

83.202

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

Beschluss des Ständerates vom 19. März 1985
Décision du Conseil des Etats du 19 mars 1985

Wortlaut der Initiative vom 29. Juni 1983

Das Solothurner Volk 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 **Aregger** unterbreitet namens der Verkehrskommission den folgenden schriftlichen Bericht:

1. Anträge des Kantons Solothurn

Die Stimmbürger des Kantons Solothurn stimmten am 26. Juni 1983 mit 30 349 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 sollte. 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. Beschluss des Ständerates, Arbeit der Verkehrskommission des Nationalrates

Der Ständerat hat am 19. März 1985 mit 30 zu 7 Stimmen beschlossen, der Initiative keine Folge zu geben.

Die Verkehrskommission des Nationalrates hat am 21. Mai 1985 die geplante Linienführung der Nationalstrasse N5 zwischen Solothurn und Grenchen sowie das Trasse der vorgeschlagenen Alternative «Null +» besichtigt und liess sich von Regierungsrat Walter Bürgi, Baudirektor des Kantons Solothurn, und seinen Mitarbeitern im Gelände orientieren.

Am 25. Juni 1985 diskutierte die Kommission die Initiative eingehend. Es standen ihr dabei folgende wichtige Entscheidungsgrundlagen zur Verfügung.

1. Bericht des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements vom 27. Juni 1984 zuhanden der Verkehrskommission des Ständerates;
2. Bericht der vom Regierungsrat des Kantons Solothurn eingesetzten Expertenkommission zur Überprüfung der N5;
3. Brief des Regierungsrates des Kantons Solothurn an die eidgenössischen Räte (vom 18. Dezember 1984).

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 dem 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 eine 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 zugedachte 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.»

Antrag der Kommission

Die Verkehrskommission betrachtet die vom Kanton Solothurn angeregte Variante «Null +» nicht als praktikable Alternative, weil diese zum Teil durch Dörfer führt. Die N5 soll als durchgehende Verbindung fertiggestellt 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 wünscht ausdrücklich, dass im Rahmen der Projektierung der N5 Verbesserungen mit Rücksicht auf den Landschafts- und Umweltschutz verwirklicht werden, auch wenn diese Mehrkosten verursachen. Es handelt sich dabei in erster Linie um Tunnelverlängerungen, vermehrte Tieflagen und Überdeckungen sowie um zusätzliche Lärmschutzmassnahmen.

Die Kommission beantragt mit 14 zu 8 Stimmen, der Standesinitiative des Kantons Solothurn sei keine Folge zu geben.

Antrag Ruch-Zuchwil

Der Standesinitiative wird Folge gegeben.

Antrag Günter

Der Standesinitiative wird Folge gegeben. Die Strecke Solothurn–Biel wird nach den gleichen Kriterien überprüft, wie sie von der Kommission zur Überprüfung von Nationalstrassenstrecken (NUP) angewandt wurden.

Proposition de la commission

La Commission des transports et du trafic estime que la solution de rechange dite «Zéro +», proposée en guise de variante par le canton de Soleure, n'est pas praticable parce que, pour une part, son tracé passe à travers des villages. Il faut que la N5, en tant que raccordement ininterrompu, soit réalisée et achevée, dans l'intérêt bien compris des cantons concernés et des diverses régions touchées, comme aussi dans celui des habitants des villes de Bienne, de Granges et de Soleure qui, à l'heure actuelle, sont très affectés par le trafic routier.

La commission souhaite expressément que soient réalisées, dans le cadre de la planification de la N5, des améliorations prenant en considération la protection du paysage et de l'environnement, même si ces dernières entraînent des frais supplémentaires. En l'occurrence, il s'agit en premier lieu de prolongements de tunnels, d'un nombre accru de tronçons construits en profondeur (surbaissés), de passages couverts, ainsi que de mesures supplémentaires de protection contre le bruit.

Par 14 voix contre 8, la commission propose de ne pas donner suite à l'initiative du canton de Soleure.

Antrag Ruch-Zuchwil

Il est donné suite à l'initiative

Proposition Günter

Il est donné suite à l'initiative.

Le tronçon Soleure–Bienne est réexaminé selon les mêmes critères que ceux qui ont été appliqués par la Commission chargée du réexamen des tronçons de routes nationales.

Präsident: Ich teile Ihnen mit, dass bei diesem Geschäft 38 Ratsmitglieder Abstimmung unter Namensaufruf verlangen.

Aregger, Berichterstatter: Die Verkehrskommission hat Ihnen zu diesem Geschäft einen schriftlichen Bericht vorgelegt. Sie finden darin eine Darstellung des Sachverhaltes. Zugleich sehen Sie, dass Ihnen die Kommission mit 14 gegen 8 Stimmen beantragt, der Standesinitiative von Solothurn keine Folge zu geben.

Was will die Standesinitiative von Solothurn? Sie will eine grundsätzliche Überprüfung der N5 von Zuchwil westwärts bis zur Kantonsgrenze zwischen Grenchen und Lengnau. Sie spricht ausdrücklich nicht davon, das Solothurner Teilstück der N5 sei aus dem Nationalstrassennetz zu streichen. Im Gegenteil, Solothurn liess durch eine kantonale Expertenkommission eine Überprüfung der N5 vornehmen. Diese Expertenkommission schlägt in ihrem Schlussbericht die Variante «Null +» vor. Solothurn bejaht demzufolge das Bedürfnis nach einer leistungsfähig ausgebauten Strasse am Jurasüdfuss, und es bejaht insbesondere die Umfahrung mindestens der beiden Städte Solothurn und Grenchen.

Die Verkehrskommission hat am 21. Mai das Trasse der Variante «Null +» besichtigt. Wir kommen zum Schluss, dass diese Variante unzweckmässig ist. Wohl werden die beiden Städte Solothurn und Grenchen mit dieser Variante umfahren. Zum grössten Teil folgt aber die Variante «Null +» zwischen Solothurn und Grenchen der heutigen Kantonsstrasse. Abgesehen von der dauernden Verkehrsbelastung von Wohnquartieren hätte diese Variante drastische bauliche Eingriffe in den Dörfern Bellach, Selzach und Bettlach zur Folge. Wir sind zur Auffassung gelangt, dass solche Eingriffe unverantwortlich, wenn nicht gar unmöglich wären. Wir sind davon überzeugt, dass die Neuanlage der N5 die einzige Möglichkeit einer Jurasüdfussverbindung darstellt, einer Verbindung, deren Notwendigkeit – wie schon erwähnt – vom Kanton Solothurn und seiner Expertenkommission nicht in Abrede gestellt wird.

In der Tat ist die N5 seit dem Bundesbeschluss von 1960 Bestandteil des Nationalstrassennetzes. Ihre Länge von Luterbach bis Yverdon beträgt 108 Kilometer. 13 umstrittene Kilometer liegen im Kanton Solothurn. Die anderen 95 Kilometer verteilen sich auf die Kantone Bern, Neuenburg und Waadt. Einige Teilstrecken sind schon in Betrieb oder befinden sich gegenwärtig im Bau, wie zum Beispiel die grosszügige Untertunnelung der Stadt Neuenburg. Die Kantone Bern, Neuenburg und Waadt sind sehr daran interessiert, die N5 fertigzustellen. Der Kanton Jura seinerseits ist auf einen Anschluss der zukünftigen Transjurane an die N5 in Biel angewiesen. Die genannten Kantone haben denn auch in ihrer Vernehmlassung die Solothurner Standesinitiative entschieden abgelehnt. Die Solothurner Regierung ist sich offensichtlich dieser Sachlage bewusst. In ihrem Brief vom 18. Dezember 1984 an die eidgenössischen Räte, der sich auch bei Ihren Akten befindet, steht auf Seite 5 der Antrag Ziffer 3, der wie folgt lautet: «Im Fall des Festhaltens an der N5 seien – ungeachtet der entstehenden Mehrkosten – die von der kantonalen Expertenkommission beantragten Verbesserungen vorzunehmen.» Mit diesem Wunsch trägt sie dem deutlichen Volksentscheid Rechnung. Wie Sie aus dem schriftlichen Antrag im Kommissionsbericht sehen, hat auch die Verkehrskommission den Volksentscheid im Kanton Solothurn durchaus ernst genommen. Nach der rechtlich eindeutigen Kompetenzordnung kann aber das Parlament beim Nationalstrassenbau keine verbindlichen Beschlüsse fassen, die in die Detailprojektierung eingreifen.

Es kann und darf aber nicht tabu sein, in diesem Saale von landschaftsschonenden, umweltfreundlichen und damit auch von teureren Lösungen zu sprechen. Unsere Diskus-

sion hat zwar keine verbindliche Wirkung, aber es ist auch nicht von der Hand zu weisen, dass der Bundesrat dank unserer Diskussion vielleicht einen Teil der hier geäusserten Anliegen verwirklichen wird. Ich denke an den Untertagenschluss beim Spitalhof in Solothurn, an die möglichst lange Parallelführung der N5 mit der Bahnlinie Solothurn–Lyss oder an die besondere Empfindlichkeit der Aareschleifen zwischen Staad und Altreu.

Ich habe im letzten Jahr in Holland gesehen, wie oft und wie selbstverständlich moderne Autostrassen unter grossen Schiffahrtskanälen und Hafenbecken für die Hochseeschiffe hindurch geführt werden. Warum sollten wir in einer unserer schönsten Flusslandschaften nicht auch eine solche Lösung zustandebringen? Wenn wir an die jüngsten Probleme mit unseren Autobahnbrücken denken, drängt sich ja der Verzicht auf eine Brücke geradezu auf.

Die Solothurner Standesinitiative will eine Überprüfung der N5. Wir beantragen Ihnen aus zwei Gründen, dieser Initiative keine Folge zu geben.

1. Die angefangene N5 dient nur dann als überregionaler Verkehrsträger, wenn sie durchgehend angelegt wird.

2. Die geforderte Überprüfung ist in qualitativer Hinsicht längst im Gange. Seit sich in Solothurn eine Opposition gegen die N5 bemerkbar machte, also seit rund zehn Jahren, wurde das N5-Projekt entscheidend verbessert. Es hat heute, abgesehen von einigen erwähnten Details, einen Stand erreicht, bei dem ein Auftrag zu einer weiteren Überprüfung schlechthin überflüssig ist und bestimmt keine neuen Erkenntnisse mehr bringen wird.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Kommissionsmehrheit zuzustimmen und der Solothurner Standesinitiative keine Folge zu geben. Der Ständerat hat in der Märzsession einen gleichen Beschluss mit 30 zu 7 Stimmen gefasst.

Eine allerletzte Bemerkung noch zum Antrag Günter: Dieser Antrag ist unüberlegt und gemäss unserem Geschäftsreglement unzulässig. Wir können einer Standesinitiative nur Folge geben oder nicht Folge geben. Es steht Herrn Günter frei, sich in seiner Fraktion bei Herrn Biel über das Verfahren bei der Überprüfung von Nationalstrassenstrecken informieren zu lassen. Es steht ihm auch frei, sein besonderes Anliegen als Motion einzureichen und zu gegebener Zeit, in einer späteren Session, zu begründen. In der Verkehrskommission wurde ein ähnlich lautender Antrag gestellt. Er wurde von der Kommission mit 15 zu 4 Stimmen abgelehnt.

M. Massy, rapporteur: Le 26 juin 1983, les citoyens soleurois ont accepté, par 30 349 oui contre 17 750 non une initiative populaire demandant le réexamen de la route nationale N5. Par la suite, le Gouvernement soleurois a transmis cette initiative aux Chambres fédérales en les invitant à étudier de façon approfondie la question du besoin, de l'utilité et des effets de l'autoroute N5 à partir de Zuchwil en direction de l'ouest. Le gouvernement de Soleure a demandé en outre que le réexamen ne porte pas uniquement sur la partie soleuroise de la N5, mais sur le besoin de cette route dans son ensemble. Aussi a-t-il prié les organes fédéraux compétents de s'abstenir, aussi bien sur le plan cantonal que national et jusqu'à la fin de ces études, de mettre en œuvre toute mesure risquant d'influencer d'une manière quelconque la décision finale concernant l'achèvement de la N5. Au vu de ce net verdict populaire, le Conseil d'Etat de Soleure a communiqué au Secrétariat général de l'Assemblée fédérale qu'il avait jugé opportun d'instituer une commission cantonale interne chargée de revoir les problèmes de trafic dans la région Soleure–Bienne. Cette commission régionale s'est attachée, premièrement, à examiner comment les problèmes de trafic à Soleure et dans sa région ouest, jusqu'à Bienne, pourraient, le cas échéant, être résolus sans route nationale; deuxièmement, à présenter des améliorations au projet existant ou des solutions de rechange en partant de l'hypothèse que le Parlement fédéral désire maintenir la N5.

Etant donné que cette commission a mis un certain temps pour exécuter son travail, le Conseil d'Etat de Soleure a

demandé au Secrétariat général de l'Assemblée fédérale de reporter la décision des Chambres à fin 1984 au moins. L'initiative déposée par le canton de Soleure pourrait avoir pour conséquence la renonciation au tronçon Soleure-Bienne de cette route nationale, ce qui laisserait un vide de plusieurs kilomètres comme pour la N1 entre Yverdon et Avenches. Si, en se fondant sur l'examen de la question du besoin et de l'utilité, on aboutit à la conclusion que le tronçon Soleure-Bienne de la N5 n'est pas nécessaire, il faudra le supprimer du réseau des routes nationales. Une telle décision serait de la compétence de l'Assemblée fédérale. L'initiative, à juste titre d'ailleurs, a été adressée aux Chambres.

La Commission des transports et du trafic s'est rendue sur place et remercie les autorités du canton de Soleure de tout ce qu'elles ont fait pour donner une idée exacte et franche de la situation. Après cette visite, nous tirons les conclusions suivantes. La N5 ne concerne pas uniquement le canton de Soleure. Le tronçon en question sera utile pour aller d'est en ouest et vice versa. Dans ces circonstances, la solidarité ne s'impose-t-elle pas? En effet, si l'on comprend que les Soleurois veuillent se passer d'une autoroute sur leur territoire, on les suit moins si l'on pense que cette voie de communication doit servir à d'autres régions plus décentralisées telles que celles de Bienne et du Jura. En conclusion, la réaction du canton de Soleure est quelque peu égoïste!

L'importance de cet itinéraire pour le trafic national ressort de ce qui suit: en bordure du pied du Jura s'étire entre Yverdon et Soleure une longue bande de terrain fortement habitée dans laquelle sont implantées les villes de Neuchâtel, La Neuveville, Bienne et Granges. Cette partie importante du Plateau suisse n'est pas touchée par le grand axe Est-Ouest, soit la N1, qui va du Léman au lac de Constance. Par conséquent, il faut inclure dans la planification du réseau national le raccordement de cette région à la N1 en direction du sud-ouest, vers Lausanne, et en direction du nord, vers Bâle-Zürich, le rattachement des voies de communication transversales venant du Jura et, enfin, la liaison entre les villes et les localités susmentionnées du pied du Jura. La N5 permet de répondre à tous ces besoins. Elle relie entre elles les villes d'Yverdon, de Neuchâtel, Bienne et Soleure. A cette artère viennent se raccorder toutes les voies de communication du Jura, y compris la Transjurane que nous avons décidé de construire. La N5 est donc une importante route collectrice pour tout le pied du Jura. Elle raccorde le trafic correspondant au grand axe Est-Ouest de la N1.

Sur le plan de la réalisation, la N5 n'en est plus au stade de la planification. D'importantes parties de cette route sont déjà achevées ou en construction. 37 kilomètres, soit un tiers de sa longueur totale, sont ouverts au trafic, 20 sont en chantier. Relevons qu'une infime partie de la N5 est située sur territoire soleurois, soit 13,4 kilomètres. Le tronçon bernois mesure 39 kilomètres et celui du canton de Vaud 17,3 kilomètres; la longueur totale de la route étant de 107 kilomètres.

J'abrège ma description et vous informe des décisions que notre commission a prises après visite sur le terrain, après mûre réflexion et après avoir pesé le pour et le contre. Il y a lieu de relever que le Conseil des Etats a déjà rejeté l'initiative par 30 voix contre 7. La solution de remettre la décision à la Commission des routes Steinegger a été repoussée par la commission par 15 voix contre 4.

Après avoir étudié toutes les solutions de rechange concernant le territoire soleurois, nous devons nous rendre à l'évidence qu'aucun fait nouveau ne peut remettre en cause les décisions prises antérieurement. La région de la N5 est la plus touchée par la crise économique; un bon réseau routier est donc indispensable à son développement futur. En outre, il n'est plus possible maintenant d'affirmer qu'il n'existe plus d'autoroute en direction de l'ouest à partir de Zuchwil. Le trafic a doublé entre Bienne et Soleure. Le tracé tient largement compte de la protection de l'environnement.

