

inhabern sogenannte Ruhekissen und Sofakontingente auch für die Zukunft zubilligen.

Im übrigen ist noch eines zu sagen: Wir haben in der ersten Beratung den Vorschlag gemacht, die Versteigerung in zwei Teilen zu machen, dass wir also mit den Grossen eine Versteigerung durchführen und getrennt dann mit den Kleinen, um sie zu schützen. Das haben die Kleinen abgelehnt. Sie wollten unter sich selbst keine Versteigerung. Gerade weil wir in der Versteigerung jetzt die Ordnung des Ständerates mit 5 zu 15 Prozent, also den minimalen Ansatz eingeführt haben, sollten wir hier nun doch den Schritt tun und von diesen Freikontingenten von 3000 Tonnen Abstand nehmen. Die Kommission hat mit 16 zu 1 empfohlen, hier dem Ständerat zu folgen und diese Differenz zu bereinigen.

M. Savary-Fribourg, rapporteur: Je comprends l'appréhension de M. Pini quand il dit que ce nouveau système mérite un certain temps d'adaptation et qu'il eût fallu, finalement, adopter quelques mesures transitoires pour faciliter ce passage.

Personnellement, je fais confiance au Conseil fédéral et à la CCF pour introduire ce nouveau système et pour prendre toutes les mesures facilitant cette introduction.

Par conséquent, je vous demande d'adopter la proposition de la majorité de la commission, qui va dans le même sens que celle du Conseil des Etats.

Bundesrat Stich: Dieser Artikel 24a ist nicht durch den Bundesrat in diese Vorlage gekommen, und an sich widerspricht er auch völlig dem Geist der ganzen Vorlage; wenn Sie von 110 Kontingenten 70 zum vornherein ausnehmen, dann brauchen Sie diese Übung nicht mehr durchzuführen. Der Bundesrat ist deshalb der Meinung, Sie sollten der Kommission und dem Ständerat zustimmen und diesen Artikel 24a streichen und damit auch den Antrag von Herrn Pini ablehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Pini 13 Stimmen
Für den Antrag der Kommission offensichtliche Mehrheit

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

84.003

Nationalstrassennetz. Transjurastrasse Réseau des routes nationales. Transjurane

Botschaft und Gesetzentwurf vom 11. Januar 1984 (BBi I, 65)
Message et projet de loi du 11 janvier 1984 (FF I, 69)

Beschluss des Ständerates vom 19. Juni 1984
Décision du Conseil des Etats du 19 juin 1984

Antrag der Kommission

Mehrheit

Eintreten

Minderheit

(Ammann-St. Gallen, Bircher, Gehler, Oester)

1. Die Beratungen im Nationalrat sind auszusetzen bis zum Vorliegen eines ergänzenden Berichtes des Bundesrates.

2. Darin sind die Auswirkungen einer Transjurastrasse auf die Belastung von Mensch und Umwelt ebenso darzustellen wie die zu erwartende Verschlechterung der Konkurrenzsituation des öffentlichen Verkehrs. Jüngste Erkenntnisse auf dem Gebiete der Schadstoffmissionen des Strassenverkehrs (Waldsterben) sind dabei zu berücksichtigen und der zu erwartende Dienstleistungsabbau bei den Bahnen (Streckenstillegungen usw.) aufzuzeigen.

3. Gleichzeitig ist im Benehmen mit den betroffenen Kantonen eine Variante zu entwickeln, die bei vergleichbarem Einsatz von Bundesmitteln, unter einstweiliger Beschränkung des Strassenbaues auf wichtigste Teilstücke der sogenannten «ersten Priorität» (Seite 15) und optimalem Ausbau und Einsatz der öffentlichen Verkehrsmittel, die Standortgunst der Region in ähnlicher Weise aufwertet. Ein Autoverlad durch den Grenchenbergertunnel sowie die Verlängerung der Chemins de fer du Jura von Glovelier bis Delémont sind dabei unter anderem ernsthaft zu prüfen.

4. Weitere flankierende Massnahmen, wie zum Beispiel die Verlegung von Bundesdienststellen in den Jura, sind in Aussicht zu nehmen.

Minderheit

(Bircher, Ammann-St. Gallen, Wagner)

Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag einer Zweckmässigkeitsprüfung (Nutzwertanalyse) unter Einbezug von:

- a. Hauptstrassensanierung mit Kostentragung durch den Bund;
- b. Autoverladlösung Moutier–Grenchen mittels Treibstoffzollgelderverwendung;
- c. Auswirkung auf die Bahnstrecken und die Umwelt.

Antrag Herczog

Nichteintreten

Antrag Ruf-Bern

Nichteintreten

Proposition de la commission

Majorité

Entrer en matière

Minorité

(Ammann-Saint-Gall, Bircher, Gehler, Oester)

1. Les délibérations au Conseil national doivent être suspendues en attendant la parution d'un rapport complémentaire au Conseil fédéral.

2. Ce rapport devra exposer les conséquences qu'impliquera la Transjurane pour l'homme et l'environnement, de même que la détérioration de la compétitivité qu'elle entraînera probablement pour les transports publics. Il devra prendre en considération les connaissances récemment acquises dans le domaine des substances nuisibles émises par le trafic routier, notamment en ce qui concerne le dépérissement des forêts, et évaluer la réduction prévisible des prestations fournies par les chemins de fer, par exemple la mise hors service de certains tronçons, etc.

3. Parallèlement, il faudra élaborer, de concert avec les cantons touchés, une variante qui permette de mettre en valeur la région dans une mesure analogue tout en recourant dans une proportion comparable aux finances fédérales, en se limitant comme par le passé à la construction de tronçons dits «prioritaires» (page 15) et en assurant un maintien et un développement optimaux des transports publics. Il y aura lieu en outre d'examiner sérieusement la possibilité d'un transport ferroviaire des automobiles par le tunnel de Granges, ainsi que la prolongation de Glovelier à Delémont du réseau des chemins de fer du Jura.

4. Il serait indiqué d'envisager d'autres mesures complémentaires, telles que le transfert d'offices fédéraux dans le Jura.

Minorité

(Bircher, Ammann-Saint Gall, Wagner)

Renvoi au Conseil fédéral avec mandat d'étudier l'opportunité du projet (analyse coût/utilité), compte tenu des aspects suivants:

- a. Rénovation des routes principales aux frais de la Confédération;

b. Transport ferroviaire des voitures entre Moutier et Granges financé par les droits de douane sur les carburants;
c. Conséquences pour les lignes de chemin de fer et l'environnement.

