheiten kann ein Verzicht auf den Abschnitt Solothurn–Biel der N5 nicht in Frage kommen. Soll die N5 die ihr im Rahmen des Nationalstrassennetzes zugeordnete Funktion erfüllen, kann nicht auf einen der wichtigsten Teilabschnitte dieser Verbindung verzichtet werden. Die Projektierung und der Bau dieses Strassenzuges sind vielmehr zielstrebig weiter und zu Ende zu führen.»

Der Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes sicherte zu, dass im Rahmen der Projektierung der N5 Verbesserungen mit Rücksicht auf den Landschafts- und Umweltschutz verwirklicht werden.

Antrag der Kommission

Mehrheit

Die Verkehrskommission betrachtet die vom Kanton Solothurn angeregte Variante «Null +» nicht als praktikable Alternative. Die N5 soll als leistungsfähige Verbindung zwischen der N1 und Yverdon ohne Verzug gebaut werden, im Interesse der verschiedenen betroffenen Kantone und Regionen sowie der Bewohner der Städte Biel, Grenchen und Solothurn, welche heute durch den Verkehr stark belastet sind.

Die Kommission beantragt mit 9 zu 3 Stimmen, der Standesinitiative des Kantons Solothurn sei keine Folge zu geben.

Minderheit

(Weber, Bauer, Piller)

Der Initiative wird Folge gegeben

Proposition de la commission

Majorité

La Commission des transports et du trafic considère que la variante proposée par le canton de Soleure «Zéro +» n'est pas une alternative réaliste. La N5 doit être aménagée sans

retard en tant que liaison à forte capacité entre la N1 et Yverdon-les-Bains, dans l'intérêt des cantons et des régions concernés ainsi que des habitants des villes de Bienne, de Granges et de Soleure, qui subissent actuellement d'importants désagréments en raison du trafic.

Par 9 voix contre 3, la commission propose de ne pas donner suite à l'initiative du canton de Soleure.

Minorité

(Weber, Bauer, Piller)

Il est donné suite à l'initiative

Cavelty, Berichterstatter: Die Verkehrskommission, die mit der Behandlung der Standesinitiative beauftragt war, beschloss, den kurzen schriftlichen Bericht gemäss Geschäftsreglement durch eine mündliche Berichterstattung zu ergänzen.

Ich äussere mich zu fünf Punkten:

1. Die gut 13 Kilometer lange Linienführung der N5 durch den Kanton Solothurn beschäftigt die eidgenössischen Räte seit dem Jahre 1981, als zunächst ein Postulat von Herrn Nationalrat Ziegler-Solothurn und sodann eine Petition eingereicht wurden. Nachdem der Petition keine Folge gegeben wurde, erfolgte die Standesinitiative, die uns heute beschäftigt. Verlangt wird eine Überprüfung der Linienführung in diesem Abschnitt im Kanton Solothurn. In den verschiedenen Verfahren erfolgten immer wieder Stellungnahmen der betroffenen Ämter und Regierungen; auch seitens privater Organisationen gingen umfangreiche Meinungsäusserungen ein. Wenn wir heute auch die Ablehnung der Standesinitiative beantragen, so darf doch darauf hingewiesen werden, dass das Anliegen der Initianten in allen Verfahren seit dem Jahre 1981 immer wieder überdacht und geprüft wurde. In diesem Sinne ist unsere heutige Ablehnung nicht als schroffe Zurückweisung zu taxieren. Vielmehr hat im Laufe der Jahre eine gewisse Überprüfung im Sinne der Initiative stattgefunden.

2. Es geht hier nicht um eine grundsätzlich neue Nationalstrasse, sondern nur um die Linienführung eines relativ kurzen Teilstücks der grösstenteils bereits erstellten N5. Tiefgründige Erwägungen über Fluch oder Segen der Strasse im allgemeinen und der Nationalstrasse im besonderen sind daher nicht angebracht.

3. Bei der N5 handelt es sich um eine total 107 Kilometer lange Jurasüdfusslinie; hier steht allein die 13,4 Kilometer lange Strecke auf solothurnischem Gebiet zur Diskussion. Ausser dieser relativ kurzen Strecke umfasst die N5 39 Kilometer auf bernischem, 38 Kilometer auf neuenburgischem und 17,3 Kilometer auf waadtländischem Territorium. Alle diese Kantone drängen, zusammen mit dem Kanton Jura, auf eine rasche Vollendung der N5. Auch die Verkehrsverhältnisse von Biel, die bekanntermassen prekär sind, lassen sich nur lösen, wenn man endlich über die Linienführung der N5 Bescheid weiss. Auch diesbezüglich sind wir mit Eingaben geradezu überhäuft worden.

4. So wie die Dinge liegen, stellt sich die Frage, ob man für den national bedeutsamen Verkehr des gesamten Jurasüdfusses und den der Jura-Querverbindungen eine adäquate neue Strasse bauen oder ob man den ganzen Verkehr wie bis jetzt durch die Ortschaften schleusen will. Entschidet man sich für eine neue Verbindung, so ergibt sich nach der Überzeugung der Kommission keine andere Wahl als die N5. Bezeichnenderweise werden von den Opponenten denn auch keine valablen Alternativen aufgezeichnet. Namentlich ist die Variante «Null +» nach unserer Überzeugung keine gültige Variante, da sie bestehende und künftige Siedlungsgebiete durchfährt. Diese Variante konnte niemanden in der Kommission überzeugen, auch nicht diejenigen, die der Initiative positiv gegenüberstehen.

So gesehen und angesichts der Tatsache, dass der Verkehr nun einmal da ist und sich nicht wegzaubern lässt, ergibt sich im Interesse der betroffenen Bevölkerung und der durchfahrenen Ortschaften geradezu die Pflicht, die N5 zu bauen. Dabei dürfen wir uns bewusst sein, dass der Schutz

des Menschen in einer einigermaßen zumutbaren Umwelt auch Umweltschutz ist, und zwar erstrangiger Umweltschutz. Dies darf gelegentlich betont werden, wenn vor lauter Umwelt der Mensch vergessen wird.

5. Die Kommission nimmt die Bedenken und Einwände der Initiative, soweit sie von ernsthafter Sorge um den Landschaftsschutz diktiert sind, durchaus ernst. Uns allen ist bewusst, dass man zu Beginn des Nationalstrassenbaus und auch noch später für den Landschafts- und Umweltschutz mehr hätte tun können und sollen. Diese Erkenntnis ist jedoch auch erst mit den Jahren gewachsen. Heute ist sie wohl Allgemeingut und findet namentlich bei den zuständigen Ämtern berechtigtes und begründetes Verständnis. Bezüglich der hier zur Diskussion stehenden Strecke ist die Kommission der einhelligen Meinung, dass es sich um eine Gegend handelt, die ein sorgsames Vorgehen zum Schutze von Natur und Umwelt erfordert. Der Bundesrat wird daher ersucht, alle technisch und finanziell verantwortbaren und vernünftigen Massnahmen und Vorkehrungen vorzusehen, um nachteilige Einflüsse aus dem Bau und Betrieb der N5 abzuwenden.

In diesem Sinne sind auch einzelne Anregungen der solothurnischen Studienkommission bei der Detailplanung wohlwollend in Prüfung zu ziehen, ohne dass jedoch die generelle Linienführung, um die es hier geht, modifiziert werden müsste.

Aufgrund dieser Erwägungen gelangt die Kommission mit 9 gegen 3 Stimmen zum Antrag gemäss unserem Bericht, wonach der Standesinitiative des Kantons Solothurn keine Folge zu geben sei. Wie gesagt, handelt es sich um eine sanfte Ablehnung der Initiative, getragen vom Willen, die Menschen in den bisher durchfahrenen Ortschaften zu schützen und die neu beanspruchte Landschaft möglichst zu schonen.

Weber, Sprecher der Minderheit: Sie werden wohl nicht erstaunt sein, wenn ich als Solothurner gegenüber der Standesinitiative eine andere Haltung einnehme, als sie von der Kommissionmehrheit durch den schriftlichen Bericht und die ergänzenden mündlichen Ausführungen des Berichterstatters zum Ausdruck gebracht worden ist.

Ich habe kein gebundenes Mandat von Solothurn mitbekommen. Ich behalte mir auch vor, in Einzelfragen meine rein persönliche Meinung im ganzen Problembereich vertreten zu können. Was mich aber vorbehaltlos dazu geführt hat, den Minderheitsantrag einzubringen und zu vertreten, sind zwei Tatsachen, die letztlich auch Sie dazu führen müssen, nicht kritiklos der Mehrheit zu folgen, sondern dem Minderheitsantrag zuzustimmen.

1. Wir sprechen viel von Demokratie. Das hat etwas mit dem Volkswillen zu tun. Hier hat das Solothurnervolk mit einem eindrücklichen Entscheid von 30 000 gegen 17 000 Stimmen den Volkswillen bekundet, dass in der Frage der N5 in allen Aspekten noch einmal über die Bücher gegangen werden sollte, damit man sich eventuell in alten Denkschemen aus ausgefahrenen Geleisen herausretten kann und nicht aus lauter Bequemlichkeit unverzeihliche Fehler zulasse. Das Solothurnervolk, das sonst sehr regierungsgläubig ist und vertrauensvoll Plänen der Behörden zustimmt, hat hier ganz frei und in fairer Auseinandersetzung entschieden.