Enfin, les cantons de Vaud, Berne, Fribourg, Neuchâtel et du Jura tiennent à la réalisation intégrale de la N5.

Finalement, la Commission des transports et du trafic a décidé, par 14 voix contre 8, de repousser l'initiative du canton de Soleure. Au nom de la majorité de cette commission, je vous invite à faire de même.

Ruch-Zuchwil, Sprecher der Minderheit: Der heutigen N5 liegt ein Projekt zugrunde, das mindestens 20 Jahre alt ist. Es basiert somit in gewissem Sinne auf der Euphorie der fünfziger und sechziger Jahre. Inzwischen haben wir alle viel gelernt. Da und dort ist eine gewisse Ernüchterung eingetreten, und vor allem sind auch neue, kritische Betrachtungsweisen zutage getreten, welche man nicht gemeinhin als Kritikasterstücke abstempeln darf. Umwelt- und Landschaftsschutz haben doch einen Stellenwert erhalten, den man ihnen vor 20 oder 30 Jahren nicht eingeräumt hätte. Wir möchten aber bereits hier richtig verstanden sein, indem dies nicht ein Vorwurf, sondern eine Feststellung ist, die uns alle gleichermaßen trifft. Wir wussten damals vieles nicht, was wir heute eben wissen oder besser wissen. Deshalb müssen wir auch bereit sein, diese neuen Erkenntnisse in die heutige Zeit und in die Tat einfließen zu lassen. Dies scheint um so bedeutungsvoller, als es sich bei der Initiative nicht um ein Geplänkel irgend einer Randgruppe handelt, sondern es ist eine Ständesinitiative, also ein Volksscheid eines ganzen Kantons. Zudem ging diesem Volksscheid eine Kampagne voraus, die praktisch von allen Parteien, aber auch von bedeutenden Verbänden wie dem WWF, Bauernverband und anderen getragen waren.

Dies wird noch deutlicher, wenn man bedenkt, dass der Initiative aus allen Bezirken des Kantons, also auch aus jenen, welche von der N5 überhaupt nicht betroffen sind, die Zustimmung gegeben wurde.

Die Initiative drückt die wahre Sorge um eine schützenswerte Landschaft aus. Man darf sie deshalb nicht so leichtfertig abstempeln.

Mit Dank und Genugtuung haben wir von den bis heute erbrachten Projektverbesserungen Kenntnis genommen. Für einen möglichen Bau sind zudem von Herrn Bundesrat Schlumpf bereits in der ständerätlichen Kommission Verbesserungen in Aussicht gestellt worden. Sie sind für uns allerdings zu wenig konkret, und wenn uns Herr Bundesrat Schlumpf entgegenhalten wird, dass ja alle Vorschläge seriös geprüft würden, so glauben wir ihm dies auch, möchten aber gleichzeitig hinzufügen, dass gerade dies der Hauptbestandteil der Ständesinitiative ist, deren Wortlaut hier nochmals wie folgt kurz zitiert sei: «Den eidgenössischen Räten wird beantragt, die Bedürfnisfrage, Zweckmäßigkeit und Auswirkungen der Autobahn N5 von Zuchwil an westwärts grundsätzlich zu überprüfen.»

Was die Überprüfung im einzelnen zu beinhalten hat, entnehmen Sie der Vorlage des Kantons Solothurn auf Seite 1 in der Einleitung der Problemstellung. Wenn ich hier nur ein kleines Detail herausgreife, soll es doch Beispiel dafür sein, wie man schützenswerte Landschaft erhalten und zugleich die Funktion der N5 im Nationalstrassennetz bestätigen kann. Warum kann denn nicht eine Untertunnelung ab Solothurn bis in den Raum Arch-Grenchen erfolgen, und warum können nicht mehr solche Untertunnelungen vorgenommen werden?

Eine ähnliche Lösung wird neuerdings vom Kanton Bern auch für den Raum Bözingen-Biel vorgeschlagen. Technisch wäre sie ohne weiteres möglich, und was die finanzielle Seite betrifft, so dürfen wir doch auch feststellen, dass darüber bereits in wenigen Jahren niemand mehr reden wird, obschon es einige Millionen, vielleicht auch ein paar hundert Millionen mehr gekostet hat. Dagegen aber wird sich jedermann darüber freuen, dass für ein weiteres Strassenstück Landwirtschaftsland und eine Erholungslandschaft erhalten geblieben sind. Wir sind überzeugt, dass sich solche Massnahmen auch in den anderen Kantonen ähnlich verwirklichen lassen würden, und bitten Sie, diese Aspekte zu würdigen.

Von Egoismus, wie kurz zuvor erwähnt wurde, kann meines Erachtens nicht die Rede sein; denn die Standesinitiative des Kantons Solothurn kann nämlich auch Beispiel und wegweisend dafür sein, wie man in anderen Kantonen fortfahren könnte.

Wir wissen, dass Herr Bundesrat Schlumpf in den bisherigen Beratungen immer bestrebt war, Anregungen und Vorschläge entgegenzunehmen, und wir sind überzeugt, dass sich dies gerade bei der Standesinitiative der N5 rechtfertigt. Wir alle stehen doch zu Landschaftsschutz und Umweltschutz. Beweisen wir die Ehrlichkeit unserer Absicht damit, indem wir der vorliegenden Initiative Folge geben. In diesem Sinne stelle ich Ihnen im Namen der Minderheit – aber auch im Namen der SP-Fraktion – den entsprechenden Antrag, es sei der Standesinitiative Folge zu geben.

Günter: Den vorliegenden Vorschlag habe ich am 28. Juli dem Präsidenten unserer Kommission übergeben, welche die Nationalstrassenstrecken, die Sie beschlossen haben, überprüfen soll.

Es schien mir damals klar, dass eine derart wichtige Frage nur auf seriösen Grundlagen richtig beantwortet werden kann. Einer der juristischen Berater dieses Parlamentes hat mich dann belehrt, dass der Antrag hier eingereicht werden sollte, und zwar so, wie er jetzt steht, Herr Aregger. Ich möchte mich nicht auf Juristen-Streitereien einlassen, aber ich gehe jetzt einmal davon aus, dass der juristische Berater des Parlamentes recht hat.

Ist es sinnvoll, jetzt über die Neuüberprüfung der N5 zu entscheiden? Ich würde meinen, ja. Es wäre absolut idiotisch, jetzt noch eine Motion zur Überprüfung der N5 einzureichen; Sie kennen das Verfahren, das wäre wirklich ein Leerlauf. Es geht hier um viel Geld, aber es geht auch um viel Boden, der zubetoniert werden soll, und vor allem haben wir eine klare Meinungsäusserung des Standes Solothurn. Sechs Autobahnabschnitte, so haben Sie beschlossen, soll unsere Kommission überprüfen. Zwei davon – die N1 und die N12 – laufen zusammen mit der N5 parallel zwischen Deutschschweiz und Romandie. Es ist abzusehen, dass unsere Kommission beschliessen wird, dass irgendwo bei diesen drei Strecken redimensioniert werden muss. Eine Redimensionierung auf einer oder zwei der Strecken hat aber sofort Auswirkungen auf die verbleibenden.

Ich frage Sie: Wie soll nun unsere Kommission sinnvoll abwägen, wenn für N1 und N12 vertiefte Unterlagen vorhanden sind, für die N5 aber nichts Gleichwertiges vorliegt? Natürlich sind nicht alle mit den Schlüssen der Kommission Biel einverstanden. Einigen gehen sie zu wenig weit; ich persönlich hätte es vorgezogen, wenn mehr Streichungsanträge vorgelegen wären, aber das ist jetzt nicht das Thema. Denn auch die Kritiker der Kommission müssen zugeben, dass die NUP-Untersuchungen viele wichtige Dinge zutage gefördert haben; ich denke hier nur an die Nutzwertanalysen, welche uns viele Erkenntnisse brachten. Auch wenn man persönlich anders bewertet als die Kommission und die Umwelt noch höher stellt als den Verkehr, kann man auf dem NUP-Fundament aufbauen und vergleichen. Es muss daher alles daran gesetzt werden, die Untersuchungen über die N5 auf den gleichen Stand zu bringen wie diejenigen der N1 und N12.

Dass es sich bei der N5 um ein umstrittenes Autobahnstück handelt, dürfte wohl niemand in diesem Saale bestreiten. Dass die Probleme der N5 nicht gelöst sind, zeigt aus Berner Sicht schon der Raum Biel. Wenn Sie den Stand der Planung und die Unsicherheit in der Bevölkerung, welcher Variante der Vorzug zu geben sei, betrachten, dann ist sofort klar, dass wir hier vor ganz grossen Problemen stehen, die objektiv geprüft werden müssen.

Wir haben einen Fehler gemacht, als wir beschlossen haben, sechs Autobahnabschnitte zu überprüfen; mein Vorschlag stellt eine Möglichkeit dar, diesen Fehler etwas zu korrigieren. Wir können es uns nicht leisten, die berechtigten Wünsche der Solothurner nicht einmal durch Fachleute abklären zu lassen, nachdem wir dasselbe nun in anderen Landesteilen vorgenommen haben! Ohne eine Überprüfung

der N5 nach NUP-Kriterien wird die Untersuchung der N1 und N2 zur Farce, denn zwei Beine sind wissenschaftlich abgeklärt, das dritte entscheiden wir in einem politischen Hau-Ruck-Verfahren. Da hätten wir uns das Geld für die übrigen Untersuchungen genauso gut ebenfalls sparen können.

Nachdem wir nun durch die zunehmenden Umweltprobleme auf vielen Gebieten zu vermehrtem Nachdenken angeregt worden sind und richtigerweise vor Eingriffen in die Landschaft zurückscheuen, sollten wir uns jetzt nicht mit minimalen Unterlagen vor einem so wichtigen Entscheid begnügen. Das Solothurnervolk hat offenbar ein feines Gespür für kommende Entwicklungen und Notwendigkeiten. Ich ersuche Sie, der NUP-Überprüfung der N5 zuzustimmen und in diesem Sinne auch die Standesinitiative anzunehmen. Sie bietet uns eine gute Gelegenheit, einen gemachten Fehler wenigstens teilweise wieder etwas zu korrigieren.

Aliesch: Diese Standesinitiative ist in der Tat Ausdruck einer tiefen Sorge der Mehrheit der Solothurner Bevölkerung um die Auswirkungen des Baues der N5 auf Mensch, Landschaft, Tier- und Pflanzenwelt. Die Fraktion der FdP bringt diesen Bedenken und Einwänden grosses Verständnis entgegen. Wenn wir Ihnen trotzdem beantragen, der Initiative keine Folge zu geben, so darf dies nicht als schroffe Zurückweisung angesehen werden. Für unsere Haltung sind insbesondere folgende Überlegungen massgebend:

1. Vom verkehrspolitischen Aspekt aus betrachtet, ist uns die Notwendigkeit der N5 als Strassenzug von nationaler Bedeutung wie auch als Sammel- und Verbindungsstrasse für den bedeutsamen Verkehr des gesamten Jurasüdfusses und der Jura-Querverbindungen unbestritten. Ohne diesen Nationalstrassenabschnitt wäre weder eine leistungsfähige überregionale Verbindung noch ein echter Anschluss der Transjurane an das Nationalstrassennetz, noch eine wirkungsvolle Entlastung vieler Ortschaften vom Durchgangsverkehr möglich.

2. Der Standesinitiative kann auch aus staatspolitischen Überlegungen nicht zugestimmt werden. Bei der beanstandeten Linienführung im Kanton Solothurn handelt es sich lediglich um ein relativ kleines Teilstück der gesamten N5, welche ihrerseits Bestandteil des schweizerischen Nationalstrassennetzes ist. Eine Beurteilung des Solothurner Volksentscheides ist darum nur aus der Sicht des ganzen Landes möglich. Im Gegensatz zum Kanton Solothurn drängen nun aber alle direkt an der N5 interessierten Kantone (Bern, Neuenburg, Waadt und Jura) auf eine rasche Vollendung dieser Nationalstrasse.

Die Frage ist deshalb zu stellen, ob es zur projektierten N5 im Raum Solothurn-Grenchen eine echte und bessere Alternative gibt. Diese Frage muss mit einem klaren Nein beantwortet werden, nachdem wir die Vorschläge der solothurnischen Expertenkommission gründlich studiert haben und nicht zu erwarten ist, dass eine Gesamtüberprüfung durch den Bund zu intelligenteren Alternativen führen könnte.

3. Da sich der Strassenverkehr nicht einfach wegzaubern lässt, echte Alternativen aber nicht in Sicht sind, kann der vorgesehenen Linienführung ebenfalls unter dem umweltschutzpolitischen Gesichtspunkt zugestimmt werden. Zum einen sind nämlich die aufgezeigten Alternativen keinesfalls mit geringeren Eingriffen in Landschaft und Natur verbunden, zum anderen gehört der Schutz des Menschen auch zu einer verantwortungsvollen Verkehrs- und Umweltschutzpolitik. Ich denke da etwa an die höhere Sicherheit der Autobahnen oder an die Entlastung der betroffenen Dörfer.

Aufgrund dieser Überlegungen erachten wir von der Fraktion der FdP eine Überprüfung der generellen Linienführung der N5 – und nur dies liegt im Kompetenzbereich unseres Parlamentes – als nicht zweckdienlich und nicht wünschenswert. Mit unserem Antrag, der Standesinitiative des Kantons Solothurn nicht Folge zu geben, verbinden wir allerdings die Aufforderung bzw. den Wunsch an das verantwortliche Departement, bei der technischen Gestaltung dieses Nationalstrassenabschnittes alle technisch möglichen

Massnahmen zum Schutz von Landschaft und Umwelt zu realisieren.

Kühne: Die Fraktion der CVP unterstützt mehrheitlich den Antrag der Verkehrskommission. Eine Minderheit möchte der Standesinitiative Solothurn zur Überprüfung der N5 Folge geben und ist von der Bedürfnisfrage nicht überzeugt. Der Entscheid des Solothurnervolkes ist nicht leicht zu deuten, und wir haben es uns auch nicht leicht gemacht, weder in der Fraktion noch in der Verkehrskommission. Die Fragestellung lautete ja nicht einfach: Wollt ihr die N5 zwischen Biel und Solothurn, ja oder nein? Es war ein formeller Prüfungsauftrag. Diesem haben vermutlich auch Leute zugestimmt, welche nicht grundsätzliche Gegner dieses Strassenzuges sind, sondern eine bestmögliche Linienführung wollen. Wir geben uns Rechenschaft darüber, dass die Landschaft entlang der Aare empfindlich ist auf Eingriffe und Kunstbauten. Der Abschnitt stellt hohe Anforderungen an die Planer. Es dürfen keinesfalls nur die veralteten Pläne wieder aus der Schublade gezogen werden. Das schweizerische Nationalstrassennetz ist vor mehr als 20 Jahren konzipiert worden. Sicher würde heute bei einem Neubeginn einiges anders und besser gemacht. Es geht nun aber darum, das begonnene Netz sinnvoll zu vollenden. Nachher sind die Strassenbauten stark zu reduzieren. In Zukunft ist das Schwergewicht der Investitionen auf die Schiene zu legen.

Wir haben uns mit der Frage befasst, ob das fehlende Teilstück der N5 einer grundsätzlichen Überprüfung zu unterstellen ist wie die übrigen Strecken gemäss der Botschaft des Bundesrates.

Wir kommen mehrheitlich zum Schluss, dass es sich um eine Lücke handelt, die in absehbarer Zeit geschlossen werden muss. Dieser Strassenzug hat nicht nur kantonale, sondern nationale Bedeutung. Der Raum Jura und Jurafluss wird durch ihn an das schweizerische Nationalstrassennetz angeschlossen. Mit dem Beschluss zum Bau der Transjurane hat dieses Argument zusätzliches Gewicht erhalten. Der Raum Solothurn verfügt über eine gute Erschliessung mit Nationalstrassen. Wir müssen ihm eine Solidaritätsleistung zumuten zugunsten von Regionen, die grossenteils wirtschaftliche Probleme haben. Gerade für die Kantone Neuenburg, Jura, den Südjura und die Region Biel ist eine gute Verbindung mit den wirtschaftlichen Zentren der deutschen Schweiz von grosser Bedeutung. Dazu kommt das staatspolitische Gewicht. Wir dürfen nicht einen Unterbruch in der Verbindung zwischen den Sprachregionen auf unabsehbare Zeit bestehen lassen.