Proposition Herczog

Ne pas entrer en matière

Proposition Ruf-Berne

Ne pas entrer en matière

M. Riesen-Fribourg; rapporteur: Au début de ce débat, il n'est peut-être pas inutile de préciser les compétences réservées aux Chambres fédérales en matière de routes nationales. La loi fédérale sur les routes nationales du 8 mars 1960 est claire à ce propos et dispose ainsi selon son article 11: «L'Assemblée fédérale fixe définitivement, sur proposition du Conseil fédéral, le tracé général et le type des routes nationales à construire. Le Conseil fédéral fixe le programme des constructions après avoir consulté les cantons.» Telles sont donc les dispositions de l'article des routes nationales à ce propos.

Conformément au message et au projet d'arrêté qui nous sont proposés, notre décision sera donc principalement d'inscrire ou de refuser d'inscrire la Transjurane dans la liste des routes nationales qui figure en annexe de notre arrêté du 21 juin 1960. Secondement, l'arrêté en discussion fixe, conformément à la loi sur les routes nationales, le type de la future voie routière, en l'occurrence il s'agit de divers tronçons englobés soit en deuxième, soit en troisième classe. Formellement, nos compétences de décision s'arrêtent donc à ces deux problèmes – je répète – premièrement l'inscription dans le réseau et secondement le type de routes à construire. Si nous nous en tenions à ce schéma simple et limpide, notre débat pourrait se terminer dans le délai d'une heure, mais je sais que cela serait beaucoup vous demander car l'occasion est trop belle pour ne pas renoncer à l'évocation de problèmes connexes dont la solution ne se situe pas dans nos compétences. Les débats de notre commission ont démontré à l'envi à quel point les parlementaires éprouvent soit le besoin d'interroger le Conseil fédéral, soit d'influer déjà sur les décisions restant réservées au gouvernement ou à l'administration. Il sera donc inévitablement question de variantes de tracé, de percement de tunnels différents ou supplémentaires, de vœux pour l'inscription d'autre voies de communications routières dans le réseau des routes nationales. A titre personnel, je me permets pourtant de vous recommander de vous en tenir à l'essentiel, cela dans l'intérêt général de l'avancement des travaux de notre conseil, comme dans l'intérêt particulier des problèmes qui sont soulevés maintenant par la Transjurane. Votre commission elle-même vous présentera deux postulats à l'intention du Conseil fédéral, je vous en parlerai rapidement tout à l'heure.

Venons-en à l'essentiel. Mis à part la satisfaction justifiée des nécessités du trafic routier, la Transjurane est avant tout une contribution à la solidarité confédérale. Elle ne satisfait pas seulement aux impératifs de la solidarité à l'égard du canton du Jura, le dernier-né, qui a certes besoin de notre compréhension, mais également à l'égard de la partie romande du canton de Berne. Considérés sous cet angle-là, les intérêts du nouveau canton et ceux du Jura bernois sont et je dirais presque miraculeusement identiques. En réalité, en adoptant l'inscription de la Transjurane dans le réseau des routes nationales, nous procédons au désenclavement d'une portion importante du territoire suisse, mais aussi d'une portion défavorisée de notre territoire. Je dois vous rappeler que l'ensemble des routes qui franchissent les cols jurassiens engendrent et assurent un trafic plusieurs fois supérieur à celui qui emprunte la totalité des cols alpins et pourtant, ces derniers sont infiniment mieux équipés que les passages jurassiens tant par les routes nationales que par les routes principales. Et encore, le trafic alpin sert très largement au transit international alors que le trafic transjurassien favorise surtout les relations internes de la Suisse.

La récession et la crise horlogère ont durement frappé le Jura et ses populations. Une restructuration économique est en cours, mais il faut encore l'intensifier. La déficience des moyens de transports tant routiers que ferroviaires, surtout dans la région de la future Transjurane, est un obstacle à la restructuration d'une économie qui est toujours en difficulté.

Enfin, les relations de toute nature entre les populations du Jura nord ou sud avec celles du Plateau suisse sont primordiales pour l'entente et la compréhension entre les Confédérés.

Pour clore ce chapitre de la solidarité confédérale, j'évoque encore un dernier argument d'ordre exclusivement matériel. Depuis 1960, les automobilistes des régions concernées ont apporté leur contribution de solidarité à la construction des routes nationales en acquittant les droits de douane supplémentaires prélevés pour celles-ci. Pourtant ces gens ont très peu pu profiter du réseau des routes nationales dans sa configuration actuelle, ceci contrairement aux automobilistes du Plateau qui ont pu en user largement. En adoptant le principe de la réalisation d'une Transjurane, nous ne ferions qu'établir une nouvelle solidarité qui ne serait cette fois plus à sens unique.

J'en viens maintenant aux problèmes spécifiquement routiers. Le tracé d'abord. En partant de la frontière franco-suisse à l'ouest de Boncourt, la Transjurane empruntera un tracé entièrement nouveau sur tout le territoire du canton du Jura. Elle sera raccordée à la future route express française à deux voies N 19b qui, à son tour, rejoindra le réseau autoroutier de France par le tronçon Mulhouse-Beaune. Peu après Boncourt, en direction de la Suisse cette fois, la Transjurane atteindra son point culminant dans le canton du Jura, soit 606 mètres d'altitude. Grâce à deux tunnels, on évitera le col des Rangiers. Leur longueur respective sera de 4,1 kilomètres et de 3,3 kilomètres. Une fois Delémont largement contourné, l'artère atteindra le territoire du canton de Berne par le tunnel de Choindez long de 2,8 kilomètres. La longueur totale sur le tracé du canton du Jura sera de 46,9 kilomètres. Sur le territoire du canton de Berne, la Transjurane aura une longueur de 37,3 kilomètres, dont voici la description sommaire du tracé. A la frontière cantonale bernoise, un court tronçon à ciel ouvert rejoindra à la Roche-Saint-Jean le tunnel de 3,3 kilomètres qui passera sous le Mont-Raimeux. Moutier sera contourné par le sud. La cluse de Court sera à son tour franchie par un tunnel qui débouchera sur le flanc nord de la vallée de Tavannes. Et c'est dans ce secteur que subsiste quelque hésitation quant au tracé définitif. Dans le cadre des travaux de la commission consultative des routes nationales, j'ai eu personnellement l'occasion d'étudier la variante empruntant le flanc sud de la vallée de Tavannes. C'est pourquoi je peux vous affirmer ici que la nouvelle variante prévue sur le flanc nord de la vallée est bien supérieure tant pour la protection de l'environnement que pour la conservation du paysage. La difficulté d'une protection encore meilleure par le percement d'un tunnel supplémentaire réside dans l'aggravation du raccordement à l'agglomération de Tavannes. Ce problème est l'objet d'une des deux interpellations qui ont été acceptées par la commission. Une fois Tavannes contourné, la Transjurane ira en direction de Reconvilier où elle entrera dans un tunnel qui permettra d'éviter le franchissement du col de Pierre-Pertuis. Enfin, à La Heutte, la future artère rejoindra la route principale T 6 déjà ouverte à la circulation depuis plusieurs années et construite par le canton de Berne. Ce dernier tronçon sera également intégré au réseau des routes nationales et le canton de Berne dédommagé pour la partie supplémentaire des frais qu'il a assumés seul jusqu'ici.