Sie werden mit einem gewissen Recht einwenden, dass dies eben nur das Solothurnervolk getan habe, und weil es sich um ein nationales Projekt handle, die Völker aller anderen Stände keine Gelegenheit gehabt hätten, sich zu äussern. Ich muss heute sagen: Leider haben sie diese Gelegenheit nicht gehabt; denn heute bin ich davon überzeugt, dass sich auch in den meisten anderen Kantonen Volksmehrheiten für das Anliegen der Standesinitiative ergeben würden. Wenn es im schriftlichen Bericht unter dem Titel «Stellungnahme des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes» heisst, das Departement habe die von der N5 betroffenen Kantone in aller Form zu einer Stellungnahme zur Standesinitiative eingeladen und die vier befragten Kantone hätten sich in ihren Vernehmlassungen einhellig und unmissverständlich zugunsten einer durchgehenden Ver-

wirklichung der N5 geäussert, dann muss ich einfach darauf aufmerksam machen, dass das passiert ist, was im Kanton Solothurn auch passiert wäre, dass es sich bei diesen Meinungsäusserungen lediglich um jene der fünf, im besten Fall neun Regierungsvertreter handelt. Auch der Regierungsrat des Kantons Solothurn hätte vor dem 26. Juni 1983, dem Tag der Abstimmung über die Standesinitiative, vor lauter helvetischer Solidarität und als Loyalitätsbezeugung gegenüber dem Bundesrat ja zum Weiterbau gesagt. Der solothurnische Volksentscheid hat unsere Regierung aber hellwach gemacht. Sie hat festgestellt, dass im Strassenbau ein Umdenken stattgefunden hat, dass man nicht mehr gewillt ist, Pläne, die vor 25 Jahren erstellt worden sind – in einer Phase, in der man der Nationalstrasseneuphorie stillschweigend genehmigt hat – ohne weiteres als die beste, vielleicht nicht mehr einmal als gute Lösung hinzunehmen. Einmal gemachte Fehler geben uns nicht das Recht, neue, gleiche Fehler zu machen. Das Volk erwartet zum mindesten, dass die verantwortlichen Instanzen etwas selbstkritisch ans Werk gehen, eventuell über den eigenen Schatten springen oder zum mindesten ihre grosse Verantwortung gegenüber der ganzen Umwelt neu abzustützen versuchen.

Der zweite Grund, warum ich glaube, der Standesinitiative Folge geben zu müssen, ist die Tatsache, dass die Initiative gar nichts Ungeheuerliches verlangt. Ich erlaube mir, den Text noch einmal in Erinnerung zu rufen: «Den eidgenössischen Räten wird hiermit beantragt, Bedürfnisfrage, Zweckmässigkeit und Auswirkungen der Autobahn N5 von Zuchwil an westwärts grundsätzlich zu überprüfen.»

Ich frage Sie, was denn hier bei diesem Anliegen so unmöglich wäre? Es soll ja nur vermieden werden, dass einmal geschaffene Sachzwänge kampflos nachvollzogen werden, und vor allem, dass keine neuen Sachzwänge geschaffen werden. Es soll vermieden werden, dass man einfach den bequemsten Weg des geringsten Widerstandes geht, wenn uns die neuesten Erkenntnisse der verhängnisvollen, aber wohl realen Vernetzungen wirklich unter die Haut gehen und Gesagtes, Gehörtes, Gelesenes nicht nur Lippenbekenntnisse bleiben sollen. Einmal müssen wir neuen Erkenntnissen auch Taten folgen lassen, auch wenn uns dies etwas Mühe, Zeit und gar Geld kosten sollte. Wir dürfen die Auswirkungen der N5 nicht nur isoliert betrachten, sondern müssen sie als kleinen Schritt in einem Entwicklungsprozess sehen. Wir sind auf kleine Schritte angewiesen. Die Summe vieler kleiner Wirkungen ergibt eine grosse Wirkung.

Es soll auch vermieden werden, dass einfach die billigste Variante und wohlfeilste Lösung gewählt wird, weil sie uns zu teuer zu stehen kommen könnte. Was gebaut werden soll, darf etwas kosten, ja es darf recht teuer sein, nicht damit wir eine Superstrasse erhalten, sondern damit wir unsere Umwelt schonen können. Wir kaufen ja für unsere Soldaten auch nicht nur Hellebarden, Morgensterne und Zweihänder, sondern teure Leopards.

Sie kennen den Wortlaut der Standesinitiative, und Sie kennen auch die Haltung von Kommissionsmehrheit und -minderheit. Was Sie eigentlich nicht oder viel zu wenig kennen, das sind die Überlegungen der Volksmehrheit, der Regierung und der eingesetzten Kommission, die zur Standesinitiative und zum vieldiskutierten Bericht führten. Mit anderen Worten: das Volksempfinden, die vielschichtigen Motive, die zur Wende bei der Einschätzung der menschlichen Bedürfnisse führten, des vermeintlichen Glücks und der fragwürdigen Segnungen der falsch verstandenen Dienstbarmachung der Technik. Ich kenne die Einwände, die kommen. Man spricht von der Jugend, die aufbegehrt, mit 18 Jahren einen Occasionswagen kauft und dann mit dem ausgedienten «Göppel» die Luft verpestet. Wir Alten haben es den Jungen vorgemacht und sie glauben lassen, dass das Auto oder der Töff das höchste erstrebenswerte Ziel sei. Die Werbung erleichtert den Einstieg ins blecherne Zeitalter, und die heutige Gesellschaft preist den Besitz eines Karrens als Krönung des nötigen Fleisses in der Schule. Ich gehöre auch zu diesen Sündern.

Nichts gegen das Auto. Das Auto gehört in unsere Welt und

in unsere Zeit. Aber alles müssen wir dem modernen Götzen nicht opfern. Beispiele gibt es in der Welt genügend, dass man mit dem Auto auch anders glücklich werden kann. Seit 1960 haben sich die ökologischen, wirtschaftsdemographischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen grundlegend so verändert, dass eine Überprüfung der damaligen verkehrspolitischen Glaubensbekenntnisse heute dringend notwendig geworden ist. Nach zwei Jahrzehnten stürmischen Wachstums werden überall Folgeprobleme und Grenzen spürbar. Folgeprobleme und Grenzen sollten bei einem nochmaligen Überdenken mitberücksichtigt werden. Materieller Wohlstand ist angenehm und vermehrbar. Naturgüter machen glücklich und sind unersetzlich. Generationen nach uns werden unser Tun einst nach dem beurteilen, was wir ihnen intakt haben übergeben können und was wir eventuell fahrlässig zerstört haben. Umweltgefahren überschätzen ist weniger gefährlich, als sie unterschätzen. Gebaute Strassen bleiben gebaut, und ausgerottete Tierarten sind endgültig zerstört. Alle reden von der Wende im Umdenken, aber niemand ist bereit, die Wende auch einzuleiten und zu vollziehen. Man sollte weniger von einer Sache reden und mehr für eine Sache tun.

Die Initiative will ein Überdenken. Was ist falsch daran? Der Bericht zeichnet Lösungsmöglichkeiten als Denkanstösse auf. Sie sollten ernstgenommen werden.

Herr Bundesrat Schlumpf hat sich in der Kommission bereit erklärt, Verbesserungen im Sinne des Berichtes zu erwägen und allenfalls auch auszuführen. Die Versprechen sind mir zu unverbindlich. Wenn sie ernstgemeint sind, sollten die Zugeständnisse heute konkret formuliert werden. Wahrscheinlich wird man mir entgegenhalten, dass die Vorschläge überprüft werden müssen. Da sind wir uns einig. Das will ja die Initiative.

Daher bitte ich Sie, meinem Antrag auf Überweisung der Standesinitiative zuzustimmen. Es wird verlangt oder erwartet, dass die Funktion der N5 im Nationalstrassennetz unter Berücksichtigung bestehender Strassen analysiert wird, dass verkehrstechnische und wirtschaftliche Auswirkungen für die Region (Kosten/Nutzen-Analyse) im Vergleich mit anderen Varianten, wie zum Beispiel dem Ausbau bestehender Verkehrsträger oder Umfahrungen, geprüft wird: Nutzen und Schaden für die Lebensqualität der betroffenen Bevölkerung, Bodenverlust und Strukturveränderungen der Landwirtschaft, Einfluss auf die Landwirtschaft, die Naherholungsgebiete, die Pflanzenwelt, die Tierwelt, die volkswirtschaftliche Belastung. Wahrscheinlich hat man bereits Unterlagen, aber man sollte das einmal im gesamten überprüfen. Dazu haben wir noch Zeit! Wir haben uns lange Zeit gelassen, jetzt kommt es auf ein paar Monate nicht mehr an. Ich bitte Sie deshalb, hier dem Volkswillen Rechnung zu tragen – auch wenn nur der Stand Solothurn dazu hat Stellung nehmen können – und der Initiative Folge zu geben.

M. Brahier: Une brochure éditée par l'Office de développement du canton de Soleure nous apprend que: «Par la construction du réseau des routes nationales, le canton de Soleure est devenu la région la mieux pourvue du point de vue communications. A la croisée des routes suisses de grande capacité, elle se distingue aujourd'hui déjà par ses énormes possibilités de développement. Ainsi cette région, par sa situation favorable, offre des possibilités supérieures à toute autre en Suisse.»

Il est fort heureux que le canton de Soleure, qui occupe une position géographique intéressante, ait su et ait pu mettre remarquablement en valeur ses possibilités de développement grâce à la construction du réseau des routes nationales. Croyez bien que je m'en réjouis vivement pour les Soleurois et pour tous les habitants des cantons suisses qui ont déjà, eux aussi, bénéficié des mêmes avantages.

Cependant, la réalité est préoccupante. Elle nous rappelle que le canton de Soleure a déposé une initiative demandant de réexaminer de manière approfondie la nécessité, l'opportunité et les répercussions possibles de la continuation de

l'autoroute N5 vers l'ouest. Les questions étant posées, il nous appartient donc d'en mesurer les effets et surtout d'en évaluer les retombées pour les cantons intéressés à la route en cause.

Il est vrai que la démocratie que nous avons la chance de connaître en Suisse gratifie les citoyens de droits qui leur permettent de présenter des propositions, de donner leur avis et, d'une façon générale, de faire valoir leur sensibilité. Cependant, bénéficier de droits démocratiques aussi précieux implique, pour le moins, de savoir en user à bon escient en tentant de faire preuve de l'esprit de solidarité que requiert tout régime de liberté et qu'exige la défense de l'intérêt général.