Es ist eine gesamtschweizerische Erscheinung, dass in der Regel die Anwohner einer Nationalstrasse nicht eitel Freude daran haben. So sind zum Beispiel die enormen Anstrengungen der Glarner und St. Galler am Walensee nicht primär für ihre eigenen Kantonseinwohner vorteilhaft, sondern vor allem für geschätzten Miteidgenossen. Auf der N2 im Kanton Uri werden die Wagen mit einem Stier auf dem Kontrollschild sicher immer eine Minderheit sein. Diese Beispiele können beliebig vermehrt werden. Ohne Beachtung der übergeordneten Interessen geht es nun einfach nicht. *De facto* findet eine Überprüfung dieses Teilstückes statt. Eine grundsätzlich bessere Linienführung ist bisher jedoch nicht gefunden worden. Die von der kantonalen Kommission zur N5 vorgeschlagene Variante «Null +» ist unseres Erachtens keine gute Alternative. Sie beinhaltet Inkonvenienzen einer Nationalstrasse, nämlich den Landbedarf und das Zerschneiden der Grenchner-Witi, ohne die Vorteile gleichzeitig zu erbringen. Die Dörfer bleiben nämlich geteilt und werden nicht entlastet.

Wir legen grossen Wert auf eine umweltfreundliche, landschaftsschonende und Kulturland sparende Linienführung. Damit ist zumindest ein Teil der Initiative Rechnung getragen. Entsprechende Mehrkosten und auch eine gewisse Zeitverzögerung für eine korrekte Abhandlung der Einspracheverfahren dürfen kein Grund sein, um ein rasantes Verfahren zu wählen.

Unser Ja zum Antrag der Kommissionmehrheit ist in diesem Sinne zu verstehen.

M. Gehler: Le 19 mars 1985, à une très forte majorité (30 voix contre 7), le Conseil des Etats rejetait l'initiative du canton de Soleure concernant la N5 entre Bienne et Soleure, décision heureuse, approuvée par les milieux économiques soleurois qui reconnaissaient, dans un article paru dans une brochure éditée par l'Office de développement du canton de Soleure, que par la construction de routes nationales, le canton de Soleure était devenu la région la mieux pourvue du point de vue des communications routières, qui ont apporté à ce canton d'énormes possibilités de développement. Nous sommes sensibilisés par cette constatation faite par les milieux économiques soleurois, à plus forte raison que le délégué neuchâtelois aux questions économiques a émis des considérants allant dans ce sens lorsqu'il a affirmé que chaque fois qu'un projet industriel échouait dans le canton de Neuchâtel, l'échec était dû à l'insuffisance des voies de communication.

Les régions de l'arc horloger ont manifestement souffert sur le plan économique et les cantons concernés ont consenti à d'importants efforts pour venir au secours desdites régions. C'est tout au moins le cas du canton de Berne qui n'a pas ménagé ses efforts en faveur de l'industrie du Jura bernois et de celle de la région biennoise qui ensemble comptent environ 150 000 habitants et offrent plus de 60 000 places de travail. Il est évident, et d'autres l'ont remarqué avant nous, que les voies de communication routière et ferroviaire contribuent d'une manière non négligeable au développement économique d'une région. Or, la région de l'arc horloger a besoin d'exploiter toutes les possibilités existantes, afin d'assurer au mieux et dans les meilleures conditions les efforts de reconversion et de diversification industrielles entrepris depuis quelques années. Dans ce contexte, de bonnes voies de communication peuvent jouer un rôle prépondérant.

Par ailleurs, nous nous permettons une réflexion de nature exclusivement politique. L'initiative cantonale soleuroise remet en question la construction de la N5 à partir de Zuchwil en direction de l'ouest. Les Romands – et vous le comprendrez aisément – éprouveront quelques difficultés à l'égard d'une définition de ce genre. En effet, comme le canton de Berne, le canton de Soleure doit assurer sa fonction de trait d'union entre deux régions linguistiques du pays. Il n'est pas sans importance – me semble-t-il – de lui rappeler sa vocation historique à l'occasion du présent débat. D'autre part, nous considérons qu'il est un acte de solidarité confédérale, et particulièrement à l'égard des régions encore mal desservies actuellement, que de réaliser intégralement le réseau des routes nationales, tel que défini dans l'arrêté fédéral du 21 janvier 1960, à savoir, en l'occurrence, également le tronçon Luterbach–bifurcation de la N1 à Yverdon. De plus, force est de constater que la construction de la N5 entre Soleure et Bienne n'est pas seulement l'affaire de nos amis confédérés soleurois. Au contraire, cette réalisation concerne quatre cantons, à savoir ceux de Vaud, de Berne, de Neuchâtel et du Jura qui tous se sont exprimés en faveur de la construction de la N5 telle qu'initialement prévue. Ainsi la N5 est non seulement d'importance régionale, mais elle exerce un impact d'intérêt national. En outre, elle a une fonction importante puisqu'elle est appelée à devenir un axe routier devant collecter les voies de communication transversales qui débouchent des différentes vallées jurassiennes, telles que les routes principales T10 et T20, ainsi que la Transjurane dite N16. Elle a par conséquent pour mission de raccorder le trafic correspondant au grand axe Ouest-Est qu'est la N1. De plus, elle relie directement les villes sises au pied du Jura.

Sur le plan des nuisances – il faut le relever – il faut reconnaître qu'une fois la N5 terminée, de nombreuses localités traversées actuellement par la route du pied du Jura seront soulagées des nuisances du trafic de transit. En outre, conscients de nos responsabilités, nous demandons instamment que la N5 soit intégrée avec grand soin dans le

paysage et que des mesures de protection antiphonique soient prises là où la N5 touche des terrains à bâtir. Il s'agira également de prendre en considération les terrains agricoles, dont il est possible d'atténuer les pertes par le biais de remembrements parcellaires qui, semble-t-il, sont en cours dans la région concernée.

Nous constatons que dans l'ensemble, et d'une manière générale, les routes nationales apportent de grands avantages à toute la collectivité. Ainsi, en conclusion, il est urgent de désenclaver les régions de l'arc horloger qui, jusqu'à présent, ont été – et je tiens à le souligner – les enfants pauvres en matière de liaisons routières et, évidemment, notamment en matière de construction de routes nationales. La suspension ou la non-réalisation de la N5 entre Bienne et Soleure causerait un grave préjudice économique aux cantons de Vaud, Neuchâtel, Berne et du Jura, notamment à la région biennoise et à celle du Jura bernois. Au nom du groupe de l'UDC, je vous prie de ne pas donner suite à l'initiative du canton de Soleure, qui est contraire à l'intérêt général du pays et qui, de plus, porte atteinte à l'esprit de solidarité confédérale sans lequel une coexistence harmonieuse entre citoyens de différents cantons deviendrait illusoire. Le groupe UDC vous demande de soutenir la proposition de la majorité de la Commission des transports et du trafic.

Herczog: Die PdA/PSA/POCH-Fraktion unterstützt die Standesinitiative des Kantons Solothurn und ist gegen den Antrag der Mehrheit der Verkehrskommission. Bundesrat und Verkehrskommission führen fünf Argumente an, die für die N5 und gegen die Standesinitiative sprechen sollen.

1. Die N5 sei aufgrund des Beschlusses der Bundesversammlung vom Juni 1960 eine wichtige Strassenverbindung von gesamtschweizerischer Bedeutung.
2. Die N5 hätte eine bedeutende wirtschaftliche Tragweite.
3. Die N5 solle als durchgehende Verbindung erstellt werden.
4. Die N5 solle die Gemeinden und Regionen vom Verkehr entlasten.
5. Man werde ja Rücksicht auf Landschafts- und Umweltschutz nehmen.

Alle fünf Argumente gehören zum klassischen alten Repertoire der Befürworter x-welcher Autobahnen. Sie können auch heute problemlos widerlegt werden.

1. Die N5 hat keine gesamtschweizerische Bedeutung. Abgesehen davon, dass die Kodifizierung dieses Credo bereits ein Vierteljahrhundert zurückliegt und auch stockkonservative Politiker kaum behaupten können, es habe sich inzwischen nichts geändert; abgesehen von dieser Tatsache, hat die Gesamtverkehrskommission eindeutig festgestellt, die N5 verbinde die Städte und Dörfer entlang dem Jurasüdfuss. Nichts anderes ist ihre Aufgabe. Demnach hat also die N5 keine Funktion einer nationalen Ost-West-Transversale. Dies wird selbstverständlich und richtigerweise durch die N1 und N12 erfüllt. Die der N5 zugeordnete Funktion ist eindeutig regional.

2. Die N5 hat keine, zumindest keine positive wirtschaftliche Tragweite. Wir haben dies ja auch diskutiert im Zusammenhang mit der Transjurane. Hier ein konkretes Beispiel: Im Raum Oensingen–Olten wurde eben diese wirtschaftliche Tragweite einer Autobahn, nämlich der N1, untersucht. Man stellte fest, dass die grosse Zahl der neu angesiedelten Firmen, die eben wegen der neuen Autobahn ihren Standort gewählt hatten, vorwiegend und in erster Linie Verteil- und Handelsbetriebe mit geringer Arbeitsplatzzahl sind.

Tendenziell also schwächen Autobahnen durch die Sogwirkung wirtschaftsschwache Räume noch mehr und stärken die wirtschaftlichen Zentren. Ich bitte Sie auch, für (bereits zurückliegende) nationale Forschungsprogramme hier nicht nur die Kredite zu beschliessen, sondern auch die Konsequenzen daraus endlich zu akzeptieren und zur Kenntnis zu nehmen.

Es ist einfach nicht wahr, wenn man meint, dass die blosser Errichtung einer Autobahn *a priori* zur Verbesserung der lokalen wirtschaftlichen Situation führt. Hier würde die Investitions- und Innovationsrisikogarantie eher noch etwas dazu bringen. Die Ursache für den wirtschaftlichen Substanzverlust im Raum zwischen Zuchwil und Biel liegt also kaum in der Abwesenheit der N5, sondern sie liegt in der industriellen Monokultur dieser Region und in den Rückständen der technologischen Entwicklung.

3. Die N5 kann und muss keine durchgehende Verbindung herstellen. Zwischen Biel und La Neuveville ist sie bekanntlich – wenn Sie schon entlang des Bielersees gelaufen oder gefahren sind, wissen Sie das – zweispurig und nicht richtungstrennt. Trotz der löblichen Tunnelvariante bei Ligerz ist sie bereits heute keine und wird auch nie eine durchgehende Autobahnverbindung sein.

Zudem ist eine solche Forderung nach der durchgehenden Verbindung nicht richtig und auch unnötig. Im Raume Neuenburg–Murten–Freiburg liegen innerhalb von 30 Kilometern drei Nationalstrassen: die N1, die N12 und die N5. Es ist also bereits heute schon ein Luxus.

Die Ideologie der durchgehenden Verbindung entspricht lediglich der Autobahneuphorie der fünfziger Jahre und nicht den heutigen modernen Bedürfnissen. Moderne Bedürfnisse bedeuten heute nicht die Befriedigung irgendwelcher Verkehrsbedürfnisse und möglicher Verkehrsaufkommen; aktuelle Verkehrsplanung muss angebots- und nicht bedarfsorientiert sein.

4. Die N5 wird die Gemeinden nicht vom Verkehr entlasten. Der Entlastungsglaube ist eigentlich der unsinnigste in dieser ganzen Argumentation. Er wurde schon mehrmals widerlegt, aber er tönt immer wieder unaufhörlich wie ein alter Leierkasten.

1982 zählte das Solothurner Tiefbauamt auf der heutigen T5 16 000 bis 20 000 Fahrzeuge. Aufgrund der Verkehrsumlegungsprognose, die man heute im Rahmen der Verkehrsplanung anwendet, nicht nur auf schweizerischer Ebene, wird erwartet, dass etwa 10 000 Fahrzeuge auf die N5 abwandern würden, der Rest bliebe auf der T5 und auf der Strasse Solothurn–Lyss. Die also verbleibenden 8000 bis 10 000 Fahrzeuge verunmöglichen irgendwelche wohnqualitätsmässige oder verkehrstechnische Verbesserungen. Die Verkehrsmenge müsste, will man eigentliche Verkehrsverbesserungen erreichen, Herr Bundesrat Schlumpf, effektiv halbiert werden. Einen Entlastungseffekt durch die neue Autobahn kann es nicht geben. Sie wird – im Gegenteil – zusätzlichen Verkehr produzieren. Ich habe darauf bereits mehrfach hingewiesen mit dem Beispiel der Axenstrasse, die nach der Eröffnung des Seelisbergtunnels 15 Prozent mehr Verkehr aufwies als vorher.

5. Der Wunsch der Kommission, dass bei der N5-Projektierung auf Landschaft und Umweltschutz Rücksicht zu nehmen sei, ist meiner Ansicht nach einfach lächerlich. Die Kommission weiss genauso gut wie ich, dass dieser Wunsch eine Leerformel ist und bleiben muss. Heute, da der Bundesrat und Frau Bundesrätin Kopp wegen der Fruchtfolgeflächen neue Begriffe, auch neue französische Begriffe, kreieren und drohende Mahnfinger erheben, da nationale Forschungsprogramme zum häuslicheren Umgang mit dem Boden erarbeitet werden, wird jetzt einfach aus Zwangerei und aus Uneinsichtigkeit an einem Konzept der fünfziger Jahre festgehalten und 107 Hektaren Kulturland, mit welcher Variante auch immer, einfach dem Verkehr geopfert. Ich bin kein Landwirtschaftsexperte, aber 107 Hektaren würden gut und gern zehn Kleinbauernbetriebe absetzen. Die N5 soll – es wurde darauf hingewiesen – durch eine wertvolle Landschaft führen; auf das gehe ich gar nicht mehr ein. Für die Stadt Biel, das kennt Herr Fehr besser als ich, wäre die heutige Variante eine absolute Katastrophe, von der Abtrennung vom See mit allen Tunnelproblemen bis zur Bauerei während 10 bis 15 Jahren.

Zum Schluss: Im Januar 1983 nahm das Bieler Stadtparlament Stellung zum Bericht der stadträtlichen N5-Kommission. Das Ergebnis: Mit 27 zu 19 Stimmen wurde der Bau der

N5 abgelehnt. Dann fiel im Juni 1983 der unmissverständliche Entscheid des Solothurner Volkes gegen die N5. Ich bin schon erstaunt, mit welcher obrigkeitlichen Arroganz sowohl Bundesrat wie Verkehrskommission demokratische Entscheide nicht ernst nehmen, weil sie ihnen nicht passen. Wer einmal gemäss dem Prinzip handelt, was nicht sein dürfe, könne nicht sein, kann schwer von einer Rechthaberei wegkommen.

Ich bin strikte der Auffassung, dass es prioritäre Aufgabe unseres Parlaments ist, den landesweiten Konsens zu suchen und nicht mutwillig zu zerstören. Ich bitte Sie, im Gegensatz zur Verkehrskommission und zum Bundesrat, der Initiative der Solothurner Bevölkerung Folge zu geben.

M. Houmard: Le Conseil d'Etat soleurois, à l'unanimité, était favorable à la construction de la N5. Le Parlement soleurois avait suivi l'Exécutif à une forte majorité. Mais la volonté du peuple demandant par le vote du 26 juin 1983 de déposer une initiative auprès de la Confédération a créé une situation nouvelle. Le gouvernement s'est alors vu contraint de soutenir tous les efforts susceptibles d'aboutir le plus rapidement possible à une solution, y compris celle du réexamen approfondi du tracé. Selon nos renseignements, les auteurs de l'initiative ont fait campagne pour un tracé plus écologique et non pas contre la construction de la N5. On ne permettra, toutefois, de poser la question de savoir s'il ne s'agissait pas pour certains d'une tactique dilatoire, afin de saboter la construction de cette route nationale. En revanche, je ne crois pas la majorité des Soleurois égoïstes au point de se contenter d'être eux-mêmes reliés au réseau national et de ne pas accorder le même privilège à la région biennoise et au Jura bernois. Vous l'aurez noté, je ne veux pas mettre d'huile sur le feu mais bien davantage verser une goutte d'huile dans les rouages. Il n'y va pas d'une question de prestige, il s'agit bien plus d'un raccordement non seulement nécessaire mais logique.