Le point terminal de la Transjurane sera le Bösingfeld près de Bienne où le raccordement à la N 5 sera réalisé. Le tronçon déjà construit entre La Heutte et Bösingfeld sera donc aussi classé route nationale; la norme de subventionnement fédéral sera révisée et corrigée en conséquence. Le message vous décrit au chiffre 31 les répercussions financières. Je les résume: 790 millions pour le canton du

Jura, 660 pour le canton de Berne, donc un coût total pour la route 1 milliard et 450 millions. Ce dernier sera réparti comme suit: part fédérale 1 milliard 281 millions, part du canton de Berne 106 millions, part du canton du Jura 63 millions.

J'examine maintenant rapidement les charges actuelles de trafic. En moyenne journalière annuelle, nous pouvons enregistrer les chiffres suivants: entre Bienne et Sonceboz, 7700 véhicules/jour, entre Sonceboz et Tavannes 6800, entre Moutier et Delémont 7300. Ces chiffres se réduisent encore quelque peu à l'approche de la frontière française. Un recensement effectué le 5 août 1980 a enregistré une moyenne de 8000 véhicules/jour sur les routes qui sont empruntées actuellement et qui seront déchargées par la Transjurane. A titre de comparaison, il faut relever que ce dernier chiffre est à peine inférieur au nombre de véhicules traversant en moyenne journalière actuelle le tunnel du Saint Gothard, donc soit 1100 véhicules par jour de moins que sur les routes appelées à être déchargées par la Transjurane.

Une dernière comparaison nous amène à constater que la moyenne des véhicules/jour dans le tunnel routier du San Bernardino est de la moitié inférieure au flot circulaire passant par Péry, soit un point qui se trouve aussi sur le tracé de la Transjurane. Nous avons 4600 véhicules/jour au San Bernardino pour 9200 à Péry. L'examen des charges du trafic nous conduit à la question du dimensionnement de la Transjurane, soit au second problème dont la solution se trouve dans nos compétences formelles. En d'autres termes, il s'agit maintenant du classement de la future route nationale. Le Conseil fédéral nous propose une solution variable qui comporte des tronçons en deuxième et d'autres en troisième classe. Je vous rappelle que les routes nationales de première classe sont obligatoirement des artères à trois voies avec trafic directionnellement séparé sans croisements à niveau.

Le Conseil fédéral, au vu du volume prévisible du trafic, renonce à cette première place pour la Transjurane. La conception fondamentale de la route à construire est celle d'une artère unique à deux voies comprenant, là où les impératifs de la circulation l'exigent, des voies de dépassement ou des voies lentes. Ce système permettra de remédier le plus possible à la formation de colonnes, de bouchons et aux risques d'accidents. L'intégration de certains tronçons en deuxième classe permettrait théoriquement de réaliser une route à quatre voies. Pourtant, le Conseil fédéral a donné, par l'intermédiaire de M. Jakob, directeur de l'Office fédéral des routes, des assurances formelles à ce propos. La planification exclut d'ores et déjà tout tronçon à quatre voies. Quant aux tronçons prévus en troisième classe, ils permettront s'il y a nécessité d'intégrer le trafic mixte comprenant en plus des poids lourds et des automobiles les véhicules agricoles et les bicyclettes.

L'arrêté fédéral qui nous est proposé implique une intégration globale de la Transjurane dans les deuxième et troisième classe. Les décisions spécifiques pour les divers tronçons seront prises par le Conseil fédéral lors de l'adoption des projets généraux.

Au chiffre 24 du message, les étapes de la réalisation sont décrites. Le processus proposé est logique, tant du point de vue de la circulation que de celui de la construction. Vu que le percement des tunnels prend plus de temps, il est prévu d'y passer le plus rapidement possible.

A ce point de mon rapport je vous propose, au nom de la majorité de la commission, d'accepter l'entrée en matière, de refuser la proposition de renvoi au Conseil fédéral pour une étude complémentaire de la minorité, et de refuser la seconde proposition de la minorité qui tend à suspendre les débats en attendant la parution d'un autre rapport complémentaire. Les points soulevés par ces deux propositions ne concernent que très marginalement les décisions qui sont dans le cadre de nos compétences. Aujourd'hui nous sommes appelés à nous prononcer sur une question de principe et nous disposons de tous les éléments nécessaires afin de prendre cette décision en connaissance de cause. Il me reste à vous présenter brièvement les deux postulats

adoptés par la commission. Le premier a été adopté par neuf voix contre sept. Il est le résultat d'un mariage entre les idées de Madame Friedli et de Monsieur Gehler. Comprenez-moi bien, cette union concerne seulement des idées et non des personnes!