Certes, au nom de l'esprit civique, l'on peut applaudir lorsque les citoyens ou les cantons font usage du droit d'initiative que leur confère la Constitution fédérale. Pourtant, si l'on peut se réjouir du déclenchement d'une telle opération, il s'agit préalablement d'en peser les risques et d'en estimer les conséquences. Or, dans le cas qui nous intéresse, il semble que l'initiative du canton de Soleure vise davantage à préserver les intérêts d'une partie d'un canton plutôt que de prendre en considération l'intérêt du pays. Depuis vingt-cinq ans, la fonction de la N5 est connue et bien définie. Conformément à l'arrêté fédéral du 21 janvier 1960, fixant le réseau des routes nationales, la N5 doit relier Luterbach (bifurcation de la N1) à Yverdon (accès à la N1), via Soleure, Bienne, Neuchâtel.

Ainsi, selon le droit constitutionnel, la N5 est une liaison routière d'importance reconnue. Non seulement elle présente un intérêt évident pour les régions qu'elle dessert, mais elle apparaît comme une ligne de force routière du pays. Dans le cadre du trafic national, elle est donc appelée à jouer un rôle prépondérant. Au pied de la chaîne du Jura, la N5 s'affirme route collectrice; prioritairement, sa mission est de raccorder à la N1, de la meilleure manière, l'ensemble des régions concernées. Non seulement la N5 intéresse au plus haut point les cantons qu'elle traverse, à savoir Soleure, Berne, Neuchâtel et Vaud, mais également le canton du Jura qui la juge indispensable. De fait, elle apparaît comme la seule voie routière rapide qui, au sortir de la Transjurane, permettra aux usagers jurassiens de se rendre en Suisse centrale, au Tessin ou en Suisse orientale.

Aussi, contrairement à ce que d'aucuns pourraient penser, la N5, dans la partie qu'elle emprunte sur un territoire cantonal, n'est pas uniquement l'affaire de ce seul canton. Répondant à la volonté, plusieurs fois exprimée et confirmée, de l'ensemble des cantons intéressés, elle prend un caractère national qu'il n'est pas question de transgresser ou de feindre d'oublier. Aussi et fort de ce qui précède, le tronçon contesté par l'initiative du canton de Soleure ne peut, en aucun cas, être traité indépendamment des autres tronçons. Il fait partie d'un ensemble duquel il n'est pas possible de soustraire un élément sans mettre en danger l'équilibre du tout.

L'unité de conception qui est à la base d'une telle réalisation et les fonctions qui en découlent font clairement apparaître le rôle essentiel et l'importance de l'ouvrage. Aussi n'est-il pas pensable de remettre en cause l'un ou l'autre tronçon de la N5 sans porter gravement préjudice aux cantons intéressés. Car, agir ainsi tiendrait de l'irrationnel et ne pourrait qu'être source d'injustice. Il est tout de même bon de se souvenir qu'en Suisse, depuis de nombreuses années, certaines régions sont mises au bénéfice d'un réseau de routes nationales qui leur a permis de connaître un essor économique remarquable et quasiment inespéré. Face à d'autres villes du pays, Granges, Bienne, Delémont, Neuchâtel, Yverdon sont indéniablement défavorisées. Dépourvues d'une voie autoroutière, elles ne peuvent prétendre à l'attractivité et se sentent bien seules pour faire face à la crise économique et pour tenter de résorber le chômage. Certes, il n'est pas aisé de remédier à cette position d'infériorité et de vaincre cet isolement fort décourageant. Il importe donc aux autorités fédérales de tout mettre en œuvre pour favoriser le désenclavement des cantons périphériques et pour leur donner les meilleures chances de créer le milieu le plus

favorable à l'habitat et à l'exercice des activités économiques.

Ainsi que nous pouvons le constater, le tronçon contesté par le peuple soleurois n'est pas seulement l'apanage du canton de Soleure. Cette voie collectrice, convergence des vallées jurassiennes, est appelée à jouer un rôle essentiel et à mettre en meilleure position les régions occidentales du pays qui sont à l'écart de la N1. Reliant entre elles les villes sises au pied de la chaîne du Jura, cette route a l'avantage de les raccorder à la nationale qui va du Léman au Bodensee. Dans sa fonction, elle a le grand mérite d'assurer un trait d'union entre la Suisse romande et la Suisse allemande. Il va sans dire que ce rapprochement des deux parties du pays ne peut que leur être profitable, tant il est vrai qu'il n'est pas inutile de redoubler d'efforts pour tenter de réduire les sources de divergences entre les deux régions linguistiques. Bien que la N5 ne passe pas sur le territoire du Jura, le peuple et les autorités du dernier-né des cantons suisses sont convaincus de la nécessité de construire cette route nationale dans les meilleurs délais. Pour les Jurassiens, cette voie routière s'avère indispensable puisqu'elle est la seule à même d'assurer la continuité de la Transjurane en direction de Zurich et de Berne.

A l'évidence, cette ouverture sur la Suisse de l'ouest et du nord-ouest répond à une tâche nationale. En aucune manière, elle ne peut être assimilée à une action d'intérêts locaux. Pour les régions de l'arc jurassien, durement éprouvées par les retombées de la crise économique, le moment est sans doute venu de pouvoir légitimement prétendre aux avantages d'une route nationale de ce type. A cet effet, il serait heureux que les cantons bénéficiant de concentrations industrielles imposantes, bien desservis par des voies autoroutières, soient pleinement conscients des difficultés dans lesquelles doivent se débattre les régions périphériques. Elles, qui voient si souvent leurs efforts mal récompensés, se verraient-elles aujourd'hui refuser un moyen d'accès indispensable à leur développement?

En souscrivant au projet de la Transjurane et en le ratifiant, le corps électoral du canton du Jura caressait l'espoir d'être relié à la N1 par un accès direct via le Thal et Oensingen. Or, l'opposition soleuroise, en particulier celle des habitants de la vallée de la Dünner, n'a malheureusement pas permis de réaliser la construction de cette branche qui eût pourtant la meilleure solution. Devant la levée de boucliers, nous avons bien dû faire la part des choses et raisonnablement acquiescer à la solution proposée par le Conseil fédéral.

Ainsi, dans quelques années, la Transjurane, qui desservira le canton du Jura et le Jura bernois, aboutira à Bienne. Est-il imaginable qu'elle ne puisse être reliée aux routes nationales de Suisse centrale? Si tel devait être le cas, il y aurait une inégalité de traitement que je me refuse à envisager. Cependant, les faits sont là et la réalité est éloquente. Alors que d'autres cantons sont servis depuis plus de quinze ans, les régions jurassiennes seront parmi les dernières à l'être. Ira-t-on jusqu'à prolonger leur isolement? Justice et raison s'y opposent conjointement. Aussi, foin de tergiversations et de blocages. Il est grand temps de passer aux actes et de doter les régions jurassiennes concernées de voies routières conformes à notre époque. Car, à la lecture des rapports déposés par la commission soleuroise chargée par le Conseil d'Etat de réexaminer les questions que soulève la N5, on peut affirmer que la solution proposée ne peut soutenir la comparaison avec celle défendue par le Conseil fédéral et la majorité de votre commission.

Si parfois il est urgent d'attendre afin de mieux dominer la situation, aujourd'hui il est assurément urgent d'agir si l'on a envie de rattraper le temps perdu. Ne pas réaliser la N5 dans les délais les plus rapides serait une erreur politique dont les conséquences se feraient rapidement et cruellement sentir. En définitive, tout nouveau retard ne pourrait que léser les régions intéressées à la construction de la N5, régions qui ont déjà suffisamment pâti du désavantage de leur position géographique. Dès lors, je vous demande de ne pas donner suite à l'initiative du canton de Soleure.

Gerber: Gestatten Sie mir einige Bemerkungen zur Standesinitiative des Kantons Solothurn aus bernischer Sicht.

Der Regierungsrat des Kantons Bern hält die Verwirklichung der N5 im Raume Biel-Ost-Luterbach-Solothurn nach wie vor für dringlich. Er lehnt eine Neuüberprüfung des Vorhabens ab, weil eine solche unweigerlich den Baubeginn hinausschieben würde. Dieser Ansicht ist auch der Grosse Rat des Kantons Bern, welcher es in jüngster Zeit zweimal mit überwältigender Mehrheit abgelehnt hat, auf Begehren zur Neuüberprüfung der Teilstrecke N5 Biel-Solothurn einzutreten. Zudem hat der Grosse Rat am 12. September 1984 mit grosser Mehrheit einer Motion zugestimmt, die den Regierungsrat beauftragt, die Planung der N5 Biel-Solothurn *speditiv voranzutreiben mit dem Ziel eines bald möglichen Baubeginns*. Welches sind die Hauptgründe, die zu dieser Haltung führen?

Es ist sowohl aus verkehrstechnischen als auch verkehrplanerischen Gründen unverantwortlich, aus dem durchgehenden Nationalstrassenzug Yverdon-Solothurn ein Zwischenstück wie das vorliegende, das voraussichtlich eine hohe Verkehrsbelastung aufweisen wird, herauszubrechen. Es sei darauf hingewiesen, dass mit der N5 die Ortschaften am Jurasüdfuss vom lästigen Durchgangsverkehr und insbesondere vom Schwerverkehr mit seinen unzumutbaren Immissionen entlastet werden sollen. Gemäss Zählungen des solothurnischen Tiefbauamtes weist die T5, die jetzige Talstrasse, die Biel über Pieterlen, Lengnau, Grenchen mit Solothurn verbindet, heute eine Belastung von 20 000 Motorfahrzeugen im Tag auf. Ferner möchte ich erwähnen, dass gleichzeitig auch die Talstrasse T22 Solothurn-Arch-Büren-Lyss vom ortsfremden Verkehr befreit werden soll, dass die Transjurane als Nationalstrasse N16 im Raume Biel-Bözingen den Anschluss an die N5 finden muss und dass die mit grossen wirtschaftlichen Schwierigkeiten kämpfende Region Biel sich von der N5 wesentliche Impulse verspricht. Der Wirtschaftsraum am Jurasüdfuss gehört zu den bedeutendsten Anbietern von industriellen Arbeitsplätzen des Kantons Bern.