Le projet fait partie de l'ensemble du réseau des routes nationales retenu par l'arrêté fédéral du 21 janvier 1960. Le tracé a été réexaminé en détail par les commissions des Etats et du Conseil national en collaboration avec les offices cantonaux de Berne et de Soleure. En résumé, vous l'avez entendu, le volume du trafic ainsi que l'intérêt général parlent en faveur de la N5. La solution «Zéro+» n'est pas raisonnable. Il est impensable de léguer à nos après-venants une lacune aussi importante dans le réseau des routes nationales. La route Yverdon-Neuchâtel-Bienne est en voie de réalisation. Le tronçon Bienne-Soleure est donc essentiel si l'on veut que cet axe remplisse les tâches qui lui sont attribuées dans le cadre du réseau national.

La région du pied du Jura a été suffisamment délaissée sur le plan ferroviaire. Il est temps de raccorder cette région au moins au réseau national. Chacun reconnaît que le temps du bétonnage technique de nos vallées est dépassé. Mais le Conseil fédéral a donné suffisamment d'assurances pour une intégration adéquate de la N5 au paysage. Là où l'auto-route touche des terrains à bâtir, toutes les mesures de protection antiphonique seront prises. Le Conseil fédéral s'est même engagé à veiller à ce que la flore et la faune ne soient pas influencées. Nous l'en remercions.

Il en allait d'ailleurs de même lorsque nous avons décidé la construction de la Transjurane N16. Le tracé définitif, respectivement la classification de la Transjurane dans la vallée de Tavannes, faisait et fait encore l'objet d'études détaillées. Cela n'a pas empêché le Parlement de prendre une décision quant au principe. Pour la N5, comme pour la Transjurane, les responsables veilleront à ce que la solution retenue par le département s'intègre le mieux possible à l'environnement. Donc, le peuple soleurois pourra être satisfait.

Mais de grâce, ne sacrifions pas l'avenir économique de l'arc horloger, c'est-à-dire le Nord vaudois, Neuchâtel et le Jura bernois sur l'autel de l'écologie.

M. Herczog relevait tout à l'heure que les difficultés économiques ne venaient pas du manque de routes nationales mais de la monostructure industrielle de cette région. Monsieur Herczog, nous le savons mieux que vous. Il s'agit de

diversifier cette région et la diversification passe justement par une meilleure desserte de cette région économique. La N5 doit relier Luterbach à Yverdon par Soleure, Bienne et Neuchâtel. Aujourd'hui, ce n'est plus le moment de tergiverser: la N5 doit être réalisée dans les meilleurs délais, la région du pied du Jura a déjà été suffisamment touchée par la récession économique. Il est temps de passer aux actes sans tarder. Je vous invite donc à suivre la proposition de la majorité de la commission.

Leuenberger-Solothurn: Sie werden von einem Solothurner nichts anderes erwarten, als dass er noch einmal und mit Nachdruck auf den Volksentscheid vom Juni 1983 hinweist, als eine grosse Mehrheit aller Solothurner, aller Bezirke, eine Überprüfung dieser N5 verlangt hat. Sie hat nicht nur eine Überprüfung der Linienführung verlangt, wie das behauptet worden ist, sondern sie hat verlangt, es seien die Bedürfnisfrage, die Zweckmässigkeitsfrage und die Auswirkungen abzuklären. Das hat das Volk verlangt. In anderen Kantonen hat die löbliche Regierung mit ebenso grosser Deutlichkeit gesagt, man wolle diese N5. Herr Houmard hat es eben ausgeführt. Auch die Solothurner Regierung hat bis zum Tage dieses Volksentscheides diese N5 in den Himmel hochgelobt und hat erst am Abend dieses Junitages 1983 gemerkt, dass offenbar ein Umschwung stattgefunden hat. Ich bin nicht ganz sicher, ob heute eine Volksabstimmung im Kanton Bern die Regierung in dieser Frage stützen würde.

Wenn die Mehrheit der Verkehrskommission behauptet, es gelte, die Interessen der Bewohner der Städte Grenchen und Solothurn zu wahren, indem man die N5 baue und die Überprüfung ablehne, so muss ich in aller Bescheidenheit darauf hinweisen, dass genau die Bewohner dieser beiden Städte in ihrer Mehrheit bei der Volksabstimmung 1983 der Überprüfung zugestimmt hatten.

Einige Votanten aus dem Raum Neuenburg, Biel und Jura haben bereits behauptet oder werden es noch tun, die Solothurner seien Egoisten, sie möchten einen Sperrriegel einbauen, anstatt ein trait d'union zu sein. Ich lade Sie alle sehr herzlich ein, gelegentlich mit Ihrem Wagen von Biel nach Solothurn zu fahren. Sie werden feststellen, dass ab Grenchen kein Saumpfad nach Solothurn führt. Das ist eine breite Strasse mit getrennter Fahrradspur, eine Rennpiste, wie wir das nennen. Wenn man diese Strasse mit der bernischen Strasse ab Lengnau vergleicht, könnte man zum Schluss kommen, dass die Solothurner bisher in ihrer Strassenbaupolitik sehr offen waren, sehr einladend waren. Möglicherweise werden die Berner da einige Probleme haben. Wenn heute Berner hier antreten und sagen, die Solothurner seien Egoisten, so könnte diese Behauptung am Tag und in der Stunde ein Bumerang werden, wenn es um den Rawil geht. Die Walliser werden dann den Bernern vorwerfen, sie seien ein Sperrriegel, und ich bin interessiert daran, was man dann sagen wird. Ich habe hier für die Überprüfung und damit – das sage ich deutlich – gegen die N5 plädiert als Anwohner der heutigen Bielstrasse in Solothurn, die entlastet werden soll. Genau das glauben wir nicht mehr, weil nämlich die Solothurner Expertenkommission uns dargelegt hat, dass der grösste Teil des Verkehrs auf diesen Strassen hausgemacht ist. Somit werden wir keine Entlastung erfahren. Wir werden nicht nur den Lärm in unserem Wohngebiet weiter haben, sondern es wird uns noch das Naherholungsgebiet, in dem wir uns heute noch einigermassen erholen können, zerstört. Ich bitte Sie eindringlich, der Standesinitiative Folge zu geben.

Oehen: Wenn man diese Diskussion anhört, kommt man zum Eindruck, als seien seit 1960, als unsere Vorgänger hier in diesem hohen Hause das Nationalstrassennetz festlegten, keine neuen Erkenntnisse gewonnen worden. Gestatten Sie mir vorerst zu diesem Thema einige Hinweise:

1. Es ist auch heute unbestritten, dass gute Strassen, seien es Autobahnen oder andere, nicht Verkehrsentlastungen

bringen, sondern neuen Verkehr produzieren. Das ist eine feststehende Tatsache.

2. Es ist, glaube ich, heute sogar ein Konsens in unserem Rate vorhanden, dass der öffentliche Verkehr zu Lasten des Privatverkehrs ganz bewusst zu fördern sei.

3. Es ist unbestritten, dass der Privatverkehr, auch wenn einmal jedes Auto einen Katalysator hat, umweltbelastender ist als der öffentliche Verkehr.

4. Vor einem Plan Bahn 2000 war noch vor zwei, drei Jahren nichts bekannt. Wenn diese Bahn 2000 realisiert werden wird, sind die Verbindungen gerade in dem zur Diskussion stehenden Raum derart viel besser, dass der grösste Teil der Argumentation, die heute hier angeführt wird, in sich zusammenfällt. Sollte insbesondere die Jurasüdfuss-Variante dieser Bahn 2000 realisiert werden, würden wir genau in diesem Raum eine ausserordentlich kostspielige Doppelspurigkeit mit erstklassigen Verkehrsverbindungen realisieren.

Die Argumentation unserer Kommission auf Seite 4 gibt mir Anlass zu einer kritischen Betrachtung. Es wird dort erklärt: «Würde der Abschnitt Solothurn–Biel aus der N5 gestrichen, würden diese Kantone verkehrsmässig, verkehrspolitisch und wirtschaftlich 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. Es wurde hier vom Vorredner Herzog bereits darauf hingewiesen, dass hier erstens keine gesamtschweizerischen Interessen im Spiel stehen. Zweitens: Wenn wir weiterfahren, die Wirtschaftspolitik und die wirtschaftspolitischen Interessen immer prioritär zu behandeln, zu Lasten aller übrigen Interessen – ökologischer Interessen, umweltschutzpolitischer Interessen im weitesten Sinne –, werden unsere Lebensgrundlagen in diesem Lande trotz allen schönen Absichtserklärungen im Verlaufe der nächsten zwei Jahrzehnte endgültig zugrunde gehen. Wir sollten nun endlich erkennen, dass die ständige Behauptung, die Wirtschaft habe die Priorität, eine äusserst gefährliche und selbstschädigende Haltung darstellt. Verkehrsmässig und verkehrspolitisch ist die Situation nicht so, wie sie hier dargestellt wird; dies aus dem Grunde, den ich Ihnen vorher unter dem Titel «Neue Erkenntnisse» dargelegt habe.

Noch zur Wirtschaftlichkeit: Es ist eine Tatsache, dass Strassenverbindungen zur Entflechtung der Arbeitsplätze und Wohngebiete beitragen. Ich glaube, es ist eine gesellschaftspolitische Erkenntnis unserer Zeit, dass diese Entflechtung – sobald sie auf grössere Distanz geht – höchst unerwünscht ist. Die Entflechtung kann im kleinsten Raum sinnvoll sein, aber sie ist nicht sinnvoll, wenn sie grossräumig, wie das durch Autobahnen zu erwarten ist, gefördert wird. Wenn wir uns über die Nationalstrassendichte Rechenschaft geben, die in unserem Lande schon vorhanden ist oder noch realisiert werden soll, und auf der anderen Seite die Geschwindigkeit des Autos in Rechnung stellen, so muss man sich gelegentlich schon fragen, ob wir eigentlich Nationalstrassen in weiser Voraussicht auf jene Zeit bauen, da man wieder mit dem Pferdezug von Bern nach Zürich gehen muss. Wir können den Automobilisten, die grosse Distanzen überwinden, zumuten, einen bestimmten Weg – und das können ohne weiteres 30 Kilometer sein – zuerst auf normalen Strassen zu fahren, bis sie auf dem Autobahnnetz sind. Die Schweiz ist mit ihrer Autobahndichte einzigartig auf dieser Welt und eigentlich nur vergleichbar einem industriellen Grossraum wie Gross-London oder Gross-New York. Ich empfinde es als hellen Wahnsinn, wenn wir heute noch so tun, als ob diese Dichte des Autobahnnetzes nicht genügen würde.

Zur Energiepolitik grundsätzlich: Ich glaube, wer sich mit Energiefragen auseinandersetzt, kommt zum Schluss, dass unter allen Umständen das Verkehrs- und Transportbedürfnis nicht weiter forciert, sondern vermindert werden müsste. Das ist ein Thema, das wir überhaupt noch nicht – ich glaube, nicht einmal gedanklich – erarbeitet haben; ich bitte

Sie, nehmen Sie diesen Satz einmal entgegen. Wer echte Energiepolitik betreiben will, muss dafür sorgen, dass die Verkehrsbedürfnisse vermindert werden. Wenn Sie das wollen, dann dürfen Sie unter keinen Umständen einfach an dem festhalten, was 1960 uns allen als richtig erschien.

Zum Schluss: Ich empfinde es als Sturheit – entschuldigen Sie den Ausdruck –, wenn wir die bescheidene Bitte des Solothurner Volkes um Überprüfung dieser Strassenführung einfach ablehnen und sagen: Nein, das tun wir nicht! Vor 25 Jahren haben wir entschieden, und dabei bleibt's! Ich empfinde eine derartige Haltung als einen staatspolitisch schweren Fehler gegenüber unseren Miteidgenossen und Mitbürgern.

Ich bitte Sie, nicht zuletzt aus diesem Grunde, der Standesinitiative des Kantons Solothurn zuzustimmen. Wenn dann die Überprüfung stattgefunden hat, sind wir noch immer frei, in Würdigung aller Argumente, ja oder nein zu sagen. Die Fraktion wird sich dem Antrag des Standes Solothurn anschliessen.

Bircher: Der Kommissionspräsident, Herr Aregger, hat schon zu Beginn seines Votums darauf hingewiesen, dass es sich bei der N5 um eine Ausführung des Bundesbeschlusses von 1960 handle. Diesem Netz, das damals mit dem Bundesbeschluss beschlossen worden sei, müsse nun auch zur Nachachtung verholten werden. Ich möchte Sie einfach an ein Zitat erinnern, das Sie in Ihren Unterlagen erhalten haben. Die Solothurner Regierung hat uns eindringlich in Erinnerung gerufen – und ich wiederhole diesen Aufruf –, dass in den letzten 25 Jahren grundsätzlich neue Gesichtspunkte aufgetaucht sind, die eine Gesamtüberprüfung des Projektes N5 unumgänglich machten. Über diesen Satz – von mir aus gesehen ein Kernsatz zum Thema der Neuüberprüfung der N5 – dürfen wir nicht einfach hinwegsehen. Gesellschaftlich, aber auch planerisch neue Gesichtspunkte sind seit 1960 aufgetaucht. Ein Parlament, das sich laufend mit wirtschaftspolitischen und finanzpolitischen Bocksprüngen fast übertut, darf in dieser Frage nicht so tun, als ob die Welt seit 1960 stillgestanden wäre. Dies gilt im ganzen Bereich Verkehrspolitik und hier jetzt bezogen auf die N5 im Bereich der Nationalstrassen.

Bei den Ausführungen des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes, die Sie in der Zusammenfassung erhalten haben, wird etwas grosszügig gesagt: Es sei nicht Sache des Kantons Solothurn, über die N5 Solothurn–Biel zu befinden. Ich frage mich einfach: Wer soll denn über so ein Stück befinden? Wir hatten 1960 keine Möglichkeit, das Schweizervolk zu befragen. Es gab damals kein fakultatives und erst recht kein obligatorisches Referendum. Wollen Sie wirklich heute einen Volksentscheid von 30 000 Ja zu 17 000 Nein nicht als einen bedeutenden Fingerzeig eines betroffenen Kantons anerkennen? Wenn dem so ist, ist unsere Auffassung von einem demokratischen Volksentscheid ein bisschen anders.

Zum Schluss möchte ich Sie noch an etwas erinnern, was kurz von Herr Kühne angetönt wurde, nur hat er eine andere Schlussfolgerung gezogen: Er hat gesagt, entlang des Jura-fusses brauche es nun einmal diese N5-Verbindung. Es sei staatspolitisch von Bedeutung, eine Nationalstrassenverbindung in die Westschweiz zu haben. Wir haben aber bereits die N12, die N1, und wir sollen jetzt drittens die N5 mit einer durchgehenden Verbindung ins Welschland erhalten. Drei Autobahnen auf einem so engen Korridor ist unseres Erachtens einfach zuviel, und deshalb bitte ich Sie – mit der starken Minderheit der Verkehrskommission –, den Antrag auf Überprüfung der gut überlegten Varianten, die uns präsentiert wurden, so auch die Alternative «Null +», mit der Überweisung der Standesinitiative zu unterstützen.

Präsident: Der Ratspräsident hat Herrn Bircher, auf Kosten des Kontingents von Herrn Ruch-Zuchwil, drei Minuten Redezeit zugestanden.

Wanner: Wenn wir über die Standesinitiative des Kantons Solothurn befinden, so müssen wir uns zurückbesinnen auf

die Frage, die dem Solothurnervolk in bezug auf die Anhebung einer Standesinitiative vorgelegt wurde. Diese lautete dahin, ob Bundesrat und Parlament die Überprüfung der N5 im Bereich Solothurn–Grenchen–Biel zu beantragen sei. Oder anders gesagt: Wer heute für die Standesinitiative eintritt, dem kann nicht zwingend vorgeworfen werden, er sei generell gegen die Realisierung der N5. Aus dieser Optik heraus muss der seinerzeitige Entscheid des Solothurner Volkes gesehen werden. Diese Betrachtungsweise ist es denn auch, die mich in Respektierung des Volksentscheides veranlasst, der Standesinitiative zuzustimmen. Der eindeutige Entscheid des Ständerates und der Antrag unserer Verkehrskommission lassen aber kaum Zweifel am Ausgang der Abstimmung im Nationalrat zu.

Ich möchte feststellen, dass Solothurner gute Demokraten sind und auch einen negativen Entscheid zu respektieren wissen, obwohl – und dies möchte ich nicht verschweigen – einmal mehr einige Gedanken über den Wert einer Standesinitiative anzubringen wären. Wie dem auch sei: Die Verkehrsverhältnisse in der betroffenen Region bedürfen einer dringenden Sanierung, unabhängig davon, ob die N5 realisiert wird oder nicht. Zudem werden für die N5 wirtschaftliche und nicht zuletzt staatspolitische Interessen ins Feld geführt.