En bref, ce postulat souhaite une étude comparative entre le tracé prévu par le message et deux variantes en tunnels possibles, soit un tunnel de Court à La Heutte, soit un tunnel de Court à Pieterlen Mme Friedli et M. Gehler ont renoncé à en découdre; ils laissent au Conseil fédéral le soin de trancher en faveur de l'une ou l'autre des variantes, pourtant fondamentalement différentes, qu'ils ont proposées. Si le Conseil fédéral se décidait pour l'une ou l'autre de ces variantes, pour l'un ou l'autre de ces tunnels, il serait alors obligé – et j'insiste là-dessus – de rédiger un nouveau message pour corriger l'arrêté sur la Transjurane, car le tracé ne serait plus le même que celui dont il est actuellement question. Notre conseil peut donc adopter sans crainte ce postulat car sa réalisation restera dans le cadre de nos compétences formelles. Rien ne pourrait se passer à l'égard de ce postulat sans l'ouverture d'un nouveau débat et sans la prise de nouvelles décisions par les Chambres. En d'autres termes, l'arrêté tel qu'il vous est proposé aujourd'hui devrait être modifié parce que le tracé prévu par les deux variantes ne correspondrait plus au contenu de l'arrêté.

J'en viens au second postulat adopté par 13 voix contre 6, qui est placé sous la paternité intellectuelle de M. Bonny. Ici, le Conseil fédéral est invité à examiner l'inclusion dans le réseau des routes nationales de la T 6, secteur Bienne-Berne. Dans ce cas également, nous pouvons adopter ce postulat, car le Conseil fédéral sera de toute façon obligé d'examiner le problème qui est en corrélation directe avec d'autres demandes similaires en suspend, pour l'intégration de routes dans le réseau des routes nationales, comme par exemple le tunnel sous la Vue des Alpes. Mais le postulat engendré par M. Bonny et adopté par votre commission, comme d'ailleurs toutes les autres revendications analogues, reste dans les compétences futures des Chambres fédérales.

En résumé, les postulats ont l'avantage de ne pas restreindre nos compétences d'avenir, tout en nous garantissant de recevoir une documentation plus complète dans le cas où le Conseil fédéral nous demanderait de prendre d'autres décisions.

Telles sont les réflexions et les conclusions auxquelles je vous prie de vous rallier.

Bürer-Walenstadt, Berichterstatter: Obwohl wir heute nur zu beurteilen haben, ob das schweizerische Nationalstrassennetz durch die Transjurastrasse erweitert werden soll, also nicht eine Diskussion über die detaillierte Linienführung aufzurollen haben, hat sich die Kommission die Situation im betreffenden Gebiet an Ort und Stelle angesehen und erläutern lassen. Die Kommissionsberatungen fanden anschliessend in Biel statt. Mit 17 gegen 2 Stimmen stimmte die Kommission dem Bundesbeschluss zu; ausserdem legt sie zwei Postulate vor. Dabei ging die Kommission von folgenden Überlegungen aus:

1. Die Ausgangslage. Die Festlegung des Nationalstrassennetzes fällt in die Kompetenz der Bundesversammlung. Ebenso ist die Bundesversammlung zuständig, über eventuelle Erweiterungen oder Kürzungen des 1960 bewilligten Netzes zu befinden. Seit 1960 wurde erst zweimal Erweiterungen zugestimmt, nämlich 1965 dem Gotthardstrassentunnel und 1971 der nördlichen und westlichen Umfahrung von Zürich. Eventuelle Kürzungen des Netzes, zum Teil auf Antrag der Kommission Biel, sind gegenwärtig Gegenstand von weiteren Untersuchungen. Die Bundesversammlung kann also die Transjurastrasse ins bestehende Nationalstrassennetz aufnehmen lassen, die generelle Linienführung festlegen und die Klassierung der Strasse vornehmen. Die heutige Vorlage geht auf verschiedene parlamentarische Vorstösse in den Räten zurück. Es waren die Herren Wenger, Kohler und Houmard, die seit längerer Zeit eine bessere Verbindung zwischen dem Kanton Jura, dem Berner Jura

und dem Mittelland verlangten. Seit der Gründung des neuen Kantons Jura sind diese Bestrebungen verständlicherweise noch verstärkt worden.

Im Jahre 1980 hat das EDI eine Arbeitsgruppe eingesetzt aus Vertretern des Bundesamtes für Strassenbau, der Kantone Bern, Solothurn und Jura mit dem Auftrag, die Grundlagen zu erarbeiten für die Aufnahme einer Transjurastrasse ins schweizerische Nationalstrassennetz. Der Bericht lag bereits 1981 vor und sah grundsätzlich eine Nationalstrasse zweiter Klasse und teilweise dritter Klasse mit Gemischverkehr vor. Auf den Zweitklassabschnitten war nirgends eine vierspurige Autobahn vorgesehen, sondern eine zweispurige Strasse mit Überhol- und Kriechspur dort, wo die Topographie es verlangte. Das daraufhin eingeleitete Vernehmlassungsverfahren zeigte ein überwältigendes positives Echo.

2. Die Bedürfnisfrage. Schon die Gesamtverkehrskonzeption hat die Transjurastrasse in ihr Konzept aufgenommen. Seit der Gründung des Kantons Jura entspricht die neue Verbindung einem weiteren Grundsatz der Gesamtverkehrskonzeption, indem jede Kantonshauptstadt ans Nationalstrassennetz angeschlossen werden soll. Das durch die Jurahöhenzüge stark unterteilte Gebiet ist verkehrstechnisch nicht leicht zu erschliessen. Die verhältnismässig dünn besiedelten Geländekammern können nur durch eine Strukturverbesserung – vor allem durch eine bessere Erschliessung – befruchtet werden. Die heutigen Verbindungswege sind verkehrstechnisch ungenügend, vor allem sind die vielen engen Ortsdurchfahrten zu eliminieren, um auch in den Ortschaften bessere Lebensbedingungen zu schaffen. Die vorhandenen Verkehrsfrequenzen rechtfertigen den vorgesehenen Ausbau. So zeigten sich beispielsweise im Jahre 1980 folgende Zahlen des durchschnittlichen Tagesverkehrs:

Auf der Strecke Biel–Sonceboz: 7700 Fahrzeuge; Sonceboz–Tavannes: 6800 Fahrzeuge; Moutier–Delsberg: 7300 Fahrzeuge und in der Taubenlochschlucht gar 9100 Fahrzeuge, das bedeutet beispielsweise gleichviel wie im Gotthardstasentunnel. Auch der Schwerverkehr auf der Linie der Transjurastrasse ist bedeutend. Er entspricht etwa demjenigen zwischen Siders und Visp im Kanton Wallis.