Angesichts der aussergewöhnlich weit fortgeschrittenen Zusammenarbeit und der wirtschaftlichen Verflechtung in der industriellen Entwicklung zwischen den Wirtschaftsräumen Biel-Solothurn-Neuenburg-Jura ist die Frage der Weiterführung der N5 ganzheitlich zu betrachten. Hinsichtlich der Zweckmässigkeit der Linienführung ist zu sagen, dass es keine realistische Alternative gibt. Die von den Solothurnern alternativ zur N5 vorgeschlagene Variante «Null +» kann einer näheren Überprüfung nicht standhalten. Im Westteil von Solothurn wird mit einer solchen Lösung ein Wohngebiet mit rund 4000 bestehenden und geplanten Wohnungen durchfahren. Dasselbe gilt für Selzach und Bettlach. Daneben wird die «Grenchenwiti» mindestens ebenso stark – wenn nicht sogar stärker – als durch die N5 tangiert. Im Kanton Bern haben sich die Landwirtschaftsräume Arch-Leuzigen einerseits und Lengnau-Meinisberg-Pieterlen andererseits je zu einer Gesamtmelioration zusammengeschlossen. Die Vorbereitungsarbeiten sind in vollem Gang, und das Land ist weitgehend sichergestellt. Die Mehrheit der Bevölkerung dieser betroffenen Gemeinden begrüsst den Bau der N5. Selbstverständlich erwartet sie, dass bei der Ausführung des Projektes alle Möglichkeiten zu einem vermehrten Schutz der Umwelt voll ausgeschöpft werden.

Zusammenfassend möchte ich festhalten, dass die Autobahn N5 Yverdon-Neuenburg-Biel-Solothurn im nationalen Interesse liegt. Sie ist auf weiten Strecken bereits verwirklicht. Eine weitere Bauverzögerung im Raume Biel-Solothurn ist nicht zu verantworten.

Ich ersuche Sie deshalb, der Initiative des Standes Solothurn nicht stattzugeben.

Piller: Ich werde heute der Standesinitiative des Kantons Solothurn zustimmen, und zwar aus zwei Gründen: Einmal sind Solothurn und Freiburg seit vielen Jahrhunderten eng und freundschaftlich verbunden; gemeinsam traten diese beiden Stände 1481 in den Bund der Eidgenossen ein.

Als Freiburger Standesvertreter fühle ich mich deshalb geradezu aufgerufen, diese Standesinitiative zu unterstützen.

Zum zweiten kommt für mich aber ein weiterer wichtiger Grund dazu. Im Jahre 1960 haben die eidgenössischen Räte das Nationalstrassennetz festgelegt. Dieses Netz wurde sehr grosszügig dimensioniert und basierte auf einem unerschütterlichen Wachstumsglauben. Zweifellos würde dieses Projekt heute nicht mehr die breite Unterstützung finden wie damals. Die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs waren damals kaum oder überhaupt nicht voraussehbar. Heute, 25 Jahre später, spürt man eindeutig, dass unser Volk eine Umkehr wünscht. Strassenkredite haben es sehr schwer, beim Volk durchzukommen. Nur noch, was als *unabdingbar notwendig erkannt wird, wird auch akzeptiert*. Die Einsicht, dass unsere Landschaft nicht beliebig verbetoniert werden darf, und der Ruf nach Erhalt wertvollen Kulturlandes werden immer stärker. In einer echten Demokratie müsste dieses Umdenken beim Volk eigentlich auch seine Auswirkungen auf Parlamentsentscheide haben. Sehr gerne beruft man sich auf den Sparwillen des Volkes, wenn es um Leistungsabbau beim Staat geht. Weniger Staat sei auch ein ernst zu nehmendes Anliegen unseres Volkes, wird immer wieder behauptet. Die negativen Volksentscheide bei kantonalen Strassenvorlagen sind für mich der Beweis, dass im Bereiche Strassenbau zumindest eine langsamere Gangart gefordert wird; aber da ist man dann plötzlich nicht mehr gewillt, hellhörig auf die Stimme des Volkes zu reagieren. Nun, was will die Standesinitiative? Die geplante Nationalstrasse N5 soll nochmals überprüft werden, und zwar nur in einem Teilbereich. Ist sie notwendig? Gibt es alternative Lösungen? Könnte man – ich sage das als Freiburger – die Transjurane, die N1 und die bereits teilweise gebaute N5 nicht anders koppeln, damit weniger Kulturland zerstört und schöne Flusslandschaften erhalten bleiben? Diese Fragen müssten meines Erachtens gründlich überprüft werden. Dies mit einer positiven Einstellung der verantwortlichen Planer – positiv im Sinne eines vom Volk gewünschten Umdenkens. Müssen denn die 1960 beschlossenen Strecken wirklich alle verwirklicht werden, und zwar mit äusserster Dringlichkeit?

Verschiedentlich musste ich feststellen, dass die einmal in Gang gesetzte Maschinerie der Planung und der Realisierung im Nationalstrassenbau nicht mehr aufzuhalten ist. Redimensionierung scheint man in verschiedenen Planungsbüros überhaupt nicht zu kennen. Technokraten sind anstelle von Demokraten getreten, und mit Sachzwängen werden Quadratkilometer um Quadratkilometer verbetoniert und asphaltiert. Sachzwänge – das ist ein allgegenwärtiges Wort, das viel Innovationskraft zerstört und viele Bürgerinnen und Bürger zu Demokratieabstinents macht.

Nun, ich bin nicht ein erklärter Gegner jeglichen Strassenbaus. Ich sehe ein, dass der Kanton Jura und der Kanton Neuenburg an das Nationalstrassennetz angeschlossen werden müssen. Auch bin ich kein Gegner des individuellen Verkehrsmittels. Ich geniesse ebenfalls dessen Vorteile. Wenn ich aber die Pläne des gesamten Nationalstrassennetzes anschau, so erkenne ich, dass eine Redimensionierung möglich wäre, ohne Neuenburg und Jura zu vernachlässigen. Wir werden bei der Behandlung der Botschaft betreffend Überprüfung von Nationalstrassenstrecken Gelegenheit haben, dieses 1960 beschlossene Netz nochmals unter die Lupe zu nehmen. Ein Grund mehr, heute auch der Standesinitiative des Kantons Solothurn zuzustimmen.

Ich bitte Sie auch, diesen Plan in der Botschaft, die ich zitiert habe, wieder einmal anzuschauen und die Frage zu stellen, ob diese drei Verbindungen N5, N1, N12 wirklich notwendig sind oder ob man nicht daraus zwei machen könnte, ohne Neuenburg und den Jura zu benachteiligen.

Eine Überprüfung dieses Teilstückes, das vom Kanton Solothurn in Frage gestellt wird, drängt sich meines Erachtens geradezu auf. Ich habe auch die vielen Leserbriefe und Stellungnahmen besorgter Mitmenschen gelesen, die heute unter dem sehr starken Verkehr durch die Dörfer und Städte leiden und die sich durch den Bau der N5, aber auch anderer Nationalstrassenstücke, beispielsweise der N1,

Erleichterungen erhoffen. Ich habe Verständnis für diese Sorgen und bin wirklich bereit, mitzuhelfen, um dies zu ändern. Aber bitte: Müssen wirklich Nationalstrassen gebaut werden, um den Verkehr aus Wohnquartieren herauszunehmen? Fehlt es hier nicht ebenfalls an den Planern, die nicht umdenken wollen, und auch an der bis heute üblichen Subventionspraxis, die die Kantone geradezu einlädt, auf Nationalstrassen zu setzen?

Ich bin dafür, dass der Mensch in all diesen Fragen Vorrang hat und dass es nicht akzeptiert werden kann, dass auf Kosten von Dorfbewohnern Naturschutz betrieben wird. Aber überall dort, wo Umfahrungsstrassen verkehrstechnisch genügen, sollten heute entsprechende Lösungen anvisiert werden. Sollte sich in 10 bis 20 Jahren zeigen, dass die N5 wirklich nötig wird, werden unsere Kinder uns dankbar sein, wenn wir ihnen auch noch etwas Arbeit überlassen haben.

Aber auch etwas anderes stimmt mich nachdenklich. Einige derjenigen, die sich heute gegen die Überprüfung der Nationalstrasse N5 aussprechen, machen Opposition gegen die geplante NHT. Zu viel Kulturland werde da erneut geopfert. Ich sehe darin einen echten Widerspruch zu den Beteuerungen anlässlich der Walddebatte in National- und Ständerat. Überweisen wir diese Initiative, legen wir einen Marschhalt ein, und eliminieren wir dafür raschestmöglich die verkehrstechnisch neuralgischen Punkte! Nehmen wir mit Umfahrungsstrassen den Verkehr aus den Dörfern heraus! Finden wir zurück zu einer massvolleren Strassenbaupolitik, damit wir von masslosen Strassenverbotsinitiativen verschont werden! Umdenken tut not! Das Volk hat bereits umgedacht. Hören wir auf das Volk und nicht auf die Technokraten!

Mme Bauer: Notre commission a décidé, à une nette majorité, de ne pas donner suite à l'initiative du canton de Soleure. Ceci pour des raisons certes valables. Le tronçon contesté de la N5 fait partie d'un ensemble autoroutier qui doit être complété. A part Soleure, les autres cantons qu'il desservira – à savoir Berne, Neuchâtel, Jura et Vaud – lui sont favorables. Il sortira Neuchâtel de son isolement, il désenclavera le Jura dont l'économie est précaire et qui connaît un taux de chômage parmi les plus élevés du pays. Il ne fait donc pas de doute que notre conseil va rejeter l'initiative soleuroise.

Je voudrais souligner cependant combien ce tracé, décidé en 1960 dans l'euphorie générale, illustre parfaitement le changement des mentalités survenu au cours des dix ou quinze dernières années. Considérées autrefois comme un avantage, comme un progrès parce que propres à favoriser les déplacements rapides et, par voie de conséquence, les relations humaines, les grandes artères autoroutières suscitent désormais l'opposition parce qu'elles séparent, parce qu'elles coupent en deux, parce qu'elles mutilent des régions séculairement unies, parce qu'on prend conscience de leurs effets nuisibles sur l'être humain – pollution de l'air, de l'eau et du sol, emprise considérable sur les sols arables qui sont sacrifiés définitivement, bruit, atteinte irréversible au paysage. Certains ont pu s'étonner, s'indigner même, que les Soleurois, si bien pourvus déjà en réseaux ferroviaires et autoroutiers, prétendent refuser un nouveau tronçon, privant ainsi d'autres cantons des bienfaits que constituent les grandes voies de communication. On les a même taxés d'égoïstes. Mais n'est-ce pas précisément parce qu'elles estiment supporter déjà largement leur part des nuisances, parce qu'elles paient déjà un lourd tribut au trafic, que les populations concernées s'opposent au nouveau tracé?