Rückblickend bleibt festzustellen, dass es wohl seinerzeit am besten gewesen wäre, den fraglichen Abschnitt unseres Nationalstrassennetzes ebenfalls der Kommission Biel zur Überprüfung zu unterbreiten. Der Kanton Solothurn hat für den Fall der Ablehnung der Standesinitiative rechtzeitig nach Varianten und technischen Verbesserungen gesucht. Er hat diese auch den zuständigen Instanzen unterbreitet. Wenn die N5 realisiert wird, so sind die Erwartungen des Solothurner Volkes und der betroffenen Gemeinden hoch. Dies ist um so verständlicher, weil heute die technischen Möglichkeiten wesentlich besser sind, als dies noch vor Jahren der Fall war. Solche Möglichkeiten bestehen insbesondere im Raum der Gemeinden Lüsslingen, Nennigkofen und allenfalls der Stadt Grenchen. Herr Bundesrat, wir erwarten von Ihnen, dass Sie sich für diese Anliegen verwenden, selbst dann, wenn zu diesem Zwecke unkonventionelle und nicht billige Verfahren eingesetzt werden müssen. Dies dürfte um so leichter fallen, als beim Nationalstrassenbau die finanziellen Mittel vorhanden sind und die Forderungen nach umweltgerechtem und sparsamem Strassenbau unüberhörbar geworden sind.

Wellauer: Bei der Initiative des Kantons Solothurn geht es um einen so eindeutigen Volksentscheid, dass man sich sicher damit auseinandersetzen muss. Dem Inhalt der Initiative ist zu entnehmen, dass für das solothurnische Teilstück der N5 von 13,4 Kilometern Länge grundsätzlich die Bedürfnisfrage zu überprüfen sei. Zusätzlich geht es auch um eine Überprüfung der verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Auswirkungen, der Lebensqualität, des Einflusses auf die Landwirtschaft und der volkswirtschaftlichen Belastungen und Auswirkungen. Für uns, das Parlament, stellt sich die zentrale Frage, ob dieses Teilstück der N5 im Nationalstrassennetz zu belassen sei oder nicht. Mit anderen Worten: Ist dieses Teilstück von nationaler Bedeutung oder nicht? Das Parlament hat nur über diese Bedürfnisfrage zu befinden und nicht über Änderungen der Linienführung, über Tunnelvarianten, bessere Einpassung in die Landschaft und über Naturschutzmassnahmen. Diese Entscheide liegen in der Kompetenz des Bundesrates. Ich hoffe und bin auch überzeugt davon, dass er diesen Problemen grösste Aufmerksamkeit schenken wird.

Für das Parlament geht es um einen politischen Entscheid, um den wir nicht herumkommen. Da hilft auch der vielleicht gutgemeinte Antrag von Herrn Günter nicht weiter, der eine nochmalige Überprüfung der Strecke Solothurn–Biel durch die Kommission NUP verlangt. Das schweizerische Nationalstrassennetz wurde seinerzeit als geschlossenes System konzipiert. Bei der Standesinitiative Solothurn geht es heute nur um die Frage: Können wir im Interesse einer Region auf dieses geschlossene System verzichten? Den Interessen

dieser Region stehen die Interessen der übrigen Landesteile, insbesondere der Nachbarkantone Waadt, Neuenburg, Bern, Jura und Freiburg, gegenüber. Sie sind an einer durchgehenden N5 interessiert. Es geht also hier um ein Abwägen verschiedener Interessen. Der Verkehr entlang des Jurasüdfusses ist nun einmal da, und er ist nicht unbedeutend und lässt sich auch nicht wegzaubern. Es stellt sich die Frage, ob wir für diesen national bedeutsamen Verkehr eine neue Strasse bauen sollen oder ob man den ganzen Verkehr, wie bis jetzt, durch die Ortschaften schleusen soll. Es geht nicht allein um den Umweltschutz, sondern ebenso sehr um den Schutz der Menschen, die in dieser Gegend wohnen. Bei diesem Abwägen kann im nationalen Interesse, aber auch im Interesse der betroffenen Bevölkerung und auch der durchfahrenen Ortschaften auf die durchgehende N5 nicht verzichtet werden. Herr Herzog, das hat mit Rechthaberei und Arroganz gar nichts zu tun. Aus diesem Grunde – und nur aus diesem Grunde – ist eben der Standesinitiative Solothurn keine Folge zu geben.

Wir wollen aber damit nicht einfach zur Tagesordnung übergehen. Die Bedenken und Einwände der Standesinitiative – soweit sie den Landschafts- und Umweltschutz betreffen – sind durchaus ernstzunehmen. Wir haben am Anfang des Nationalstrassenbaues in dieser Hinsicht schwer gesündigt. Herr Bircher, ich bin mit Ihnen einverstanden: Die Welt ist in den letzten Jahren nicht stillgestanden. Landschafts- und Umweltschutz ist heute Allgemeingut und hat auch bei den zuständigen Ämtern und projektierenden Ingenieuren Verständnis gefunden.

Bei der zur Diskussion stehenden Strecke handelt es sich um eine Gegend, die ein besonders sorgfältiges Vorgehen zum Schutz der Landschaft und Umwelt verlangt. Bei der Wahl der Linienführung und Projektierung sind deshalb alle technisch und finanziell verantwortbaren Massnahmen vorzusehen, um Eingriffe in die Landschaft möglichst klein zu halten. Dass dies möglich ist, zeigt die heute im Bau befindliche Nationalstrasse längs des Walensees. Wer es nicht glaubt, den wird sicher unser Kollege Bürer zu einer Besichtigung von Quinten aus einmal einladen.

Ich bitte – wie schon viele Vorredner – den Bundesrat, bei der N5 die gleiche Sorgfaltspflicht anzuwenden, auch wenn dies einiges mehr kostet.

Frau Robert: Die Grünen unterstützen die Standesinitiative des Kantons Solothurn. Ich möchte daran erinnern, dass auch das Bieler Stadtparlament im Jahr 1983 eine Überprüfung beschlossen hat. Die Einsicht wächst, dass wir mit der N5 eine Lösung verwirklichen wollen, die von gestern ist; eine Lösung von gestern, die für unsere heutigen Probleme und die Probleme von morgen keine Lösung darstellt und uns im Gegenteil negative Effekte beschert.

Sie haben es gehört: die Region hat Verkehrsprobleme. Wir wissen aber auch aus allen bis heute getätigten Untersuchungen, dass die Entlastung der dortigen Dörfer und Städtchen durch die N5 höchstens 15 bis 25 Prozent betragen wird und dass auch diese kleine Entlastung nur kurzfristig sein wird. Ich erinnere Sie daran, dass sehr viele Gemeinden, die einstmals gehofft haben, durch eine Nationalstrasse eine Verkehrsberuhigung zu erfahren, heute, wenige Jahre später, wieder Umfahrungsstrassen bauen müssen.

Was die wirtschaftlichen Probleme anbelangt, so haben sie ganz andere Wurzeln und werden durch den Bau der N5 nicht gelöst. Auch hier wird von Experten eher das Gegenteil befürchtet, nämlich dass die Region wirtschaftlich noch mehr ausbluten wird, indem die N5 dazu veranlasst, dass sich die wirtschaftlichen Zentren mehr in die Agglomerationen westlich und nördlich verlagern werden.

Der wichtigste Punkt scheint mir aber die Zerstörung von Natur- und Kulturland. Ich spreche hier als Vertreterin eines ausgesprochenen Agrarkantons. Diese N5 wird uns im Kanton Bern noch ganz gewaltige Probleme bringen. Wir werden durch diese N5 110 Hektaren bestes Kulturland verlieren; wir unterstützen demgegenüber Bauern in Hanglagen mit teurem Geld: das ist ein Widerspruch. Die Bauern im Kanton Bern sind durch die Tatsache aufgeschreckt wor-

den, dass bei uns rund 7000 Hektaren Fruchtfolgefläche fehlen. Mit der N5 werden wir noch mehr Kulturland zerstören; es verbleibt uns nur noch eine Möglichkeit, nämlich Bauland wieder zurückzuzonen.

Ich kann Ihnen versichern, dass im Bauernkanton Bern der Widerstand gegen solche Strassenprojekte wächst; Sie werden sich damit auseinandersetzen müssen.

Wir tragen hier eine grosse Verantwortung. Wir tragen sie für die Natur, die wir mit dem Bau der N5 zerstören, für die Tier- und Pflanzenpopulationen, deren Lebensgrundlagen wir zerstören, wir tragen sie für die Bauern, denen wir ihre Existenz wegnehmen, wir tragen sie für unsere Kinder, die uns einmal für alles, was wir nicht gebaut haben, dankbar sein werden.

M. Etique: Je vous propose de rejeter l'initiative du canton de Soleure, qui vise à la non-construction de la N5. En voici les raisons:

Le réseau des routes nationales constitue un tout. Renoncer à l'un de ses éléments importants mettrait en cause l'efficacité de l'ensemble du système et compromettrait la qualité des prestations qu'il doit fournir à la population et à l'économie. On ne va tout de même pas jouer au puzzle que l'on n'achève jamais. La route nationale N5 est une nécessité pour les populations du pied du Jura qui ne sont pas encore directement reliées au réseau des routes nationales du Plateau. Il faut leur donner la possibilité d'une liaison directe avec la Suisse orientale, le Gothard et le Tessin.

On s'accorde sur la nécessité d'améliorer les relations routières transjurassiennes. Il ne faut pas que les routes à aménager ou à construire à travers le Jura, telles que la Transjurane, soient des voies qui n'aboutissent nulle part. Il faut leur offrir une structure de raccordement, un véritable collecteur au pied du Jura. Or, c'est ce rôle de collecteur que sera appelée à jouer la N5.

Enfin, je voudrais rappeler à nos amis soleurois que, lorsqu'il s'est agi de choisir le tracé de la Transjurane, leur opposition a privé le canton du Jura d'une intéressante liaison avec la N1 à Oensingen, les Soleurois n'ayant pas voulu, à l'époque, d'une bretelle de la Transjurane à travers le canton, qui serait partie de Moutier jusqu'à Oensingen. Va-t-on dès lors supprimer la deuxième et unique possibilité qui nous reste de relier la Transjurane au réseau des routes nationales, en l'occurrence sur la N5 via Bienne? Ce serait enlever à cette route une partie de sa signification, avec toutes les conséquences négatives qui en résulteraient pour l'économie des régions concernées en quête de diversification industrielle.

L'initiative du canton de Soleure ne se justifie ni du point de vue de la politique des transports ni de celui de l'économie. Contrairement à ce que prétendent ses auteurs, aucun élément nouveau n'est apparu qui puisse remettre en cause les choix antérieurs.

Par conséquent, je vous demande de rejeter cette initiative.

Frau Mauch: Der Entscheid für die Überprüfung eines Autobahnstückes der N5 heisst nichts anderes, als dass die betroffene Bevölkerung in ihrer Mehrheit der Meinung ist, bessere, umweltschonendere Lösungen seien möglich. Es kann doch nicht wahr sein, dass uns vor lauter echten oder vermeintlichen Sachzwängen jegliche Phantasie für eine bessere Lösung fehlt. Das Aaretal zwischen Zuchwil und Biel verdient ohne jeden Zweifel bessere Lösungen als die jetzt geplanten.

Es nützt nichts, bei jeder sich bietenden Gelegenheit festzustellen, das geplante Autobahnnetz sei halt eben in der ersten Euphorie der Autobahnplanung etwas zu reichlich ausgefallen. Es nützt auch nichts, bei jeder sich bietenden Gelegenheit für die Förderung des öffentlichen Verkehrs einzustehen, wenn beim Strassenbau nirgends Abstriche gemacht werden. Wer soll denn noch von der Bahn 2000 profitieren, wenn jede Ecke der Schweiz mit jeder anderen durch breite Strassen verbunden ist? Geht man vielleicht

davon aus, dass das sehr gute Angebot von Bahn 2000 vor allem dazu dienen soll, jene Autobahnstrecken zu entlasten, die monatelang geflickt werden müssen?

Im Lande herum, in den Regionen, ist das Umdenken offensichtlich weiter fortgeschritten als beim Bund. Die Einsicht in den Kantonen Obwalden und Bern, dass die N8 über oder durch den Brünig überflüssig ist und dass lokale Verkehrsüberlastungen mit einfacheren Massnahmen sinnvoller saniert werden können, hat mich sehr gefreut. Hier und dort wird in der verkehrten Verkehrspolitik umgeschwenkt.

Ich zitiere Ihnen aus einem Zeitungsbericht, was der aargauische Baudirektor vor zwei Tagen unserem Grossen Rat gesagt hat: «Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass bei der Verwirklichung der Bahn 2000 sehr wohl einige Strassenzüge oder einige Offenhaltungen ernsthaft in Frage zu stellen sind. Es wäre Zeit, dass in diesem Zusammenhang auch auf Bundesebene einige frühere Planungsvorstellungen überprüft werden.»

Ganz in diesem Sinne bitte ich Sie, der Initiative des Kantons Solothurn Folge zu geben.

M. Jeanneret: La N5 va de Soleure à Yverdon, elle passe par Bienne et Neuchâtel. Ce qui apparaît à tout esprit raisonnable comme une vérité d'évidence doit néanmoins être rappelé avec force, tant certains semblent l'oublier et faire accroire qu'il ne s'agirait que d'une affaire soleuroise ou de minime importance.

Il y a trois ans, plus précisément en juin 1982, à cette même tribune, nous avons déjà dû insister sur ce point alors que le Conseil national avait justement rejeté une pétition qui voulait remettre en cause le tronçon Soleure-Bienne de cette même N5.

C'est donc dire que le groupe libéral, au nom duquel je m'exprime ici, vous invite à ne pas donner suite à l'initiative, mais que le Neuchâtelois que je suis par ailleurs, le seul de mon canton à m'exprimer dans ce débat, vous prie d'être particulièrement attentif au rôle intercantonal de cette importante artère nationale.

En premier lieu, je voudrais féliciter le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, de sa remarquable prise de position. Ce n'est pas tous les jours que nous recevons d'un office de la Confédération un texte aussi net, ferme et convaincant.

La conception et la réalisation des routes nationales sont une œuvre commune de la Confédération et des cantons; on l'a justement rappelé. Cela signifie deux choses: d'une part, la Confédération ne saurait agir sans une concertation approfondie et continue avec les cantons. Cela est le cas et il faut rendre hommage à la Confédération qui, en cette matière, collabore de façon exemplaire avec les cantons. Mais cela signifie aussi qu'un seul canton ne peut pas remettre en cause, au niveau des principes, une entreprise qui le dépasse dans ses effets et qui est une œuvre de solidarité confédérale.

Loin de nous l'idée de nier l'existence d'un vote du peuple soleurois; et nous souhaitons que, dans l'étude du tracé de détail, l'on tienne compte, dans la mesure du possible, des vœux de la population concernée. Nous approuvons, sur ce point, les préoccupations de notre commission qui souhaite que, même au prix de frais supplémentaires, on tienne mieux compte de la protection du paysage.

Cela étant rappelé, il faut revenir à l'essentiel, à savoir que l'initiative ne peut être acceptée, car elle remettrait en cause un axe essentiel de la politique routière suisse, qui a pour premier but de combler un vide au pied du Jura, d'est en ouest. En effet, la N1 quitte ce même pied du Jura, dans la région soleuroise, pour le rejoindre à l'extrémité du lac de Neuchâtel, dans la région d'Yverdon. On n'a donc pas le droit de contester un tracé à des cantons, régions et villes aussi importantes que Bienne et Neuchâtel. Lorsqu'on connaît les difficultés qu'a posées et que pose encore la traversée de ces deux villes, il n'est pas concevable d'alourdir un dossier déjà fort complexe.

Il est un deuxième point – et certains d'entre vous l'ont rappelé – selon lequel la N5 doit recueillir et collecter un

trafic important à travers le Jura à destination du Plateau. La question n'est pas que technique, elle est psychologique et politique. Les populations – en ce qui concerne mon canton des montagnes et des vallées – ont besoin de trouver, sur le littoral, une route de qualité. Or, cette dernière doit conduire avec fluidité et sécurité au nord-est et au sud-ouest. Les Neuchâtelois aiment bien rejoindre la N1 à Berne, mais ils ont aussi besoin de la rejoindre à Soleure, et ils doivent pouvoir parvenir à cette jonction selon un itinéraire de qualité.

Le Conseil fédéral l'a écrit avec sagesse et lucidité. «Au contraire, dit-il, les travaux d'étude et la construction de cette liaison doivent être poursuivis énergiquement et menés à bonne fin.» C'est aussi l'avis de notre commission, que nous devons suivre.