3. Die Linienführung. Rufen wir uns in Erinnerung, dass wir heute nur für die erste Stufe der Planung, nämlich für die generelle Linienführung, zuständig sind. Die Details müssen mit den betreffenden Kantonen und Gemeinden besprochen werden, und für die Genehmigung des generellen Projektes, also der Stufe II, ist der Bundesrat zuständig. Die vorgesehene Linienführung von der französischen Grenze bis Moutier gab in der Kommission denn auch zu keiner Diskussion Anlass. Die eingesetzte Projektarbeitsgruppe hatte nun aber in Moutier eine Verzweigung vorgesehen, nämlich einen Ast über Gänsbrunnen nach Balsthal–Oensingen und den anderen durch das Tal von Tavannes und das Taubenloch nach Biel. In der Vernehmlassung stellten sich seinerzeit die beteiligten Kantone Bern und Jura voll hinter diese Lösung. Der Kanton Solothurn hingegen lehnte diese Lösung, den Ast nach Gänsbrunnen, ab, und dies gestützt auf die einheitliche Meinungsäusserung im Solothurner Thal. Dieses Thal soll als Wohnzone erhalten bleiben und nicht mit einer Nationalstrasse durchzogen werden.

In der weiteren Vernehmlassung stellte sich auch die knappe Mehrheit der übrigen Kantone hinter die Lösung mit den beiden Ästen. Der Bundesrat nahm dann in der Folge auf den Kanton Solothurn Rücksicht und verzichtete auf den Ast Gänsbrunnen–Oensingen. Dies hat nun zur Folge, dass der Jura auf einen erwünschten zusätzlichen Anschluss durch das Nationalstrassennetz im schweizerischen Mittelland, etwa 50 Kilometer östlich von Biel, verzichten muss. Dass der Kanton Bern auf die Aufnahme der Strecke Moutier–Tavannes–Taubenloch–Biel ins Nationalstrassennetz drängt, ist verständlich. Er hat hier bereits namhafte Vorarbeiten geleistet, und die bessere Erschliessung der Täler von St-Imier und der Freiberge ist eine Notwendigkeit. Die Kommission hat sich auch mit der Linienführung im Tal

von Tavannes befasst. Hier standen ja Varianten auf der linken und der rechten Talseite zur Sprache. Es ist hier aber wie in der Botschaft erwähnt: Linienführung und Ausbaugrad der künftigen Nationalstrasse sind noch eingehend zu studieren und zu evaluieren. Auch eine Tunnelvariante soll – gemäss Botschaft – noch geprüft werden. Die Klassifizierung des Abschnittes Court–Tavannes kann deshalb heute noch nicht definitiv festgelegt werden.

4. Die verkehrspolitische Bedeutung. Wenn wir in den letzten Jahrzehnten zum Teil etwas zu strassenverliebt waren und in den Autobahnen das Alleinseigmachende sahen, dürfen wir nun doch nicht in den Fehler verfallen und weitere notwendige Ausbauten einfach negieren. Die Transjurastrasse ist – und das muss nun in aller Deutlichkeit festgehalten werden – keine vierspurige Autobahn. Sie ist eine zweispurige Erschliessungsstrasse eines Gebietes, das diese Strukturverbesserung dringend nötig hat. Sie stellt die raschere Verbindung mit dem Kanton Jura sicher, dient der erforderlichen Verbesserung der Verbindung zwischen den Hauptorten Delémont und Pruntrut, sie erschliesst das Tal von St-Imier und die Freiberge und bringt einen erwünschten zusätzlichen Anschluss an das französische Nationalstrassennetz. Sie hat eine eminente ökonomische Bedeutung. Der Jura ist eine Bergregion. Wirtschaftspolitisch hilft man einer Region am besten, wenn die entsprechende Infrastruktur zur Verfügung gestellt wird. Eine gute Erschliessung ist dabei für jede wirtschaftliche Entwicklung ausschlaggebend.

In der Kommission wurde auch die Frage aufgeworfen, ob nicht ein Ausbau des Schienennetzes ebensoviel bringen würde. Die dünne Besiedlung und die topographisch sehr schwierigen Verhältnisse sprechen gegen einen solchen Ausbau. Die Gesamtverkehrskonzeption hat schon für mehrere, heute vorhandene Nebenlinien die Möglichkeit der Umstellung von Bahn- auf Busbetrieb angedeutet. Es wurde auch der Ausbau der Bahnstrecke zwischen Moutier und Grenchen als rollende Strasse vorgeschlagen. Eine entsprechende Lösung als Ergänzung zur Strasse oder als Übergangslösung wurde bereits im Ständerat diskutiert und von Herrn Bundespräsident Schlumpf zur wohlwollenden Prüfung entgegengenommen.

5. Die Realisierung und die Kosten. Die Kantone Bern und Jura haben für den Ausbau Prioritäten festgelegt. Im Kanton Bern wird die Strecke Tavannes–Sonceboz–La Heutte mit dem Anschluss der T 30 nach La Chaux-de-Fonds und die Umfahrung von Moutier als vordringlich angesehen. Im Kanton Jura legt man Wert auf die raschmögliche Erstellung der Verbindung Ajoie–Delémont mit den beiden Tunnels von Les Rangiers.

Die Kostenschätzung dieser Transjurastrasse liegt bei 1,45 Milliarden Franken; der Anteil des Bundes beläuft sich hiermit auf 1282 Millionen, jener des Kantons Bern auf 106 Millionen und jener des Kantons Jura auf 63 Millionen.

Zusammenfassend ist die Kommission der Meinung, dass die Transjurastrasse staatspolitisch notwendig sei und diese ein Akt der Solidarität gegenüber dem Jura bedeute, dass sie verkehrstechnisch sinnvoll und den Verhältnissen angepasst sei und dass sie der Infrastruktur des Jura diene.

Die Kommission empfiehlt Ihnen deshalb mit 17 zu 2 Stimmen, wie erwähnt, auf die Vorlage einzutreten und gleichzeitig die beiden Nichteintretensanträge – von Herrn Ruf und Herrn Herzog – abzulehnen.