Je voudrais encore souligner l'inexprimable beauté de la plaine de l'Aar, telle qu'elle ressort des photos qui nous ont été envoyées par les membres de la commission cantonale de Soleure. L'autoroute traversera une zone naturelle et agricole parmi les plus belles, parmi les plus riches du pays, y traçant une déchirure, une blessure irréparable dont nous ne mesurons pas encore les effets sur les terres arables et sur les écosystèmes.

Je voudrais demander au Conseil fédéral d'être attentif aux craintes et aux vœux exprimés par les Soleurois et de faire en sorte que les nuisances soient limitées au maximum, même si certaines solutions devaient coûter sensiblement plus cher. Le fonctionnement de notre démocratie dépend de ce dialogue entre population et autorités politiques. L'abstentionnisme croissant prouve que le dialogue est rompu.

Je voudrais enfin que le Conseil fédéral et ce Parlement tiennent mieux compte du changement de mentalité que l'affaire de la N5 met en évidence. On a consacré des dizaines de milliards à la route et l'on continue à vouloir réaliser à tout prix des plans autoroutiers dont certains estiment qu'ils sont surdimensionnés pour un petit pays comme le nôtre, alors que nos forêts sont en train de mourir, alors que les transports en commun ont été défavorisés à tel point qu'ils ont perdu toute leur attractivité. Où en est la conception globale des transports, Monsieur le Conseiller fédéral, est-elle définitivement enterrée? N'est-il pas urgent qu'au niveau des autorités politiques, on prenne enfin en considération la sensibilité nouvelle de nos concitoyens aux problèmes de la protection de l'environnement?

M. Schaffter: M. Brahier a présenté de manière tout à fait complète les arguments que les Jurassiens peuvent opposer au réexamen du tronçon de la N5 entre Soleure et Bienne. Je voudrais simplement apporter ici ma voix, en tant que membre de la commission, au rejet de l'initiative soleuroise. On ne peut en effet donner suite à cette initiative pour différentes raisons, dont voici les principales.

La première est que la rupture de l'unité du réseau des routes nationales rendrait boiteux le réseau tout entier. Non seulement les liaisons nécessaires entre la Suisse romande et la Suisse alémanique deviendraient difficiles, au pied et à l'intérieur de la chaîne du Jura, mais encore l'avantage que les Confédérés ont vu dans la création de la Transjurane, c'est-à-dire de la liaison nord/sud ou nord-ouest/sud-est de l'Europe à travers la Suisse, deviendrait caduc. Pour cette raison déjà, qui est fondamentale, on ne peut interrompre le réseau autoroutier entre les deux parties de la Suisse.

On ne peut donner suite non plus à cette initiative parce que, comme on l'a déjà souligné, les intérêts d'une grande région de la Suisse – de toute la chaîne du Jura, d'une grande partie du Seeland – seraient gravement touchés par l'abandon du projet.

Enfin, troisième raison de ne pas donner suite à cette initiative: elle s'oppose à une décision prise, il y a plus de vingt ans. Or, remettre en cause, après tant d'années, une décision qui devait s'appliquer à un projet défini et complet, équivaudrait finalement à contester l'ensemble de ce qui a été fait et, par conséquent, à s'élever contre la décision de la majorité.

Comme l'ont souligné les opposants de la minorité de la commission, on emploie, à propos de notre discussion d'aujourd'hui, deux mots qui reviennent sans cesse: le premier, c'est l'écologie, le deuxième, c'est la démocratie. Je ne m'attarderai pas à philosopher sur ces deux points, mais il est évident que dans la pratique et depuis 25 ans, les notions de l'écologie et leur application à la création du réseau routier, ont complètement changé. Ce n'est plus le temps aujourd'hui de peindre le diable de béton sur les murailles. On sait très bien d'ailleurs que le tronçon de Soleure ne sera pas une autoroute, telle qu'on la concevait au début de l'ère autoroutière, mais qu'elle sera une semi-autoroute qui aura, sur le paysage et sur l'environnement, des effets nuisibles, bien au-dessous de la limite du supportable. Nous refusons par conséquent de céder à l'émotion en la matière, et de croire à la destruction d'un paysage à la conservation duquel tout le monde va désormais s'attacher pour réaliser peut-être l'autoroute exemplaire qui aurait pu d'ailleurs exister bien auparavant! Quant à la démocratie, je le répète, la décision est prise et reste valable. S'y opposer, c'est remettre en cause le système même de la majorité. Pourquoi le canton de Soleure peut-il le faire aujourd'hui? Parce que l'application de la décision a demandé les longs délais

qu'exige la construction. Ces derniers permettent une évolution de l'opinion publique et ensuite de l'opinion politique, ce qui est arrivé dans le canton de Soleure. Mais, il n'y a pas à pleurer sur cette minorité qui se sent aujourd'hui lésée. Au lendemain de tous les votes fédéraux, les minorités de Suisse se soumettent aux décisions majoritaires et elles n'ont pas un délai de dix ou quinze ans pour les remettre en cause. Par conséquent, il s'agit maintenant de s'en tenir à ce qui a été décidé dans l'intérêt général de la Suisse. C'est la raison pour laquelle je vous propose de ne pas donner suite à l'initiative du canton de Soleure.

M. Meylan: Après les avis du Jura et de Berne, je désire également intervenir dans ce débat sans, je l'espère, faire trop de répétitions.

C'est le 21 juin 1960 que l'Assemblée fédérale a fixé, par un arrêté, le réseau de nos routes nationales. A cette époque, il y a 25 ans, a-t-elle vue trop grand? C'est ce que lui reprochent les milieux écologistes. Effectivement, j'estime que l'on a vu très grand en 1960 et que, si aujourd'hui nous avons à refaire le réseau des routes nationales, nous aurions des ambitions plus modestes. Je suis donc d'accord avec Mme Bauer sur ce point. Lorsque ce réseau sera achevé, déciderons-nous, avec l'appui du peuple suisse, d'interrompre les constructions de routes en Suisse, sauf lors des cas exceptionnels? Je crois et je suis convaincu que le peuple le désire. Toutefois, celui-ci est composé de personnes qui à la fois se prononcent contre les automobiles et en achètent. Un jour, il faudra bien rétablir l'unité, car on ne peut pas à la fois taper contre les routes nationales et s'acheter une, voire deux automobiles par famille.

Les problèmes que j'évoque sont discutés et ils passionnent. Cependant, n'allez pas croire qu'ils ont une relation avec le débat d'aujourd'hui.

Nous avons un réseau de routes nationales qui, à tort ou à raison, a été déterminé il y a 25 ans et qui est réalisé presque partout en Suisse. La question est donc la suivante: «La seule région de notre pays qui ne bénéficiera pas de ce plan sera-t-elle celle du pied du Jura?» Va-t-on dire, par respect de la volonté d'un canton qui aurait un tronçon de la N5 de 13 kilomètres sur un total de 108: «On va donner des routes à toutes les régions de la Suisse, mais vous, les gens du pied du Jura, vous ne recevrez rien du tout.» Ce serait vraiment le comble de l'égoïsme, lorsque soi-même on a été servi, de refuser aux autres ce qu'on a obtenu. Il m'arrive très souvent, dans cette enceinte, d'accepter des crédits pour les régions de montagne, pour l'agriculture, etc. qui ne sont pas d'un intérêt direct pour mon canton. Mais, je les adopte par solidarité confédérale. Je souhaite donc également qu'il y en ait un peu dans cette affaire qui, encore une fois, concerne la réalisation d'une décision prise. Ce n'est pas tout un choix écologiste ou anti-écologiste à faire aujourd'hui.

Deuxièmement, imaginons que je me trompe et que cette N5, telle qu'elle est projetée actuellement, soit insupportable à la défense de l'environnement. Je ne le crois pas, mais je fait une supposition. Alors, je vous demanderai d'écouter les autorités de toutes les régions concernées: le Grand Conseil neuchâtelois, le Parlement jurassien, le Grand Conseil bernois et, dans le cadre du canton de Berne, la Fédération des communes du Jura bernois. Dans un des derniers numéros de l'organe antiséparatiste du Jura bernois, je lisais un article tout à fait favorable à la N5 et opposé à l'initiative du canton de Soleure. Tous ces organes ont discuté de la question et pris une décision. Ils vous demandent tous de faire avancer le plus rapidement possible la réalisation de cette route nationale. Les gouvernements, naturellement, ainsi que tous les grands partis politiques de ces régions et les grandes communes, sont du même avis. Quelle en est la raison? Depuis dix ans, dans la région du Jura, nous faisons l'expérience presque quotidienne de difficultés économiques dues au manque de voies de communication normales. Et j'ai vécu personnellement un tel cas dans mon canton. Comme vous le savez, le canton de Neuchâtel fait un grand effort de promotion de l'industrie. Il y réussit d'ailleurs puisqu'il a déjà gagné 2000 emplois en

attirant chez lui des Allemands, des Américains et, il l'espère, des Japonais. Presque toutes les fois, neuf sur dix – je le sais et j'y étais – lorsque le délégué neuchâtelois aux questions économiques a échoué en présentant un projet, c'est la question des voies de communication qui a joué. Cela est une vérité que personne ne peut contester. Il est absolument nécessaire que vous nous aidiez dans nos efforts de redressement d'une situation économique difficile.