Pour terminer, je me permettrai encore deux remarques. Notre débat d'aujourd'hui est un cas d'application d'un problème plus général, qui est en train de nous occuper et qui nous occupera certainement encore ces prochaines années, de fausse démocratie régionale et provenant des mêmes milieux qui, en temps utile, ont voulu remettre sans réserve à la Confédération des compétences qu'ils voudraient maintenant remettre en cause.

M. René Meylan, socialiste neuchâtelois, conseiller aux Etats et ancien conseiller d'Etat, lorsque le Conseil des Etats s'en est occupé il y a six mois, a été très clair sur ce point. Il a relevé que différents problèmes que l'on pouvait se poser aujourd'hui n'avaient rien à voir avec ce dossier. La seule et bonne question, disait-il, c'est de savoir si le pied du Jura sera l'unique région de Suisse privée d'autoroute.

En conclusion, je vous propose de suivre M. Meylan, comme d'être du même avis que la majorité de notre commission.

Nussbaumer: Ich möchte an die Adresse des abwesenden Herrn Gehler sagen: Wir Solothurner sind uns unserer historischen Aufgabe als Bindeglied zwischen Deutsch und Welsch trotz dieser Initiative voll bewusst. Warum hat unser Kanton mit dieser Standesinitiative die Überprüfung verlangt? Die Antwort ist leicht zu geben: Das Autobahnkreuz und die landverschwendende Strassenbauweise der sechziger und siebziger Jahre haben grosse Wunden in unsere fruchtbarsten Böden geschlagen. Die Reizschwelle im Strassenbau wurde überschritten. Unser Volk will ohne eingehende Prüfung keine neuen Strassen mehr bauen.

Ich mache mir keine Illusion: Unser Rat wird seiner Kommission folgen. Ich stelle aber in der Folge an den Herrn Bundesrat einige Forderungen: Der Bau der N5 muss viel menschenfreundlicher und naturfreundlicher erfolgen. Das bestehende Projekt brächte beispielsweise für das grosse Kantonsspital Solothurn grösste Lärmimmissionen. Für Autorastplätze in besten Ackerböden in Nennigkofen haben wir keinen Platz. Zum wertvollen Ackerboden in der Grenchener Witi ist in grösstmöglichem Mass Sorge zu tragen. Wir werden es nicht mehr dulden, dass Autobahnabwässer, welche einen hohen Verschmutzungs- und Versalzungsgrad aufweisen, in Drainagen geleitet werden. Es geht nicht mehr an, solche Oberflächenwasser aus Kostengründen ins Grundwasser versickern zu lassen. Die Verminderung der Grundwassermenge und die Verkleinerung der Bewirtschaftungsfläche der Bauernhöfe durch die Autobahn sind zu entschädigen. In Solothurn, wo der ganze südwestliche Stadtteil im Verkehr erstickt, verlangen wir, dass die Aare-Brücke, welche als Zubringer zur N5 dienen soll, ins Nationalstrassennetz aufgenommen wird. Wir werden verlangen, dass für Planung und Ausführung dieser neuen Strasse zulasten der Nationalstrassenrechnung Landwirtschafts- und Naturschutzsachverständige vom Nationalstrassenbüro angestellt werden.

Die Zeit ist endgültig vorbei, in der neue Strassen nur durch Strassenbaufachleute mit einseitiger Optik gebaut werden dürfen. Wir haben zu lange unsere guten Böden und das schöne Ackerland der Rücksichtslosigkeit der Strassenbautechnokraten überlassen.

Noch eines für die Zukunft: Wenn wir hier ja sagen müssen, werden wir immer nein sagen zu einer Verbreiterung der N1

auf sechs Spuren. Da heisst es dann umsteigen. Ich bitte um Verständnis für die solothurnischen Sorgen und bitte Sie, wegen dieser grossen Immissionen, die unser Kanton zu erleiden hatte und noch erleiden muss durch diese Strassen, doch auch Verständnis aufzubringen für unser Solothurnervolk.

Müller-Scharnachtal: Unsere lieben und hochverehrten Solothurner Nachbarn, die hinter dieser Standesinitiative stehen, sind einem Irrtum erlegen, soweit sie behaupten, die N5 würde der regionalen Wirtschaft schaden und dafür die grossen Agglomerationen Lausanne, Genf, Basel und Zürich stärken. Die von den Solothurnern angeführte Studie stützt sich auf die Analyse der grossräumigen Verkehrsverbindungen zwischen dem Raum Zürich und den Räumen Innerschweiz/Graubünden mit hauptsächlichlichen Transitfunktionen. Die wirtschaftlichen Grundvoraussetzungen sind dort völlig verschieden. Grossen Industrieagglomerationen im Mittelland steht dort grösstenteils Berggebiet gegenüber. Die Autoren – das wissen die Solothurner ganz genau – räumen nämlich selber ein, dass ihre Theorie kausal nicht schlüssig, sondern zirkulär begründet sei. Im Falle der N13, für welche die längste Beobachtungsperiode zur Verfügung steht, werden die regional-wirtschaftlichen Auswirkungen heute in Graubünden sowohl auf kantonaler wie auf kommunaler Ebene vorwiegend positiv beurteilt. Die Annahme, dass die Fertigstellung der N5 die grossen Städte stärken und die regionale Wirtschaft schwächen würde, beruht auf einem doppelten Irrtum. Zum einen sind weder die Agglomerationsräume der West-, Nord- noch Ostschweiz vom industriellen Entwicklungssektor her gesehen vergleichbar mit der sogenannten Ehrenregion. Diese besitzt eine eigene, unverwechselbare Identität. Die Austauschbarkeit der Arbeitsplätze ist, auch prospektiv betrachtet, nicht ohne weiteres gegeben. Zum anderen entbehrt die Furcht vor der sogenannten Sogwirkung der N5 zugunsten der grossen Agglomerationen jeder empirischen Grundlage. Die Distanzen für ein allfälliges massenhaftes Berufspendeln sind eindeutig zu gross.

Die durchgehende N5 ist in erster Linie eine Grundvoraussetzung für den unverzichtbaren, ausgesprochen mobilitätsorientierten Strukturwandel einer kantonsübergreifenden Wirtschaftsregion, welche in stärkerem Ausmass dem harten Wind des internationalen Exportgeschäftes ausgesetzt ist als andere Regionen. Die hier nun mit dieser Standesinitiative unterstrichenen Versuche zur Abschottung der Teilregion durch ein Flickwerk von Nationalstrassenstumpfen, Kantons- und Gemeindestrassen würden zwangsläufig zu Aussiedlungen in bevorzugte, attraktive Standorte führen. Das wissen auch unsere Solothurner Kollegen. Auch mit Blick auf die beschlossene Transjurane besteht kein Anlass zur Annahme, dass grundsätzliche Überprüfungen die Funktion und die raschestmögliche Realisierung des fehlenden Teilstückes der N5 nach Biel in Frage stellen. Niemand hier im Saal wird sich dem Wunsche verschliessen, dieses restliche Stück der N5 so umweltschonend wie nur möglich zu planen und zu realisieren. Damit respektieren wir den solothurnischen Volksbeschluss.

Die von schweren Konjunktüreintrüben und strukturellen Schwierigkeiten geschüttelte Ehrenregion ist Ihnen dankbar, wenn Sie der auf zum Teil irrümlichen Entscheidungsgrundlagen basierenden Standesinitiative keine Folge geben.

M. Clivaz: Lorsque la construction des autoroutes sera terminée, nous aurons en Suisse le réseau le plus dense du monde. C'est le résultat de la planification des années 1960. Aujourd'hui, ce même réseau serait certainement conçu d'une manière tout à fait différente. Nous ne pouvons pas rectifier toutes les erreurs commises il y a plus de 25 ans, mais lorsque la possibilité existe d'apporter des corrections, nous avons le devoir de le faire.

L'initiative du canton de Soleure ne demande d'ailleurs pas de renoncer à toute amélioration de la liaison routière entre Soleure et Bienne. Elle tend simplement à ce que les modifi-

cations intervenues depuis le début des années 1960 en ce qui concerne la protection de l'environnement, l'aménagement du territoire et l'organisation des transports soient prises en considération. Sur ce plan, l'argumentation du canton de Soleure est tout à fait pertinente et inattaquable à mon sens.

J'ai aussi de la compréhension pour les éléments d'ordre économique et social évoqués par les partisans du projet de la N5. Je ne néglige nullement ces arguments qui reposent sur des données réelles. Une modification des voies de communication dans la région jurassienne est nécessaire et ne saurait être contestée. Le projet de «Rail 2000» devra apporter à cette région les améliorations qu'elle souhaite sur le plan ferroviaire pour autant que les oppositions ne soient pas trop fortes et n'empêchent pas sa réalisation. Il ne faut pas oublier non plus qu'une liaison routière existe avec la N1 par le tronçon en voie de construction entre Bienne et Schönbühl.

J'avoue que la solution de rechange proposée par la commission ad hoc soleuroise, baptisée «zéro+», ne m'a pas entièrement convaincu, lorsque la Commission des transports s'est rendue sur place. Le canton de Soleure demande toutefois un réexamen général de la question et le maintien de cette artère dans la catégorie des routes nationales. Cela me paraît tout à fait justifié. Mais, même si l'on s'en tenait au projet initial, il faudrait lui apporter toute une série d'aménagements afin de mieux protéger le site de l'Aar en particulier.

C'est la raison pour laquelle je pense qu'un réexamen général s'impose afin de trouver la meilleure solution possible. Le Gouvernement soleurois lui-même, dans ses propositions notamment aux points 2 et 3, se montre conciliant pour une variante qui s'écarterait du projet fédéral.

Dünki: Die LdU/EVP-Fraktion hat mehrheitlich beschlossen, die Standesinitiative des Kantons Solothurn betreffend Überprüfung der N5 zu unterstützen, d. h. ihr Folge zu geben. Unsere hauptsächlichsten Gründe sind:

Die zur Diskussion stehende Frage ist nicht so sehr eine technische als vielmehr eine staatspolitische. Es wurde heute mehrmals gesagt: Das Stimmvolk eines eidgenössischen Standes hat mit grosser Mehrheit einen Wunsch, nur einen Wunsch geäussert. Es wünscht, dass die Bedürfnisfrage, die Zweckmässigkeit und die Auswirkungen der Autobahn N5 in diesem Abschnitt nochmals zu überprüfen seien. Es wird nicht einmal ein Verzicht *a priori* gefordert, sondern nur eine Überprüfung. Das ist doch eine mässige Forderung. Der Wunsch eines Kantons, der auf demokratische Art formuliert wurde und in Form einer Bitte an uns herangetragen wird, darf aus moralischen Gründen nicht missachtet werden. Es wäre staatspolitisch unklug, ohne zwingende Not eine solche Bitte abzuschlagen. Anderen Regionen ist der Bund auch entgegengekommen. Eine Kommission überprüft ja im Moment verschiedene Nationalstrassenabschnitte. Wenn wir der Standesinitiative keine Folge geben, missachten wir eben einen Volkswillen. Es ist ja nicht nur eine kleine Randgruppe, die hier eine Extrawurst will, es ist ein Kanton.

Wünsche von Kantonen sind meines Erachtens immer ernst zu nehmen. Ja, wir hören oft den Vorwurf – und vielfach trifft er auch zu: «Die da oben machen ja doch, was sie wollen. Es hat keinen Sinn, dass ich mich als gewöhnlicher Bürger noch an die Urne bemühe.» Ein Nein zu dieser Standesinitiative würde die Staatsverdrossenheit fördern und viele Solothurner verunsichern. Es ist nie gut, wenn der Riese Goliath den kleinen David überfährt. Die rechtliche Situation ist auch mir klar. Ich weiss, was eine Standesinitiative bedeutet. Den «Herr-im-Haus-Standpunkt» zu bekunden, bedeutet keine Rechtsverletzung. Ein Nein wäre aber eine staatspolitisch unkluge Handlung. Was würde ein Ja, d. h. eine Gutheissung der Standesinitiative, für Folgen mit sich bringen? Ganz sicher würde die Berücksichtigung des Solothurner Anliegens die Fertigstellung einer Strecke verzögern. Wäre das ein grosser Schaden? Sicher wäre es für einige Betroffene sehr hart. Die Leute aber, die unter den Immissionen

einer Strasse zu leiden haben, wünschen eine Entlastung und sind hierfür dankbar.

Auf der anderen Seite würde aber eine neue Prüfung mit grosser Wahrscheinlichkeit eine bessere Lösung ermöglichen. Heute sind ja im Strassenbau neue Erkenntnisse vorhanden. Es gelten andere Prioritäten als vor 25 Jahren. Ein Hinausschieben würde eine Chance für bessere Lösungen bedeuten. Die sollte man wahrnehmen.

Die Zürcher hätten auch lieber länger gewartet mit ihrem Nationalstrassenbau. Es wäre besser herausgekommen. Dass neue Erkenntnisse vorhanden sind, zeigt mir eine Eingabe des Naturschutzverbandes des Kantons Bern. Sie weist darauf hin, dass auch die Talstrasse T10 in Planung ist. Wörtlich schreibt der Naturschutzverband: «Bevor deshalb ein Entscheid über die N5 gefällt werden darf, muss Klarheit herrschen über die Planungsziele der Kantone Neuenburg, Bern und Freiburg betreffend Funktion, Aus- oder Neubau sowie Spurenzahl im Trasse der T10. Diese Planung ist voll im Gange. Unseres Erachtens ist es nicht zu verantworten, auf so engem Raum zwei teilweise ähnlichen Zielen dienende Verbindungen zu erstellen und entsprechend wertvolle Landschaften zu opfern.» Ich weiss, wir haben leider keine Demokratie im Nationalstrassenbau. Ich sage: leider. Um so mehr sollten wir subtil mit Wünschen und Anregungen von Kantonen umgehen. Ich sage dies auch im Hinblick auf andere Standesinitiativen, die hier deponiert sind; ich denke an den Verzicht auf die N4 im Knonaueramt. Ich empfehle Ihnen nochmals, die heute zur Diskussion stehende Bitte nicht abzuschlagen. Ungefähr 30 000 Solothurner werden Ihnen dankbar sein.

M. Kohler Raoul: Selon le programme à long terme pour la construction des routes nationales de 1972, la route N5 aurait dû être mise en service sur toute sa longueur de Soleure à Yverdon en 1985, c'est-à-dire cette année. Il s'agissait, bien sûr, d'une planification élaborée en période de haute conjoncture. Depuis lors, le pied du Jura et les régions jurassiennes ont été durement touchées par la récession économique, elles accusent des taux de chômage les plus élevés de Suisse et se dépeuplent de manière alarmante. Le Conseil fédéral et le Parlement ont saisi toute la gravité de cette situation nouvelle et ont pris une série de mesures pour venir en aide aux régions dont l'économie est menacée.

Nul n'ignore que grâce au raccordement au réseau autoroutier, de nombreuses régions de notre pays ont bénéficié d'un essor économique favorable, de sorte qu'il eût été logique d'accélérer la construction de routes nationales précisément dans les régions confrontées à de graves difficultés économiques. Or, c'est exactement le phénomène inverse qui s'est produit et il faut le déplorer. Non seulement on n'aura pas pu mettre en service la N5 en 1985 mais la construction du seul tronçon Soleure–Bienne, dans les meilleures perspectives, c'est-à-dire si l'on ne donne pas suite à l'initiative du canton de Soleure, ne sera pas terminée avant 1992. On aura perdu sept années au lieu de les gagner. Nos amis soleurois entendent retarder encore cette réalisation, certains d'entre eux espèrent même l'empêcher.

Je tiens à rappeler ici, une fois de plus, que pour les populations du pied du Jura et de l'arc jurassien, la route nationale N5 est une artère d'importance vitale dont la réalisation ne souffre plus aucun retard. Il est indispensable et urgent que les agglomérations de Soleure, de Granges, de Bienne, de La Neuveville, de Neuchâtel, d'Yverdon soient correctement reliées entre elles, que les transversales qui débouchent des vallées jurassiennes sur le Plateau puissent être raccordées à une importante route collectrice et que toutes ces régions soient ainsi rattachées au réseau des routes nationales.

Je m'élève avec vigueur contre les affirmations de MM. Herzog et Oehen. Prétendre que la N5 n'est pas une voie d'importance nationale, alors qu'il s'agit d'un collecteur de trafic de cinq cantons, ce n'est pas de l'ignorance, c'est de l'impertinence.