Erlauben Sie mir noch ein Wort zu den beiden Postulaten der Kommission. Das Postulat I: Aufnahme der Strecke Biel–Schönbühl ins Nationalstrassennetz, das von Herrn Bonny eingebracht wurde, hat folgende Begründung:

Im Zusammenhang mit der Transjurastrasse hat der Bundesrat die internationale Bedeutung dieses Projektes als Nord–Süd-Achse, d. h. als Verbindung zwischen der N 1 und der französischen A 36, betont. Beim jetzigen Projekt endet die Transjurastrasse aber in Biel und hat keinen direkten Anschluss an die N 1. Es stellt sich wirklich die Frage, ob dieser zweckmässige Anschluss nicht durch Aufnahme der Strecke Biel–Schönbühl ins Nationalstrassennetz sicherge-

stellt werden soll. Die Kommission ist sich indessen bewusst, dass es gewisse Konsequenzen haben kann, wenn mit der Aufnahme eines grundsätzlich neuen Strassenstückes von nationaler und internationaler Bedeutung ins Nationalstrassennetz, wie es die Transjurastrasse bedeutet, gleichzeitig gewisse «Anhängsel» eingebracht werden. Es liegen natürlich auch Wünsche anderer Regionen der Schweiz vor. Mit 13 zu 6 Stimmen hat sich die Kommission trotzdem für dieses Postulat entschieden, in der Meinung, dass es sich hier wirklich um einen direkten Zusammenhang und eine logische Ergänzung der Transjurastrasse handle. Nach Postulat ist dies vom Bundesrat zu prüfen.

Das Postulat II, eingebracht von Frau Friedli und Herrn Gehler, geht in einer anderen Richtung. Hier wird grundsätzlich erwogen, dem bestehenden Projekt eine Variante gegenüberzustellen, welche sowohl das Tal von Tavannes schonen soll und gleichzeitig eine kürzere und umweltfreundlichere Verbindung vom jurassischen Plateau ins schweizerische Mittelland herbeiführen soll. Diese Interessen vertreten auch grosse Kreise aus dem Tal von Tavannes mittels einer Petition. Ebenso hat Herr Nationalrat Gehler bereits im Juni 1983 ein entsprechendes Postulat eingebracht, welches auch überwiesen wurde. Der Bundesrat führt nun aber in seiner Botschaft auf Seite 12 aus, dass diese Planungsidee im weiteren Verlauf der Projektierung durchaus weiterverfolgt und in allen ihren Aspekten geprüft werden soll. Das Postulat akzentuiert nun diese Darlegungen, indem Vergleiche gefordert werden mit einem Tunnel unter dem Montoz, der die Region Moutier-Court mit La Heutte oder Pieterlen verbinden soll. Beides kommt ja sicher kaum in Frage.

Das Postulat hält auch fest, dass der Pierre-Pertuis-Tunnel nicht ausser acht gelassen werden soll. Das bedeutet also, dass am vorgesehenen Ausbau zwischen Biel und La Heutte bzw. Tavannes festgehalten werden soll. Wie erwähnt hat sich die Kommission mit 9 zu 7 Stimmen für dieses Postulat eingesetzt.

Herczog: Den Nichteintretensantrag stelle ich im Namen der POCH, also eines mehrheitlichen Teils unserer Fraktion, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Die Transjurane wird wirtschaftlich und regionalpolitisch eher negative Folgen für den Jura, vor allem für den Kanton Jura, bringen.

2. Weitere Nationalstrassen – auch im Jura – sind verkehrs-, umwelt- und finanzpolitisch unerwünscht.

Zum ersten Argument, dem wirtschafts- und regionalpolitischen: Alle parlamentarischen Vorstösse, die in der Botschaft aufgeführt werden, heben die «grosse wirtschaftliche Bedeutung» der Transjurane hervor. Aber keiner der Motionäre – soweit ich auch die Texte der Vorstösse gelesen habe – hat sich die Mühe genommen, zu erklären, worin diese «grosse wirtschaftliche Bedeutung» besteht. Bis heute liegt denn auch überhaupt nichts vor, was eine Verbesserung der Wirtschafts- und Beschäftigungssituation durch die Transjurane belegen würde.

Aus bisherigen Erkenntnissen und auch aus meiner beruflichen Erfahrung muss ich feststellen, dass die angeblich «grosse wirtschaftliche Bedeutung» in bezug auf eine regionalpolitische Förderung des Jura eine leere Behauptung ist. Allgemein können wir feststellen, dass die Verbesserung der Verkehrsgunst einer Randregion lediglich die Zentrumsgebiete weiter «aufwertet» und den Entmischungsprozess innerhalb der gesamten Region weiter fördert.

Konkret heisst das unter anderem: Das Zentrum Biel wird «aufgewertet», und zwar bezüglich der Verkehrsgunst und auch bezüglich der Bodenpreise. Das heisst, die Stadt Biel, die 56 000 Einwohner zählt und bereits Einwohner verloren hat, wird weiterhin Einwohner verlieren. Also ein ähnlicher Prozess wie in verschiedenen anderen städtischen Gebieten. Der Jura wird demgegenüber zu einer Einwohner- und Pendleragglomeration. Wir kennen dies aus der Situation von Zürich bis hinauf nach Graubünden ausgezeichnet. Es

ist nicht nötig, dass man diesen Prozess auch im Jura noch weiter fördert.

Zusätzlich ist zu sagen, dass der Entmischungsprozess ganz eindeutig auf Kosten des lokalen Gewerbes im Jura gehen wird. Nicht zufällig wenden sich verschiedene Gewerbetreibende im Jura gegen diese Strasse, gegen die Aufnahme der Transjurane in das Nationalstrassennetz und auch gegen den weiteren Ausbau. Die negativen Folgen für das lokale Gewerbe bedeuten ein Auslaugen des Jura.

Im besten Falle wird die Transjurane für den Jura wirtschaftlich nichts mehr als Lagerhäuser und Shoppingcenters entlang der Autobahn, aber sicher nicht Möglichkeiten etwa für Industrieansiedlungen bringen. Das war auch in den Kantonen Zürich und Aargau festzustellen. Solche Erwartungen sind Träume, die nie realisiert werden können. Im besten Fall werden von der Region Basel oder Solothurn her die Leute ihre Weekendhäuser schneller erreichen per Autobahn. Ich glaube nicht, dass die Leute im Kanton Jura daran interessiert sind, dass ihre Gegend zu einem zersiedelten Weekendhaus-Disneyland wird.

Mit den planerischen Erfahrungen der letzten zehn Jahre im Hintergrund kann man klar sagen, dass mit einer solchen Nationalstrasse nichts, aber auch gar nichts regional- und wirtschaftspolitisch herauszuschauen wird.