Je souligne une troisième remarque. Si on se donne de la peine, si les autorités politiques ont la volonté, on peut faire passer une autoroute sans frapper la population et sans détruire le paysage. Si vous ne le croyez pas, j'aimerais vous inviter – je parle de ce que je connais – à venir dans le canton de Neuchâtel voir le tracé de l'autoroute à travers un très beau paysage et notamment devant un vieux village qui s'appelle Auvernier, c'était l'œuvre de notre ancien collègue, M. Carlos Grosjean, à l'époque où il était chef du Département des travaux publics du canton de Neuchâtel. Il a beaucoup travaillé et s'est fait beaucoup d'ennemis – je peux vous le dire puisque j'étais à ses côtés au Conseil d'Etat – mais aujourd'hui les nouvelles rives construites devant Auvernier en grande partie avec l'argent de la Confédération sont plus belles qu'avant. Le passage de l'autoroute n'a absolument pas nui au paysage. Si vous ne le croyez pas, rendez-vous sur place, mais pas un samedi ou un dimanche de beau temps car il y a tellement de monde que vous auriez de la peine à avoir un accès convenable. Des gens de toutes les régions viennent admirer l'ouvrage. Je peux le dire puisque j'habite à cinq minutes de voiture de là.

D'autre part, à propos du passage de Neuchâtel, nous nous sommes querellés pendant vingt ans mais aujourd'hui il se fait en tunnel et le paysage de Neuchâtel ne sera pas du tout modifié, ou très peu. Evidemment, le choix de la meilleure solution nous a occupés durant deux décennies.

Pour les détails, comme nous l'a dit le département, il est toujours possible de modifier le tracé initial qui était prévu. Les populations de la région de la Béroche (entre Vaud et Neuchâtel) ne sont pas d'accord avec le tracé de la route qui a été prévu. Or, les deux gouvernements se sont entendus pour proposer à M. Schlumpf une solution donnant satisfaction aux populations. Je suis persuadé qu'elle sera examinée attentivement.

Pour toutes ces raisons, il est absolument nécessaire de ne pas retenir les objections d'un canton qui a eu tout le temps de faire valoir son point de vue, qui est lui-même bien servi et qui, c'est dommage dans ce cas-là, n'a pas manifesté des sentiments correspondant à sa réalité historique. En effet, le canton de Soleure doit être et rester le pont entre la Suisse romande et la Suisse alémanique. Il a quelque peu oublié sa vocation historique à l'occasion de cette votation. C'est le moment de la lui rappeler.

Affolter: Gestatten Sie auch dem anderen Ständesvertreter des betroffenen Kantons noch einige Worte zu dieser Ständesinitiative und zum Bericht der Verkehrskommission.

Es ist durchaus verständlich, dass diese Initiative von unserer für Verkehrsfragen zuständigen Kommission behandelt worden ist und nicht von einer bis jetzt nicht bestehenden Kommission für – zum Beispiel – Gesundheit und Umwelt. Es ist auch verständlich, dass der vorliegende Kommissionsbericht im wesentlichen auf die Überlegungen und die Stellungnahme des eidgenössischen Verkehrs- und Energie-wirtschaftsdepartementes abstellt, das natürlich primär gesamtschweizerische Verkehrsinteressen zu vertreten hat. Das wissen wir, auch aus anderen Zusammenhängen.

Es ist klar, dass unter diesen Umständen und bei diesen Gesichtspunkten – und auch nach dem Verlauf der bisherigen Debatte – wenig Chancen bestehen, dass der Ständerat dieser Initiative meines Kantons Folge geben wird. Auch die von Herrn Piller so nett heraufbeschworene jahrhundertelange Freundschaft zwischen den beiden Ständen Solothurn und Freiburg und ihr gleichzeitiger Beitritt zum Bund werden da nicht viel weiterhelfen. Für dieses Freundschafts-

bekanntnis sei Herrn Piller immerhin gedankt. Ich werde mich gelegentlich daran erinnern und vielleicht darauf zurückkommen. (*Heiterkeit*)

Ich bitte Sie aber doch, bei Ihrem Entscheid folgendes zu bedenken: Es handelt sich bei dieser Initiative – und das muss ich all denen sagen, die jetzt gegen den Kanton Solothurn anrennen – nicht um einen Vorstoss irgendeiner naturschwärmerischen Gruppierung, um Sandalen-Indianer oder ich weiss nicht was, der diese neue Strassenverbindung nicht in den Kram passen würde. Ich erinnere Sie nochmals daran: Hinter dieser Standesinitiative steht der Volksentscheid eines ganzen Kantons, und zwar von jeder wünschenswerten Klarheit, nämlich ungefähr 1 zu 2. Es ist ein Volksentscheid, der nicht einfach leichthin und ohne auf höhergelagerte Interessen Rücksicht zu nehmen, gefällt worden ist. Es sind dieser Volksabstimmung – ich war von Anfang bis zum Schluss dabei – sehr ernsthafte Auseinandersetzungen vorausgegangen, die eine Abwägung der Interessen des Landschaftsschutzes mit jenen des zweckdienlichen Ausbaus des schweizerischen Verkehrsnetzes in sich schlossen. Es handelt sich nicht nur um die Zwängerei eines Kantons. Man kann dem Kanton Solothurn auch nicht mangelnde Solidarität mit den Kantonen vorwerfen, die auf diese Nationalstrasse angewiesen zu sein scheinen. Diese freundeidgenössische Solidarität des Kantons Solothurn mit den anderen Ständen wurde schon in vielen anderen Zusammenhängen sehr wohl unter Beweis gestellt. Das muss ich Herrn Meylan sagen, der an die Solidarität appelliert, ich muss es auch meinem lieben Freund Gaston Brahier sagen; denn damals spielte diese Solidarität mit dem im Entstehen begriffenen Kanton Jura von seiten des Kantons Solothurn ganz ausgesprochen.

Ich betone noch einmal, dass die ursprüngliche Euphorie der fünfziger und sechziger Jahre über den Segen und Nutzen dieses Nationalstrassennetzes eben einer gewissen Ernüchterung und einer kritischeren Betrachtungsweise Platz gemacht hat, nicht nur in solothurnischen Landen. Ich brauche nicht an die Walddebatte zu erinnern, wenn ich feststelle, dass Anliegen des Umwelt- und Landschaftsschutzes in jüngster Zeit einen Stellenwert erhalten haben, der bei der seinerzeitigen Planung des Nationalstrassennetzes vor 25 Jahren nie vorstellbar gewesen wäre. Diese Wertung ist heute quasi Allgemeingut geworden. So abwegig ist es denn nicht, wenn ein Kanton die Neuüberprüfung eines Strassenzuges verlangt, der schon vor einem Vierteljahrhundert geplant worden ist. Es geht um eine Überprüfung auf Werte wie Lebensqualität der Bevölkerung, Folgen weiterer Verbetonierung des Bodens, Strukturveränderungen der Landwirtschaft – etwa wovon ich hier heute wenig gehört habe –, um Einflüsse auf Natur- und Erholungsgebiete, auf die Pflanzen- und Tierwelt und anderes mehr. Auf diese Interessenabwägung ist eigentlich die Verkehrskommission – weil sie offenbar so heisst – in ihrem Bericht wenig oder nicht eingegangen. Herr Cavelti hat ihn heute mündlich etwas ergänzt. Wenn Kollege Cavelti meint, vor lauter Umwelt werde gelegentlich der Mensch vergessen, muss man doch sagen, dass in dieser Frage Umwelt und Mensch nicht auseinanderfallen. Die Standesinitiative – das sage ich all denen, die nun zu dieser Verwirklichung drängen – verlangt ja auch nicht einen kategorischen Verzicht auf Ausführung dieses Strassenzugs, sondern vorerst einmal die Überprüfung der Bedürfnisfrage, der Zweckmässigkeit und Auswirkungen dieser Strassenverbindung.

Diese Initiative ist vom Solothurnervolk in allen Bezirken, auch in den überhaupt nicht betroffenen, mit starkem Mehr angenommen worden. Sie gibt echter Sorge um die Erhaltung einer unberührten und schützenswerten Landschaft Ausdruck. Das muss man einfach wissen. Wenn die erwähnten Kantonsregierungen, deren Sprecher wir heute gehört haben (Bern, Neuenburg, Jura), sich einhellig zugunsten einer durchgehenden Verwirklichung des N5-Nationalstrassenzuges ausgesprochen haben, dann muss ich einige Zweifel anbringen, ob die Bevölkerungen dieser Kantone es ebenso einhellig getan hätten, wenn sie gefragt worden wären. Ich verweise auf die erbitterte Diskussion in der

Gegend von Biel und Umgebung. Dort tönt es häufig anders, als es hier von den betreffenden Kantons- und Ständevertretern zum Ausdruck gebracht worden ist.

Wenn sich der Ständerat dazu entschliessen sollte, den gesamtschweizerischen Verkehrsinteressen gegenüber den Rücksichten auf Umwelt- und Landschaftsschutz in diesem Fall den Vorzug zu geben, dann sei doch immerhin ein deutlicher und klarer Wunsch daran geknüpft. Ich habe die Worte von Herrn Bundesrat Schlumpf im uns vorliegenden Bericht sehr wohl gelesen, dass im Rahmen der Projektierung der N5 Verbesserungen im Hinblick auf den Landschafts- und Umweltschutz verwirklicht werden sollen. Ich nehme an und hoffe es, dass sie hier in diesem Rat wiederholt werden. Sie sollten zum mindesten nicht in den Wind gesprochen sein. Konkrete Vorstellungen über solche Verbesserungen liegen vor, und man wird ein wachsames Auge darauf halten, wenn dann an die Verwirklichung dieses Strassenzuges in unserer Gegend gegangen wird.

Ich möchte Sie im Einklang mit dem klaren solothurnischen Volksentscheid bitten – Sie werden mir das nachsehen –, der Standesinitiative meines Kantons Folge zu geben.