Depuis 1981, avec un acharnement digne d'une meilleure cause, les Soleurois s'opposent à la construction de la N5 ou en retardent la réalisation. C'est la troisième fois que notre conseil revient sur le même sujet et je ne serais pas surpris qu'il y en ait encore d'autres à en juger par l'intervention de M. Günter. Il faut reconnaître que ces démarches respectent les voies démocratiques mais cela ne nous empêche pas de dire ici qu'il s'agit, en l'occurrence, de manœuvres dilatoires.

Lorsque l'on sait que la commission du Conseil des Etats, chargée d'examiner l'initiative du canton de Soleure, a siégé une première fois en novembre 1983 et qu'à la demande du Conseil d'Etat soleurois elle a attendu plus d'une année le rapport de la commission cantonale d'experts, chargée de traiter les questions posées par la N5, pour conclure ses délibérations, on se rend compte que là encore il s'agit d'une manœuvre dilatoire. En effet, après dix séances plénières et vingt-cinq séances de groupe de travail, cette commission, formée d'experts et d'adversaires de la N5, n'est pas parvenue à démontrer que cette nouvelle voie de communication était inutile ou superflue. Elle n'a pas été en mesure de proposer une variante digne de ce nom. Une commission fédérale devrait donc réussir là où les Soleurois ont échoué. Le réexamen ne révélera rien qui soit meilleur, j'en suis persuadé, mais on perdra encore de nombreuses années alors qu'il faudrait en gagner.

Je vous invite à mettre fin à ces attermoissements en ne donnant pas suite à l'initiative du canton de Soleure.

Fehr: In Übereinstimmung mit einer Minderheit meiner Fraktion lehne ich die Überprüfung der Bedürfnisfrage für das Teilstück Solothurn-Biel und damit die Standesinitiative ab. Ich bin mir dabei bewusst, dass ich mit dieser Stellungnahme nicht das ganze Spektrum der Meinungen in meiner Region wiedergebe. Es trifft aber nicht zu, was Herr Herzog gesagt hat, dass das Bieler Stadtparlament die N5 abgelehnt habe. Ein derartiger Beschluss ist nie gefällt worden. Das Bieler Stadtparlament hat vielmehr in einer Konsultativabstimmung, über deren Vorgeschichte man noch Ausführungen machen müsste, um sie verstehen zu können, den Wunsch ausgedrückt, die Notwendigkeit des Teilstückes zu überprüfen. Das war im Januar 1983. Im Februar 1984 hat der Gemeinderat der Stadt Biel in einer Vernehmlassung zuhanden der Berner Regierung aber ebenso deutlich festgehalten, dass er sich für die Erstellung dieses Teilstückes ausspreche.

Es ist wohl richtig, dass die wirtschaftlichen Schwierigkeiten in unsern Regionen ihre Ursache nicht im fehlenden Nationalstrassenanschluss haben. Für die Lösung dieser Probleme ist die Nationalstrassenverbindung aber von erheblicher Bedeutung. Wenn die Regionen Biel-Seeland, Berner Jura, aber auch die Kantone Jura und Neuenburg wirtschaftliche Erholungs- und Entwicklungschancen haben sollen, muss bezüglich der Verkehrserschliessung Gleichheit der Spiesse hergestellt werden mit anderen Regionen, vor allem des Mittellandes, mit weiten Teilen des Kantons Solothurn, die ans Nationalstrassennetz angeschlossen sind. Wer diese Angleichung der Standortgunst ablehnt, müsste im Grunde genommen auch darlegen, dass er die wirtschaftliche Basis dieser Region einzuengen bereit ist. Wirtschafts- und verkehrspolitisch ist diese Anbindung verschiedener vom Standort her benachteiligter Regionen ans Nationalstrassennetz von Bedeutung, und insofern hat eben dieses Nationalstrassenteilstück auch nationale Bedeutung. Obwohl ich das Bedürfnis eindeutig befürworte, übersehe ich nicht, dass der Widerstand in den letzten Jahren auch in den betroffenen und in den interessierten Regionen gewachsen ist. Es gibt zahlreiche entsprechende Eingaben an die Instanzen von Bund, Kantonen und Gemeinden. Diesem der Sorge um Umwelt und Landschaft entsprungenen Widerstand gilt es Rechnung zu tragen durch qualitative Anpassungen bei der Detailprojektierung, wie sie gewünscht werden von unserer Kommission und wie sie auch der Regierungsrat des Kantons Solothurn verlangt für den Fall des Festhaltens. Dabei muss gefordert werden, dass aufgrund

neuester Erkenntnisse eine maximale Rücksichtnahme auf Landschaft und Umwelt erfolgt. Es geht hier niemandem darum – das ist, glaube ich, heute klar geworden –, ein Betonband kompromisslos durch die Landschaft zu ziehen. Aber es geht darum, die Verbindung der Gemeinden am Jurasüdfuss und ihre Anbindung an das Nationalstrassennetz in zweckmässiger und umweltschonender Weise zu realisieren.

Ich erlaube mir noch, hinzuweisen auf die Abhängigkeit von der N1. Die N5 kann die ihr zugeordnete Funktion nur erfüllen, wenn auch die N1 zwischen Yverdon und Murten fertiggestellt wird. Anderenfalls könnte die N5 zur Transitachse für den Schwerverkehr werden. Das wäre eine Funktion, die ihr nicht zugeordnet ist und die sie auch nicht erfüllen kann. Es ist schon verwiesen worden auf das Teilstück längs des Bielersees, beispielsweise.

Aufgrund topographischer Gegebenheiten halte ich diesbezügliche Befürchtungen für begründet und habe mir daher gestattet, heute schon, auch wenn die N1 jetzt nicht zur Debatte steht, auf diese Zusammenhänge hinzuweisen.

M. Rebeaud: Ma grand-mère avait chez elle – c'était il y a 35 ou 40 ans – de vieux meubles fabriqués par des artisans de son village, meubles qui branlaient un peu, qu'elle trouvait trop vieux, qui étaient malcommodes à l'usage. Un homme charmant est venu un jour chez elle lui proposer de la débarrasser, contre paiement, de ces vieux objets encombrants et lui offrir, en lieu et place, des meubles solides, sortant d'usine. Elle était tellement enchantée du marché qu'elle a presque remercié ce brave homme, qui était antiquaire et un marchand avisé, du service qu'il lui rendait. Elle ne savait malheureusement pas que ces meubles allaient être revendus, quelques années plus tard, 10 ou 100 fois plus cher, parce qu'il s'agissait d'antiquités.

Les autorités fédérales qui, il y a 25 ans, ont décidé du réseau des routes nationales étaient comme ma grand-mère: elles ne connaissaient pas la valeur du paysage et de la nature que nous essayons aujourd'hui de protéger. La différence, entre les meubles de ma grand-mère et le paysage que les Soleurois essaient de protéger aujourd'hui par leur initiative, est dans le fait que les meubles se vendent et que leur valeur s'exprime par un prix alors que le paysage, lui, ne se vend pas. A défaut de prix de vente de ce paysage, nous avons tout de même un moyen d'exprimer sa valeur. Ce moyen, les Soleurois l'ont employé: c'est une initiative populaire qui dit la valeur qu'ils attachent à cette nature et à ce paysage, en opposition à certains intérêts et certaines conceptions anciennes. Je crois que nous devons en tenir compte, même si cela n'entre pas dans les paramètres économiques.

On a parlé de l'égoïsme des Soleurois. Je suis content, pour ma part, qu'ils expriment leur attachement à leur pays. J'aimerais savoir quelle autorité cantonale ou qui d'entre vous est capable d'intervenir et de défendre des intérêts auxquels il n'est pas du tout attaché, ou de se battre pour une cause pour laquelle aucun motif égoïste ne peut le pousser à intercéder. D'ailleurs, nous reparlerons d'égoïsme et de solidarité confédérale, et je me réjouis de voir si, la semaine prochaine, ceux qui donnent aujourd'hui les leçons de solidarité confédérale aux Soleurois donneront également de telles leçons aux cantons qui refusent d'accueillir chez eux des requérants à l'asile, cela afin de soulager les cantons surchargés.

Je pense, et les écologistes avec moi, que l'égoïsme des Soleurois va dans le sens exact de l'intérêt national. Nous avons commis une erreur d'évaluation en décidant, en 1960, du réseau des routes nationales, nous avons maintenant une petite chance de freiner ou d'atténuer les effets de cette erreur. Nous devrions donc en être reconnaissants aux Soleurois.

Pour conclure, un mot à l'adresse de M. Etique et des Jurassiens en général. Les écologistes ont renoncé à s'opposer à la Transjurane, dans cette enceinte, par respect de la volonté populaire jurassienne, puisqu'il y avait eu un vote populaire dans ce canton concernant cette transversale.

J'aurais souhaité qu'aujourd'hui ces mêmes Jurassiens manifestent au moins un peu plus de respect à l'égard d'un vote démocratique de leurs quasi-voisins soleurois.

Aregger, Berichterstatter: Aufgrund der Erfahrungen aus verkehrspolitischen Debatten der letzten Zeit war vorauszu-sehen, dass auch die Diskussion um die Standesinitiative des Kantons Solothurn nach dem bekannten Schema verlaufen würde. Die Redner teilten sich, wie üblich, in Befürworter, Gegner und prinzipielle verkehrspolitische Glaubenskrieger. Herr Herzog, Sie bezeichnen die Verwirklichung einer vom Gesetzgeber klar formulierten, nationalen Aufgabe als Zwängerei, Uneinsichtigkeit und obrigkeitliche Arroganz.

Ich muss hier nun einfach einmal sagen, dass es auch eine minderheitliche Zwängerei, Uneinsichtigkeit und Arroganz gibt, vor allem dann, wenn sich immer die gleichen Argumente wiederholen. Herr Oehen, der leider nicht hier ist, hat verkündet, der Strassenbau produziere Verkehr. Ich möchte hierzu festhalten, dass seit 1950 die Strassenfläche in der Schweiz um 29 Prozent zugenommen hat, dass aber die Anzahl Motorfahrzeuge im gleichen Zeitraum um 500 Prozent zugenommen hat. Es sind nicht die Strassen, die Verkehr produzieren, sondern das Kollektivverhalten der modernen, voll motorisierten Wohlstandsgesellschaft produziert Verkehr. Die täglichen Staus beweisen es. Die Strassen hinken ja hinter den Verkehrsbedürfnissen nach.

Ich danke allen, die ihre Zustimmung zum Antrag der Verkehrskommission bekundet haben, sowohl den Fraktions-sprechern wie den Vertretern der an Solothurn grenzenden Kantone und Regionen. Ich danke aber auch speziell den Solothurner Kollegen Ruch, Wanner und Nussbaumer. Aus Ihren Voten konnten wir klar erkennen, dass ein grosser Teil der 30 000 Befürworter der Solothurner Standesinitiative die N5 als neuen Verkehrsträger keineswegs grundsätzlich ablehnt, sondern bei der Beantwortung der damaligen Abstimmungsfrage tatsächlich nichts anderes als eine qualitative Verbesserung des Projektes im Sinne hatte. Wie ich Ihnen schon am Anfang dieser Debatte sagte, ist diese geforderte Überprüfung in qualitativer Hinsicht längst erfolgt bzw. nur noch bezüglich Detailfragen im Gange. Seit sich in Solothurn eine Opposition gegen die N5 bemerkbar machte, also seit rund zehn Jahren, wurde das N5-Projekt entscheidend verbessert. Es hat heute, abgesehen von einigen Detailfragen, einen Stand erreicht, bei dem ein Auftrag zu einer weiteren Überprüfung überflüssig ist und bestimmt keine neuen Erkenntnisse mehr bringen wird.

Ich empfehle Ihnen, dem Antrag der Kommissionmehrheit zuzustimmen und der Standesinitiative keine Folge zu geben.

Bundesrat Schlumpf: Entscheidend für das Parlament ist die Frage, ob die N5 tatsächlich nationale, gesamtschweizerische Bedeutung hat, also in das Nationalstrassennetz gehört oder nicht. Das ist die einzige Frage, welche in die Entscheidungskompetenz des Parlamentes fällt. Dies ist aber durch die Standesinitiative Solothurn überhaupt nicht in Frage gestellt. Man muss sich bei einer solchen Debatte schon auch auf das zu behandelnde Thema besinnen! In Frage gestellt sind von diesen 107,7 Kilometern N5, wovon 13,4 Kilometer auf dem Territorium des Kantons Solothurn liegen, nur 10 Kilometer, nämlich die Strecke ungefähr von Zuchwil oder Solothurn bis an die Grenze, gegen Biel. Es ist nicht in Frage gestellt, ob die N5 überhaupt nationalstrassenwürdig, also im nationalen Interesse, von gesamtschweizerischer Bedeutung sei. Diese Frage wurde 1960 behandelt und entschieden, indem man eben dieses Stück in das Nationalstrassennetz aufnahm.

Nationalrat Herzog, auch hier ist Ihnen, wie in bezug auf die Stellungnahme der Stadt Biel, ein Irrtum unterlaufen. Die GVK befürwortet auch die N5 im Rahmen des Nationalstrassennetzes. Sie ist in der Tat eine wichtige Strasse, eine Strecke von gesamtschweizerischer Bedeutung. Es ist eine Sammelstrasse für den ganzen Raum Solothurn-Biel-Neuenburg. Es ist der Anschluss für die Transjurane. Wo soll

denn diese Transjurane an das Nationalstrassennetz herangeführt werden? Zum Teil ist hier die Haltung der Solothurner Seite nicht sehr konsequent. Erinnern wir uns daran, dass im Zusammenhang mit der Transjurane ein Anschluss bei Oensingen, also über Moutier-Oensingen, von Solothurn abgelehnt wurde und dass der Bundesrat darauf, insbesondere mit Rücksicht auf die Haltung der Solothurner Behörden, verzichtet hat. Wenn nun also die N5 nicht fertiggestellt wird, hängt natürlich die Transjurane teilweise schon etwas in der Luft.

Diese N5 ist gleichzeitig auch eine tragende Schiene für die Querverbindungen nach Bern, Biel-Schönbühl und auch nach La Chaux-de-Fonds und Le Locle. Ohne dieses Teilstück, welches mit der Standesinitiative in Frage gestellt wird, bleibt die N5 Halbzeug. Das ist die exakte Fragestellung:

Kann allenfalls und soll, um das noch weiter abzuklären, eine Überprüfung erfolgen? Kann allenfalls auf diese rund 10 Kilometer, welche noch offen stehen, verzichtet werden? Ein Verzicht auf die N5 überhaupt wäre sicher nicht ein Beispiel guter Politik; es wäre ein Schildbürgerstreich. Diese N5, zur Hauptsache auf dem Gebiet der Kantone Waadt, Neuenburg und Bern gelegen, ist zur Hälfte bereits in Betrieb oder im Bau befindlich. Daran können wir, ob wir der Standesinitiative Folge geben oder nicht, nichts mehr ändern. Wir würden somit halbes Zeug schaffen.

Noch einige Worte zur Standesinitiative. Eine Standesinitiative ist in der Tat ernst zu nehmen. Das tun wir auch. Man möchte fast meinen, es sei unsererseits einfach nichts getan worden. Man hat jedoch alle aufgeworfenen Fragen während Jahr und Tag geprüft. Aber der Befund ist eindeutig. Es gibt keine andere valable Lösung für dieses Teilstück von 10 Kilometern als eine Schliessung dieser Lücke zwischen Solothurn und Grenchen und westwärts nach Biel.

Von einigen Votanten wurde die Demokratiefrage aufgeworfen. Man hat in diesem Zusammenhang gesagt – so Herr Dünki –: «die da oben» machen doch, was sie wollen. Herr Oehen hat von Sturheit gesprochen, und Herr Herzog sogar von obrigkeitlicher Arroganz. Das ist Geschmackssache. Ob Sie den Bernern, Waadtländern, Neuenburgern und den Jurassiern – von den Bundesbehörden spreche ich nicht – Arroganz und Sturheit und «die da oben im Kanton Neuenburg, die da oben in Lausanne und die da oben im Jura» machen doch, was sie wollen, vorhalten wollen, das überlasse ich Ihnen. Es ist doch ganz eindeutig so: Die zuständigen Obrigkeiten in diesen vier anderen Kantonen stellen sich vorbehaltlos hinter die Fertigstellung der N5. Sie ist ja eben mehr als zur Hälfte in Betrieb oder im Bau. Ich sehe hier keinen demokratischen Konfliktstoff. Ich weiss nicht, ob unser Demokratieverständnis etwas unterschiedlich ist.