Zum zweiten, dem verkehrs- und umweltpolitischen Argument: Vorerst das Stichwort Verkehrszunahme. Ich habe hier verschiedentlich darauf hingewiesen und möchte das mit Nachdruck nochmals machen. Es ist eine Binsenwahrheit, dass Strassen Verkehr erzeugen und dass neue Strassen mehr Verkehr bringen. Ich möchte Sie hier nochmals auf das Beispiel Axenstrasse hinweisen. Man hat immer gesagt, dass man mit der Eröffnung des Seelisbergtunnels den ganzen Verkehr von der Axenstrasse wegbekomme. Genau das Gegenteil ist geschehen! Der TCS hat vor und nach der Eröffnung des Seelisbergtunnels Messungen gemacht. Nach der Eröffnung war auf der Axenstrasse 15 Prozent mehr Privatautoverkehr zu verzeichnen als vorher. Es ist eindeutig, dass das Verkehrsvolumen zunehmen wird. Der Bundesrat deutet das auch in seiner Botschaft auf Seite 8 an: «Von den gemäss GVK-CH vor dem Jahre 2000 überlasteten Autobahnabschnitten N 2 Basel–August und N 1 Luterbach–Härkingen könne Verkehr abgezogen werden.» – Eben auf die Transjurane. – «Basel werde, zumindest was die Verkehrsbeziehung mit Frankreich anbelange, entlastet.» Das bedeutet ganz klar mehr Autoverkehr.

Unser verkehrspolitisches Ziel heisst – und das sollte es mit der Zeit in diesem Parlament mehrheitlich heissen –, die Zunahme des Gesamtverkehrs zu vermeiden und nicht willentlich zu fördern.

Nun zum Stichwort öffentlicher Verkehr. Die Kommissionsprecher haben darauf hingewiesen, dass diese Frage angeblich sehr, sehr problematisch sei, weil die topographischen Verhältnisse im Jura derart schwierig sind. Der öffentliche Verkehr, d. h. die Eisenbahn im Jura, hat kürzlich ihr 100-Jahr-Jubiläum gefeiert. Zu diesem Jubiläum könnte ich mir ein besseres Präsent vorstellen als eine neue Autobahn, die gegenüber dem öffentlichen Verkehr als Konkurrenz auftritt. Zum Beispiel könnte etwas für die Verbesserung von Netz- und Fahrplandichte dieser Bahn getan werden. Das ist bisher nicht geschehen. Alle verkünden im Brustton der Überzeugung, der öffentliche Verkehr müsse gefördert werden, gerade auch im Jura. Dann muss man aber feststellen, dass 1980 in der Schweiz fünfmal mehr in den Strassenbau als in den öffentlichen Verkehr investiert wurde, und zu guter Letzt erstellt man gar eine weitere Nationalstrasse im Kanton Jura! Dies ist unter anderem auch der Fluch des Beschlusses über die Treibstoffzollregelung. Automatisch sind immer Gelder vorhanden für den Strassenbau, auch für den Nationalstrassenbau: hingegen will man keine Gelder locker machen für den öffentlichen Verkehr. Dass sich Investitionen in den öffentlichen Verkehr lohnen, zeigte der Bettag mit der erfolgreichen 5-Franken-Aktion auf dem öffentlichen Regionalverkehrsnetz. Sie haben ja selber den Erfolg erlebt! Ich hoffe, dass wir hier noch eine detailliertere

Auswertung bekommen; in der genau gezeigt wird, was die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel ausmacht.

Nun zum Stichwort Umweltbelastung. Es ist wirklich schizophren, hier bei jeder Gelegenheit über Umweltschäden, Waldsterben und weiss Gott worüber, abstrakt zu jammern, aber in der konkreten Situation genau das zu fördern, was diese Umweltschäden im grossen Ausmass verursacht! Ich möchte diese Dinge nicht mehr wiederholen; es sind bekannte Tatsachen angesichts der massiven und belegten Umweltbelastung durch den Automobilverkehr. Nur einige Stichworte nochmals zur Erinnerung: Schadstoffimmission, Waldsterben auf der einen Seite. Auf der anderen Seite Landschaftsbildbeeinträchtigung, Verbetonierung mit welcher Ausbauvariante auch immer. Die Frage ist nicht: Wird die Transjurane vier- oder zweispurig? Es ist ganz klar, dass ein Eingriff geschieht, welche Variante es auch immer sein wird. Kulturlandverlust ist ein weiterer Punkt, den kennen Sie alle auch.

Anhand diesen Umweltbelastungen müssen wir uns sagen, dass jeder zusätzliche Autoverkehr effektiv unerwünscht ist. Es ist politisch unverantwortlich, wenn man noch weitere Nationalstrassen ins Netz aufnimmt und einen weiteren Ausbau macht. Das umweltpolitische Postulat gilt nirgends so ernst und muss nirgends so klar sein wie in der Verkehrspolitik, und es muss ganz eindeutig auch eingehalten werden.

Noch eine Nebenbemerkung: Die POCH hat seit jeher den Kanton Jura klar befürwortet, und wir unterstützen auch immer alle politischen Bestrebungen für die Eigenständigkeit dieses Kantons. So sind wir hier auch in diesem Sinne sauber, und niemand kann uns irgendwelche Nichtsolidarität mit dem Jura vorwerfen. Das sind Scheinargumente, auf die ich überhaupt nicht eintreten will.

Grundsätzlich geht es beim heutigen schweizerischen Strassenkonzept darum, dass der Strassenraum nicht einem denkbaren Motorfahrzeugverkehr angepasst werden kann, sondern es muss umgekehrt sein: Der Strassenbenützer muss sich mit einem reduzierten Strassennetz abfinden. Es geht nicht anders. Die Gründe sind nochmals zu erwähnen: Bodenökonomie, Schutz der Wohngebiete, der Landschaft, Schadstoffimmissionen, Bau- und Unterhaltskosten, Energieverschleiss usw. Wer die umweltpolitischen Postulate ernst nimmt, muss hier Nichteintreten beschliessen, auch aus wirtschaftspolitischen Gründen: Die ganze bisherige regionalplanerische Erfahrung hat gezeigt – es wäre ja ein Widersinn, gegen diese Erfahrung zu handeln –, dass die wirtschaftspolitische Verbesserung einer Randregion durch eine Autobahn nicht gefördert werden kann, sondern dass praktisch genau das Gegenteil passiert. Ich kann Ihnen dutzendweise Belege aus unserem Land bringen. Ich bitte Sie also, sowohl aus wirtschaftspolitischen – in diesem Sinne auch regionalpolitischen – wie auch aus umwelt- und verkehrspolitischen Überlegungen keinen weiteren Nationalstrassen mehr zuzustimmen, abgesehen davon, dass es auch gut wäre, die Ergebnisse der Kommission Biel und das Nationalstrassenkonzept endlich einmal à fonds diskutieren zu können.