Bundesrat Schlumpf: In der Tat – Ständerat Piller hat darauf hingewiesen – stellen wir heute in diesen Belangen den Kompass neu ein. Aber es kann natürlich keine Rede davon sein, dass Anlass bestünde, das Steuer herumzuwerfen. Was wir bereits getan haben, lange vor heute, und was wir auch hier in verschiedenem Zusammenhang schon diskutierten, das sind Modifikationen bei den Gewichtungen. Zweifellos haben gegenüber den Optionen vor einem Vierteljahrhundert die Belange der Landschaft und der Umwelt wesentlich an Gewicht gewonnen. Ich teile die Überlegungen, die Ständerat Meylan anstellte: Man kann sich fragen, ob man heute das Nationalstrassennetz in dieser Anlage beschliessen würde. Ich will da durchaus Vorbehalte gelten lassen. Aber heute geht es nicht um einen Neubeginn, aber auch in keiner Weise um eine Erweiterung. Es geht um die Frage, ob man zu Ende führen will, was bereits weitgehend vollendet und gediehen ist, oder ob wir in diesem Bereiche ein Flickwerk hinterlassen wollen.

Man hat darauf hingewiesen: ein Flickwerk einmal in bezug auf die N5 selbst. Es geht um etwa 10 Kilometer, die noch auszuführen sind. Dahinter stehen weitere 100 Kilometer bis in den Raum Yverdon, die zu einem guten Teil von diesem Engpass in bezug auf die gesamte Leistungsfähigkeit abhängig sein werden, sowie der Kanton Jura. Die Ständevertreter des Kantons Jura, Herr Meylan und andere haben das zu Recht herausgestrichen.

Wenn wir hier die N5 unterbrechen und zu einer erweiterten Hauptstrasse degradieren, kann die Transjurane nicht mehr an das schweizerische Nationalstrassennetz angeschlossen werden. Wenn ich etwas an den Überlegungen der Arbeitsgruppe des Kantons Solothurn kritisieren möchte, die sicher eine wertvolle Arbeit geleistet hat, dann ist es die Widersprüchlichkeit – Ständerat Cavelti hat schon darauf hingewiesen –, die darin liegt, dass man jetzt dem Kanton Jura den Anschluss bei Oensingen empfiehlt, nachdem man bei der Transjurane gerade das nicht wollte. Wer wollte dies nicht? Der Kanton Solothurn! Nachdem man in Rücksichtnahme auf diese begründbare Stellungnahme des Kantons Solothurn dort zu der vom Kanton Jura nicht gewünschten Lösung (Anschluss Val de Travers nach Biel) gekommen ist, soll der Jura doch über eine Hauptstrasse in Oensingen der N1 zugeführt werden. Darin liegt eine Widersprüchlichkeit, die immerhin Beachtung verdient.

Jede Alternative, die in Betracht gezogen werden könnte, ist ein Flickwerk. Man kann, wenn man von einer Verwirklichung der N5 im Bereich Solothurn–Biel weggeht, nur etwa das machen, was die Arbeitsgruppe des Kantons Solothurn selbst vorschlägt, die Variante «Null +». Das ist eine erweiterte Hauptstrassenlösung, genannt Nationalstrasse dritter Klasse, mit einigen Teilmuffungen, so kurvt man elegant zuerst einmal um Solothurn, nachher um Grenchen herum. Insgesamt ist mit einer solchen Lösung auch einiges an Landschaftsverlust verbunden.

Ständerat Affolter und Ständerat Weber sagen, es gehe jetzt nur darum, diese Fragen neu zu überprüfen. Es geht dabei um einen Zeitverlust von vielen Jahren. Ständerat Piller möchte das im Sinne einer Besinnungspause sogar bewusst in Kauf nehmen. Ich will alle Folgen, die damit verbunden wären, nicht aufführen, aber sagen: Was kann denn von einer solchen Gesamtüberprüfung erwartet werden? Die solothurnische Arbeitsgruppe hat ja Alternativen gesucht unter Verzicht auf die N5, und sie kam zu einer einzigen Alternative, der Variante «Null +». Ich bin nicht so vermessen anzunehmen, dass meine Mitarbeiter und ich gescheitert und vor allem ideenreicher wären – ich habe ja gehört: wir hätten vor allem Bürokraten und Technokraten bei uns im Hause – und dass uns noch der grosse Wurf gelingen sollte. Die Alternative wäre die Ausgestaltung einer erweiterten Hauptstrassenlösung mit Berührung all dieser Städte.

Ständerat Weber, genau das, was Sie nicht möchten, nämlich dass wir mit Hellebarden das 20. Jahrhundert bewältigen, möchten wir auch nicht. Wir möchten umweltschonend, zeitgemäss das vollenden, was nun während 25 Jahren mit einigen Modifikationen – eine ist jetzt noch von den eidgenössischen Räten zu behandeln, die Botschaft liegt vor – fugenlos zu einem Gesamtsystem zusammengeknüpft worden ist.

Sie haben die Demokratie angerufen, Ständerat Weber. Sie wissen, dass das bei mir immer, 365 Tage im Jahr, einen hohen Stellenwert hat. Aber ich müsste Sie fragen: Welche Demokratie soll es nun sein, die da entscheidet, die solothurnische, die bernische, die jurassische, die neuenburgische, die waadtländische oder die eidgenössische? Ich komme nur zu einem Schluss: Wenn es um Aufgaben und Anliegen von nationaler Bedeutung geht, kann es doch wohl nur die eigenössische Demokratie sein. Eine andere Demokratie würde ich vielmehr als partikularistisch empfinden. Mit dem Demokratieprinzip können wir dieses Problem nicht lösen. Wir können aber eines tun – ich habe es in der Kommission gesagt und will es hier zuhause von Madame Bauer und Herrn Affolter, die das angesprochen haben, gerne bestätigen –, wir werden versuchen, bei der Detailplanung dieses Teilstückes, wie überhaupt bei der N5, alle verantwortbaren, vor allem auch alle technisch möglichen Massnahmen zum Schutze der Landschaft und zum Schutze der Umwelt zu realisieren.

Aber ich möchte in Erinnerung rufen, was ich vor einigen Monaten schon in anderem Zusammenhang sagte: Das wird nicht erst jetzt und im Zusammenhang mit den Problemen der N5 gemacht. Wir wenden seit Jahren etwa 300 Millionen Franken pro Jahr seitens des Bundes im Zusammenhang mit den Nationalstrassen- und Hauptstrassenbauten der Kantone für landschafts- und umweltschonende Massnahmen auf, die an sich aus technischer und verkehrspolitischer Sicht nicht erforderlich wären, sondern mit Blick auf diese anderen, durchaus legitimen und ernst zu nehmenden Anliegen verwirklicht werden, und das werden wir in Zukunft aufgrund des neuen Treibstoffzollgesetzes ja noch in vermehrtem Masse tun können. Das ist auch der erklärte Wille des Parlamentes. Wir werden das so halten. Ich kann Ihnen die Zusicherung abgeben, dass wir gerade auch im Zusammenhang mit der N5, die in diesem Bereich sensible Strecken hat und auch Landschafts- und Umweltprobleme besonderer Art stellt, alle verfügbaren Möglichkeiten berücksichtigen werden.

Madame Bauer, zu Ihrer Frage in bezug auf die GVK: Die Vorlage des Bundesrates ist glücklicherweise nicht beerdigt worden. Sie hat zwar eine gewisse Irrfahrt durchgemacht, nicht beim Bundesrat, sondern in der ständerätlichen Kommission. Ich habe mich da – man darf das gelegentlich – an Dantes *Divina Commedia* erinnert, nämlich: «Nel mezzo del cammin di nostra vita, mi ritrovai in una selva oscura, che la diritta via era smarrita.» Dante ging auch hinunter ins Inferno und dann ins Purgatorio, und etwa im Purgatorio ist die Kommission gelandet. Jetzt kommen wir dann ins Paradiso, nämlich in den Ständerat. Ich zweifle nicht daran, dass er den Vorschlägen der ständerätlichen Kommission zustimmen wird, die sich ganz auf der Linie des Bundesrates

bewegen. So wird letztlich Dante mit seiner *Previsione Divina* auch in diesem Falle recht bekommen. Die Vorlage kommt im Juni in den Ständerat. Die Kommissionsberatungen sind abgeschlossen.

Wir müssen fertigstellen, was schon weit gediehen ist. Wir dürfen doch nicht bereits Geschaffenes – um das geht es – entwerten. Wir dürfen nicht an die Stelle einer wirklichen Verkehrs- und auch Gesamtpolitik – die Verkehrspolitik ist nur ein Bereich im Rahmen der Gesamtpolitik – Flickschusterei treten lassen. Ich möchte Sie auch bitten: Bilanzieren wir ehrlich! Das machen wir im Bereiche der Verkehrsfragen gelegentlich nicht mehr. Allen Ertrag, allen Nutzen, alle Aktiven, die der Verkehr gebracht hat, buchen wir ab, à fonds perdu. Was man hat, das hat man und wird nicht mehr auf der Aktivseite einer Bilanz eingesetzt. Alle vorhandenen Passiven aber – der Aufwand, die Belastungen – verbuchen wir fein säuberlich auf der Passivseite. So können wir nie zu einer wirklichen Bilanz über Aufwand und Ertrag im Verkehrsbereich kommen.

In bezug auf diese grossen Verkehrsachsen zeichnet sich sowohl bei den Strassen wie bei den Schienen die folgende Erscheinung ab: Die grossen Achsen will jeder von uns zur Verfügung haben. Sie aber auch in seinem Gärtchen haben, das möchte niemand. Diese Bemerkung ist nicht an den Kanton Solothurn gerichtet, sondern genereller Art. Hier hat man auf breiter Ebene – und das eindrückliche Abstimmungsergebnis zeigt das – eine Bewegung feststellen können. Wir müssen aber hier und auch vis-à-vis derartiger Meinungsäusserungen einer Region bei der Politik bleiben. Zur Politik, auch beim Verkehr, gehören die Gesamtschau und die Kontinuität. Man kann ja in vielem – gerade bei diesen Verkehrswegen – *bona fide* verschiedener Meinung sein. In einem gibt es aber nur eine Meinung: Die schlechteste Verkehrspolitik ist eine solche nach dem Prinzip von «Hüst und Hott». Das dürfen wir uns nicht leisten. Damit gewinnen wir nichts für den Verkehr, aber auch gar nichts für die Umwelt und – was Ständerat Caveltz ganz richtig sagte – letzten Endes auch nichts für den Menschen. Und um den Menschen geht es ja.