Nun wird das Interesse der Region Solothurn in Frage gestellt. Herr Nationalrat Herzog, Sie haben dieses Interesse im Brustton der Überzeugung verneint. Ich kann das nicht so gut beurteilen wie Sie, aber ich habe einen autorisierten Zeugen – das ist der Kanton Solothurn. Er hat nämlich – signiert von Herrn Regierungsrat Bachmann, ausgefertigt und verfasst offensichtlich von Herrn Ritschard, dem Delegierten für Wirtschaftsförderung, der auch in der Kommission für die alternative Variante «Null +» mitwirkte – eine sehr schöne Broschüre über die Wirtschaftsförderung des Kantons Solothurn herausgegeben. Darin steht unter anderem: «Mit dem Bau des Nationalstrassennetzes ist der Kanton Solothurn zum gesamtschweizerisch verkehrsgünstigsten Gebiet geworden. Am Kreuzungspunkt der schweizerischen Hochleistungsstrassen lassen sich schon heute enorme Wachstumsmöglichkeiten erkennen...»

Was figuriert in diesem Netz, das hier lobend erwähnt wird, im Unterschied zu Ihrer Beurteilung, Herr Herzog? Natürlich die N1, aber ebenso natürlich auch die N5 und die anderen Strassen bis hin in den Raum Basel, Biel, Bern, Genf usw. Der Kanton Solothurn hat also die Bedeutung der Nationalstrasse auf seinem Gebiet ganz anders beurteilt. Von einigen Herren wurde die Frage, ob diese N5 zwischen Solothurn und Grenchen wirklich eine Entlastung bringen

könnte, verneint. Ich kann nun nicht einfach das Gegenteil behaupten, weil wir es noch nicht beweisen können. Die Erfahrungen in den allerletzten Monaten beweisen aber, dass derartige Annahmen gerechtfertigt sind.

Am Tage der Eröffnung der N20, Umfahrung Zürich, und des Milchbucktunnels hatte ich noch die Aufwartung eines gegnerischen Komitees aus der Stadt Zürich. Da wurde in Abrede gestellt, dass diese neuen Bauwerke eine Entlastung bringen würden. Ich habe vereinbart, man solle mit mir im September wieder Kontakt aufnehmen, weil bis dahin gewisse Erfahrungszahlen vorliegen würden. Diese Kontaktaufnahme war nicht mehr nötig, denn die Erfahrungszahlen sind eindeutig: Eine grosse Entlastung des innerstädtischen Verkehrs ist durch diese neuen Bauwerke eingetreten. Ich zweifle nicht daran, dass das mit der N5 auch der Fall sein wird in bezug auf die solothurnischen Hauptstrassen. Aber ich könnte mich nicht dazu versteigen zu sagen, das sei beweisbar, denn die Verkehrsentwicklung muss dies dann zeigen.

Nun noch etwas zur Variante «Null +». Sie ist in der Tat keine Alternative. Sie ist ein Ausbau der Hauptstrasse auf der Strecke Solothurn–Grenchen. Man will hier eine Nationalstrasse dritter Kategorie realisieren, zum Teil mit Einzelumfahrungen bei Solothurn und Grenchen. Es wurde – mit Recht übrigens – auch das Problem des Landverlustes – bei allen diesen Bauwerken natürlich ernst zu nehmen – ins Feld geführt. Diese Variante «Null +» mit den Einzelumfahrungen bringt einen ebenso grossen Landverlust mit sich wie die Variante N5 nach dem offiziellen Projekt. Dann würden aber Ortsdurchfahrungen in Bellach, Selzach, Bettlach usw. bleiben, die in bezug auf das, was man mit dem nationalen Strassennetz will und worin ein solches Grossbauwerk überhaupt seine Berechtigung findet, nichts zu tun haben. Ein Auftrag zur Prüfung dieser Frage, ob durch eine Variante «Null +» oder etwas Ähnliches die Probleme sinnvoll bewältigt werden können, würde doch zu nichts führen; denn die Fragestellung ist ja, wie ich bereits sagte, nicht die, ob wir von der N5 überhaupt absehen können – das steht nicht zur Frage, das können wir gar nicht –, sondern ob wir ohne Schaden für das Ganze auf die Schliessung dieser Lücke verzichten können. Das lässt sich ganz eindeutig mit Nein beantworten.

Ich möchte den Herren Ruch, Wanner und Nussbaumer – ich weiss, Sie sind in keiner einfachen Situation – dafür danken, dass Sie derart sachlich den solothurnischen Standpunkt vertreten haben. Ich möchte Ihnen aber auch hier wieder sagen: Sie dürfen gewiss sein – und ich gedenke so lange noch im Amte zu bleiben, das muss ich Ihnen auch gerade «androhen» –, dass wir alles, was einigermassen verhältnismässig ist, tun, um dieses Bauwerk schonend für die Landschaft, die Umwelt, schonend insbesondere für die Menschen in dieser Region, zu realisieren. Verbesserungen sind möglich. Verbesserungen sind in Vorbereitung, und sie werden auch verwirklicht werden. Sie können mich darauf behaften. Aber wir können hier – das muss ich abschliessend auch noch feststellen – nicht eine Detail-Projektierungsdebatte durchführen. Es wurde glaube ich von Herrn Ruch – übrigens in einer sehr liebenswürdigen Art und Weise – gesagt, meine Angaben seien zu wenig konkret. Ich würde mich weigern, konkrete Angaben zu machen. Wir können nicht die Detailprojektierung dem Parlament vorlegen und hier miteinander über Tieferlegungen, Verlängerungen von Tunnels und über alle diese durchaus legitimen Anliegen der Rücksichtnahme auf Umwelt und Landschaft diskutieren. Wir können also – so verständnisvoll wir gegenüber ökologischen Anliegen auch sein mögen – den Bundesbeschluss 1960 nicht in bezug auf dieses ganz kleine Teilstück ändern. Wir dürfen nicht fallweise flicken. Wenn wir nun kilometerweise flicken, dann gibt es ein Flickwerk. Wir haben Verkehrspolitik zu betreiben. Verkehrspolitik schliesst eines aus, nämlich Hüsch und Hott. Hüsch und Hott hat in der Politik überhaupt keine Existenzberechtigung. Es geht hier nicht, Nationalrat Oehen, darum, dass wir einfach nach wirtschaftlichen Prioritäten derartige Beurtei-

lungen vornehmen würden. Das wäre sicher nicht richtig. Es geht um eine koordinierte Verkehrspolitik.

Eines muss auch hier wieder gesagt werden: Zu dieser koordinierten Verkehrspolitik gehören in unserem Lande Schiene, Strasse, Luft und Wasser als Verkehrsträger, nicht nur die Schiene, die könnte diese Aufgabe gar nicht bewältigen.

Noch eine Bemerkung. Wir stehen nicht am ersten Schöpfungstage – ich meine in bezug auf die Nationalstrassen –; zeitweise hatte ich diesen Eindruck. Das Nationalstrassennetz wurde – Herr Wellauer hat das erwähnt – als konsistentes System 1960 beschlossen. Nationalrat Fehr hat ein sehr interessantes Beispiel gebracht, wohin es führen würde, wenn man diese Konsistenz aufbrechen würde. Wenn wir nämlich die Teilstrecke der N1 nicht mehr realisieren und die N5 durchgehend ausgebaut ist, dann kommt es zu Verkehrsverlagerungen, die falsch wären, die wir nicht wollen. Wir können – dieses kleine Beispiel zeigt es – nicht da oder dort einfach einen Brocken herausreissen und dann glauben, das Ganze sei doch noch ein koordiniertes Verkehrsnetz.

Dieses Nationalstrassennetz, das 1960 beschlossen wurde, ist zu drei Vierteln im Betrieb oder im Bau. Da lässt sich gar nicht mehr so viel ändern. Die N5 mit ihrer nationalen Funktion ist zu einem grossen Teil auch gebaut.

Darf ich aber auch noch daran erinnern: Wir müssen Rücksicht nehmen auf die Betroffenen der heutigen Verkehrsverhältnisse, ob das in Biel, Grenchen, Bettlach, Selzach oder Solothurn sei. Die Leute leiden heute unter unmöglichen Transitverkehrsverhältnissen: tagaus, tagein. Wir sind mit Rücksicht auf diese Leute verpflichtet, zu entscheiden, zu handeln. Wir haben in der Verkehrspolitik genug geforscht; wir haben genug Expertisen, ich habe genug Papiere. Auch meine Nachfolger können sich über diese Dokumentationen noch eines Tages unterhalten. Wir müssen entscheiden und handeln; wir können nicht weiter abklären, nichts tun und die Leute unter den heutigen ungelösten Verkehrsproblemen weiter leiden lassen.

Ich möchte Sie bitten, dem Antrag der Kommissionsmehrheit zuzustimmen und der Standesinitiative nicht Folge zu leisten.

Präsident: 38 Ratsmitglieder haben eine Namensabstimmung in bezug auf die Hauptfrage verlangt. Die Hauptfrage, die Sie zu entscheiden haben, ist, ob Sie der Standesinitiative Folge geben oder nicht. Wer der Standesinitiative Folge geben möchte, antworte mit Ja, wer sie ablehnt, antworte mit Nein.

Namentliche Abstimmung – Vote par appel nominal

Für den Antrag Ruch-Zuchwil/Günter stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition Ruch-Zuchwil/Günter:

Ammann-St.Gallen, Bäumlín, Bircher, Bratschi, Braunschweig, Bundi, Chopard, Dünki, Eggenberg-Thun, Eggli-Winterthur, Euler, Fankhauser, Fetz, Grendelmeier, Günter, Gurtner, Herczog, Hubacher, Jaeger, Lanz, Leuenberger-Solothurn, Leuenberger Moritz, Longet, Maeder-Appenzell, Magnin, Mauch, Meier-Zürich, Morf, Müller-Bachs, Nauer, Nef, Neukomm, Nussbaumer, Oehen, Ott, Pfund, Pitteloud, Rebeaud, Reichling, Renschler, Robbiani, Robert, Rohrer, Ruch-Zuchwil, Ruckstuhl, Ruf-Bern, Schwarz, Seiler, Stamm Judith, Stamm Walter, Stappung, Steffen, Uchtenhagen, Wagner, Wanner, Weber-Arbon, Weder-Basel, Ziegler, Zwygart (59)

Für den Antrag der Kommission stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la commission:

Aliesch, Allenspach, Ammann-Bern, Aregger, Auer, Basler, Berger, Biel, Blocher, Bonnard, Bonny, Borel, Bremi, Bühler-Tschappina, Bürer-Walenstadt, Butty, Candaux, Cantieni, Cavadini, Cevey, de Chastonay, Cincera, Columberg, Cottet, Cotti Gianfranco, Couchepin, Coutau, Deneys, Dir-

ren, Dubois, Dupont, Eggly-Genève, Eisenring, Eng, Eppenberger-Nesslau, Etique, Fehr, Fischer-Hägglingen, Fischer-Sursee, Flubacher, Frey-Neuchâtel, Friedli, Früh, Gautier, Gehler, Geissbühler, Giger, Giudici, Graf, Hari, Hess, Hofmann, Hösli, Houmard, Humbel, Hunziker, Iten, Jeanneret, Jung, Keller, Kohler Raoul, Kühne, Landolt, Loretan, Lüchinger, Maitre-Genève, Martignoni, Martin, Massy, Mühlemann, Müller-Aargau, Müller-Scharnachtal, Müller-Meilen, Müller-Wiliberg, Nebiker, Neuenschwander, Ogi, Perey, Pidoux, Reich, Rime, Risi-Schwyz, Rutishauser, Rüttimann, Sager, Salvioni, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Schärli, Schmidhalter, Schnider-Luzern, Schnyder-Bern, Segmüller, Spälti, Spoerry, Steinegger, Stucky, Thévoz, Tschuppert, Villiger, Wellauer, Widmer, Wyss, Zbinden, Zwingli (105)

Der Stimme enthalten sich die folgenden Ratsmitglieder:

S'abstiennent:

Meizoz, Pini, Riesen-Fribourg, Rubi, Ruffy, Soldini, Vannay, Wick, Zehnder (9)

Abwesend sind die folgenden Ratsmitglieder:

Sont absents:

Aubry, Blunschy, Brélaz, Carobbio, Christinat, Clivaz, Cotti Flavio, Darbellay, Feigenwinter, Frei-Romanshorn, Gloor, Grassi, Jaggi, Künzi, Meyer-Bern, Oehler, Oester, Petitpierre, Reimann, Revaclier, Röthlin, Schüle, Uhlmann, Weber-Schwyz, Weber Leo, Weber Monika (26)

Präsident Koller Arnold stimmt nicht

Monsieur Koller Arnold, président, ne vote pas

Der Beschluss untersteht nicht dem Staatsvertragsreferendum. Die Kommission beantragt, auf die Vorlage einzutreten, die Urkunden zu genehmigen und den Bundesrat zu ermächtigen, sie zu ratifizieren.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1 und 2

Titre et préambule, art. 1 et 2

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 126 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

83.902

Postulat Robbiani

Bruttosozialprodukt und Kernenergie

Produit national brut et énergie nucléaire

Prodotto nazionale lordo ed energia nucleare

85.009

**Weltpostverkehr. Urkunden. Genehmigung
Congrès de l'Union postale. Actes**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 20. Februar 1985 (BBI I, 1001)

Message et projet d'arrêté du 20 février 1985 (FF I, 985)

Beschluss des Ständerates vom 4. Juni 1985

Décision du Conseil des Etats du 4 juin 1985

Antrag der Kommission

Eintreten und Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Entrer en matière et adhérer à la décision du Conseil des Etats

Herr **Aregger** unterbreitet namens der Verkehrskommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Vom 18. Juni bis 27. Juli 1984 fand in Hamburg der 19. Weltkongress des Weltpostvereins statt. Dabei wurde eine Reihe von Beschlüssen allgemeiner Natur gefasst, insbesondere auch über die technische Hilfe an Entwicklungsländer. Aufgrund der Kongressbeschlüsse müssen unsere PTT für die Leistungen der ausländischen Postverwaltungen im internationalen Verkehr höhere Beiträge bezahlen. Diese Mehrkosten sollen überwältigt werden. Für die Postkunden ist eine Erhöhung der Auslandposttaxen von 12 bis 50 Prozent je nach Sendungsgattung vorgesehen, was total rund 50 Millionen Franken pro Jahr ausmachen wird. Für einen gewöhnlichen Brief in Länder der Europäischen Konferenz der Post- und Fernmeldeverwaltung (CEPT) beträgt die Erhöhung 10 Rappen, für einen Brief nach anderen Ländern 20 Rappen. Bis 50 Prozent beträgt die Erhöhung der Paketposttaxen ins Ausland. Die Mehrkosten für die Beförderung von Zeitungen werden nur zum Teil überwältigt.

Wortlaut des Postulates vom 6. Oktober 1983

Nach den Angaben des Bundesamtes für Statistik hat das Bruttosozialprodukt im Jahr 1982 real um 1,5 Prozent abgenommen.

1981 hingegen war eine Zunahme von 2,5 Prozent zu verzeichnen.

Die Eidgenössische Kommission für die Gesamtenergiekonzeption hat als Szenarium zur Rechtfertigung der Nutzung der Kernenergie mit dem Bedarfsnachweis ein Wirtschaftswachstum zwischen 1,5 und 2,8 Prozent pro Jahr festgelegt. Das Auseinanderklaffen von Realität und Voraussage ist offensichtlich.

Der Bundesrat wird deshalb ersucht, die Expertenkommission zu beauftragen, den Bedarfsnachweis für die Kernenergie im Lichte der neuen Wirtschaftslage, deren wichtiger Indikator das Bruttosozialprodukt ist, zu überprüfen.

Texte du postulat du 6 octobre 1983

Selon les données de l'Office fédéral de la statistique, le produit national brut a diminué de 1,5 pour cent, en termes réels, durant l'année 1982.

En revanche, il a augmenté de 2,5 pour cent en 1981.

Pour justifier le recours à l'énergie nucléaire par le biais de la clause du besoin, la Commission fédérale pour une conception globale de l'énergie a imaginé comme scénario une croissance économique variant entre 1,5 et 2,8 pour cent par an. La différence entre la situation réelle et les prévisions saute aux yeux.

Le Conseil fédéral est par conséquent invité à charger la commission d'experts de vérifier la preuve du besoin d'énergie nucléaire, compte tenu de la nouvelle situation économique dont le PNB est le principal indicateur.

Testo del postulato del 6 ottobre 1983

In base ai dati dell'Ufficio federale di statistica, nel 1982, il prodotto nazionale lordo è diminuito, in termini reali, dell'1,5 per cento.

Nel 1981, per contro, l'aumento è stato del 2,5 per cento. Per giustificare il ricorso al nucleare attraverso la clausola del bisogno, la commissione federale per una concezione

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	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	83.202
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.09.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1435-1451
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 707

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.