Ich muss Sie bitten, dem Antrag der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Weber: Es ist nicht üblich, dass nach dem Vertreter des Bundesrates hier im Rate noch jemand das Wort verlangt. Ich komme aber nicht umhin, nach den Voten von Herrn Brahier, von Herrn Meylan, von Herrn Gerber und jetzt auch von Herrn Bundesrat Schlumpf noch eine Erklärung abzugeben. Man könnte den Eindruck bekommen, als ob die Ständesinitiative einen totalen Verzicht auf ein Schliessen des Zwischenstückes anstreben würde. Das ist nicht wahr. Auch wenn unter den 30 000 Ja-Stimmenden im Kanton Solothurn solche waren, die am liebsten nichts hätten, strebt die Initiative nur ein nochmaliges Überprüfen des Geplanten an. Wenn schliesslich aus dieser Überprüfung auch nichts anderes resultieren würde als ein besseres Hineinpassen in die wunderschöne Landschaft, eine Unsichtbarmachung aus ästhetischen Gründen, zur Schonung der Umwelt und zur Erhaltung des Kulturlandes, dann hätte sie sich trotz allem gelohnt. Auch Sie, meine geschätzten Herren Kollegen Brahier, Gerber und Meylan, könnten der Initiative bedenkenlos zustimmen. Der Bundesrat könnte gewiss in der Beurteilung der Fakten und Zusammenhänge auch Ihre Überlegungen und diejenigen Ihrer Kantone miteinbeziehen. Bei anderen Teilstrecken hat man aus Fehlern gelernt, oder man hätte daraus lernen können. Ab und zu hat man die Konsequenzen gezogen und teurere Varianten gewählt. Anderenorts hat man aber diese Chancen verpasst. Ich könnte mir vorstellen, dass die Launen des Bundesrates nicht immer gleichgelagert waren oder der Druck der betroffenen Regionen zu wenig gross war. Weil die Zeit drängt, brauchen wir diesen Druck, und auch das Verständnis der Herren Brahier, Gerber und Meylan.

Wenn Herr Affolter betont hat, dass wir nicht nur Andeutungen wünschten, sondern konkrete Versprechen, was man zu ändern gedenkt, dann muss ich jetzt betonen: Ich habe

nichts Derartiges gehört, Herr Bundesrat Schlumpf. Wenn Sie sagen, Sie würden alles Mögliche tun, muss ich Sie daran erinnern, dass Sie in der Kommission erklärt haben, dass man nicht einfach Kosten hinnehmen könne, die ins Unermessliche gehen. Was heisst «unerlässlich», wenn man dabei die Umwelt schützen kann? Diese Vorbehalte haben bei mir Bedenken hervorgerufen. Wenn wir von Bilanzen sprechen, Herr Bundesrat Schlumpf: Nationalstrassenbauten bleiben bestehen und sind ein Aktivum. Aber ausgestorbene Vogelarten und Pflanzen sind nicht mehr da, und auch eine intakte Landschaft ist nicht mehr da. Was nicht mehr da ist, kann weder bei den Aktiven noch bei den Passiven eingesetzt werden. Man müsste es bei den Menschen, die entscheiden, einsetzen, nämlich bei ihrem Gewissen.

Ich muss Sie auch darauf aufmerksam machen, dass der Kanton Solothurn bzw. die Kommission nicht nur von der Variante «Null +» gesprochen hat. Sie hat sich am meisten damit befasst, weil sie nach einer Lösung ohne N5 suchte. Sie hat aber darauf aufmerksam gemacht, dass die Linienführung überprüft werden sollte. Es könnten, wie ich das jetzt angetönt habe, Mittel eingesetzt werden, um Umwelt, Landschaft und Kulturland zu schonen. Ich begreife es nicht, wenn man so tut, als ob wir gegen die Kantone Jura, Bern und Neuenburg anrennen möchten und als ob wir ihnen dieses Glück des Zusammenschlusses der N5 nicht gönnen würden.

Cavelty, Berichterstatter: Herr Kollega Weber sprach von einem eingetretenen Umdenken bei der Bevölkerung. Das wird sicher zutreffen. Es traf und trifft auch zu – wenn ich die Protokolle der Kommission nachlese –, dass bei gewissen Kommissionsmitgliedern ein Umdenken erfolgt ist, und zwar innert kürzester Frist. Ich möchte aber nicht aus den Voten in der Kommission zitieren, um auf gewisse Widersprüchlichkeiten hinzuweisen. Wenn man sagt, man wolle nichts anderes als eine Überprüfung, dann sei doch darauf hingewiesen, dass wir seit dem Jahre 1981 an dieser Überprüfung gewesen sind – seit dem Postulat Ziegler, seit der Eingabe dieser Petition mit 20 000 Unterschriften und seit dem Jahre 1983, als die Ständesinitiative eingereicht wurde. In dieser Zeit wurde wirklich von allen Instanzen geprüft, was man besser machen könnte. Es sind auch bereits Resultate vorhanden, und weitere Verbesserungen sind in der Detailplanung zu erwarten. Aber hier geht es ja nicht um Detailfragen, hier geht es um die Linienführung der N5, und dagegen hat bisher niemand konkrete Einwände vorgebracht. In der Kommission ist das Wort gefallen von der Demokratie der Betroffenen, die man nicht schützen könne. Das sollte man auch hier kurz erläutern: Mit «Demokratie der Betroffenen» ist gemeint, dass jeweils derjenige, der am nächsten betroffen wird, sich wehrt und den Schwarzen Peter auf den anderen schieben will. Darum – und nicht, weil wir nicht Verständnis hätten für die Belange der Umwelt – sind wir der Meinung, die Umwelt solle im Rahmen der gegebenen Linie geschützt werden, und darum formulierten wir den Antrag, der Initiative sei keine Folge zu geben.

Bundesrat **Schlumpf**: Die Ausführungen von Ständerat Weber berühren mich teilweise etwas eigenartig. Zuerst aber noch eine Bemerkung: Sie haben in Ihrer Begründung von einer billigen Strecke gesprochen. Sie irren sich, Herr Weber! Nach heutigem Stand der generellen Projektierung wird diese Strecke etwa 15 Millionen Franken pro Kilometer kosten. Das ist weit entfernt von kostengünstig. Die kostengünstigen Strecken beim Nationalstrassennetz – solche haben wir glücklicherweise – liegen weit darunter, 5, 6 bis 10 Millionen Franken pro Kilometer. Es ist also keine so günstige, weil man eben bereits nach dem heutigen Projektierungsstand – zu Recht – auf sehr viel Rücksicht genommen hat.

Zweitens: Sie beanstanden, dass ich hier nicht konkrete Zusicherungen abgegeben habe. Ständerat Weber, ich habe das in der Kommission schon erklärt. Wir müssen uns an eine gewisse Ordnung – und dazu gehört auch die Zustän-

digkeitsordnung – halten. Das Parlament ist nicht Projektbewilligungsinstanz. Das Parlament hat das Netz festzulegen, die Linienführung. Um das geht es heute, ob man dieses Netz ändern will, den Verlauf der N5. Darüber haben wir hier zu diskutieren, nicht aber über die Detailprojektierung mit den sensiblen Strecken und den Verbesserungsmöglichkeiten, mit denen sich die kantonale Kommission befasste. Sie werden mich nicht dazu bringen, das am unzuständigen Ort zu besprechen. Das gäbe eine schöne Ordnung, wenn wir bei all den Tausenden und Tausenden von Kilometern Hauptstrassen und Nationalstrassen in unserem Lande, die wir subventionieren, die Detailprojektierung im Parlament behandeln und uns mit neuen Varianten zum Beispiel aus landschaftlichen und anderen Gründen beschäftigen müssten.

Noch einmal: Worum geht es, wenn man die Ständesinitiative dem Bundesrat überweist, wenn man ihr Folge geben will? Sie haben die konkreten Anträge der Kommission auf dem Papier. Der Hauptantrag der Kommission geht dahin, einen Verzicht zu prüfen, also auf dieses Teilstück zu verzichten und stattdessen die Alternative «Null +» zu realisieren. Wenn das eine Nationalstrassenteilstrecke sein soll, dann allerdings ändern wir nicht nur das Netz, sondern die Interpretation, die legale Definition. Schauen Sie sich das an! Das kann doch nicht als eine Nationalstrassenalternative bewertet werden. Das ist eine erweiterte Hauptstrasse, die weitgehend – mit Ausnahme bei Solothurn, Grenchen und Lengnau – der jetzigen Hauptstrasse folgt, aber keine Alternative zu einer Nationalstrasse. Wir kennen auch keine andere Alternative. Es geht letzten Endes um Sein oder Nichtsein, also um Realisieren einer Nationalstrasse oder um eine Lösung, die nur den Ausbau der jetzigen Hauptstrasse will. Wenn man aber auf die N5 verzichten wollte, hat das alle die hier schon ausgiebig diskutierten Folgen. Ich bitte Sie, der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	30 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	7 Stimmen

An den Nationalrat – Au Conseil national

84.033

Volksinitiativen mit Gegenentwurf. Abstimmungsverfahren

Initiatives populaires accompagnées d'un contre-projet. Procédure de vote

Botschaft und Gesetzentwurf vom 28. März 1984 (BBI II, 333)
Message et projet de loi du 28 mars 1984 (FF II, 345)

Antrag der Kommission

Mehrheit
Eintreten

Minderheit
(Moll, Hänsenberger, Hefti, Reymond)
Nichteintreten

Proposition de la commission

Majorité
Entrer en matière

Minorité
(Moll, Hänsenberger, Hefti, Reymond)
Ne pas entrer en matière

Belser, Berichterstatter: Vor 94 Jahren, am 8. Dezember 1891, beriet der Ständerat das Initiativengesetz, welches zur

Initiative des Kantons Solothurn. Nationalstrasse N5. Überprüfung

Initiative du canton de Soleure. Route nationale N5. Réexamen

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	83.202
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.03.1985 - 09:30
Date	
Data	
Seite	189-199
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 385

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.