Ich bitte Sie, unserem Nichteintretensantrag zuzustimmen.

Ruf-Bern: Schon allein die Tatsache, dass uns heute die grundsätzliche Realisierung einer neuen Nationalstrasse beantragt wird, beweist, wie wenig der Bundesrat aus dramatischen, ja existenzbedrohenden Entwicklungen wie dem Waldsterben und der allgemeinen Umweltzerstörung gelernt hat. Im Stile der Wachstumseuphorie der sechziger und siebziger Jahre ficht er primär mit wirtschaftlichen Argumenten. Trotz der Zerstörung kostbarer Landschaften und grosser Teile der Ernährungsgrundlagen durch überdimensionierte Verkehrsbauten gesteht man weiterhin dem privaten statt dem öffentlichen Verkehr das Primat zu. Weil wir der Ansicht sind, die Uhren stünden bereits eine Minute – und nicht bloss die sprichwörtlichen fünf Minuten – vor Zwölf, weil wir den künftigen Generationen in diesem Land noch möglichst viel unerbauter Heimat zurücklassen wollen und weil – wie dies bei den Regierungsparteien der Fall ist –

Bekennnisse zum Umweltschutz blosser Lippenbekenntnisse bleiben, sofern bei der erstbesten sich bietenden Gelegenheit das totale Gegenteil praktiziert wird, beantragen wir Ihnen Nichteintreten auf die Vorlage.

Die Haltung unserer Fraktion stützt sich, wie ich damit bereits skizziert habe, auf grundsätzliche umweltpolitische und ökologische Überlegungen. Zugunsten unsicherer wirtschaftlicher Vorteile und des Individualverkehrs dürfen der natürlichen Umwelt nicht erneut unverhältnismässige Belastungen wie Kulturlandverluste, Lärm- und Abgasimmissionen usw. zugemutet werden, während die Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Jura-region vernachlässigt wird. Ein gesamtschweizerisches Interesse an den geplanten Verkehrsachsen ist nach unserer Ansicht nicht gegeben. In meinem Votum zum SBB-Geschäftsbericht habe ich letzte Woche dargelegt, dass in den Randregionen in erster Linie der öffentliche Verkehr ausgebaut werden muss, statt dass sich die Fehler der Vergangenheit wiederholen und das Privatauto bevorzugt wird. Im letzteren Falle wäre es illusorisch, zu glauben, man könnte noch ein breites Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr erreichen, ziehen doch neue Strassen – dafür gibt es genug Beweise – zwangsläufig neuen Verkehr nach sich und fördern künstlich ein weiteres Verkehrswachstum.

Die angeblichen Gründe für eine neue Strasse vermögen keineswegs zu überzeugen. Als Hauptmotiv nennt die Botschaft die wirtschaftliche und geographische Randlage des Jura und – parallel dazu – die schwache Besiedlung. Gleichzeitig zog die vorbereitende Arbeitsgruppe aber richtigerweise selbst in Zweifel, ob eine Verbesserung des Verkehrsnetzes durch eine neue Hauptachse die Regionalwirtschaft tatsächlich entscheidend zu fördern vermöchte, da die Region durch die Hauptstrasse T 6 von Biel über Moutier, Delémont nach Boncourt bereits ausreichend erschlossen ist. Die mehrheitlich strukturell bedingten wirtschaftlichen Schwierigkeiten in dem zur Diskussion stehenden Landesteil sind bekanntlich in der gesamten Uhrenregion vorhanden. Dazu gehören auch Gebiete mit einem besseren Verkehrsnetz, teilweise sogar mit Nationalstrassen, ohne dass sich für die Zukunft günstigere wirtschaftliche Perspektiven abzeichnen als im Jura. Es dürfte eine Illusion sein, zu glauben, durch eine Schnellstrasse könnten mehr Industrie und mehr Gewerbe in der Region angesiedelt werden. Vielmehr würden wegen der kürzeren Distanzen noch mehr Menschen in die Agglomeration Biel/Grenchen fahren, um dort zu arbeiten. Vor allem der Berner Jura würde damit zusehends zu einer Schlafregion und verlöre an kultureller Eigenständigkeit.

Im Zusammenhang mit den Plänen für eine NHT wird von befürwortender Seite stets argumentiert, auf der Bahnlinie Basel–Olten–Bern müsse für Transitgüter eine ausreichende Zubringerkapazität zum Lötschbergtunnel sichergestellt werden. Dass statt dessen ein Ausbau der Linie Basel–Delémont–Moutier–Biel die gleiche Funktion erfüllen und erst noch eine Randregion besser durch öffentliche Verkehrsmittel erschliessen könnte, scheint unseren Verkehrsplanern offensichtlich nicht ins Konzept zu passen. Von der grundsätzlichen Notwendigkeit eines verkehrs- und umweltpolitischen Umdenken scheint man noch nie etwas gehört zu haben, wenn es um tatsächliches Handeln geht.

Vergangene Woche hat unser Herr Kollege Bircher einen interessanten Artikel im «Aargauer Tagblatt» veröffentlicht. Ich zitiere Ihnen daraus eine treffende Passage, bezeichnet mit dem Untertitel «Später Sündenfall ausgerechnet im Jura?». Herr Bircher hat geschrieben. «Die Fragwürdigkeit der neuen N 16 von Boncourt bis Biel zeigt sich bei einem Blick auf das relativ dichte Bahnnetz, das im Vergleich zur dünnen Besiedlung ein gutes Angebot präsentiert. Zweifellos würde mit der neuen Autobahn Verkehr von der Schiene auf die Strasse abwandern und die Existenz einzelner Bahnstrecken gar gefährdet – im Schatten der Luftverschmutzungssignale eine geradezu groteske Situation. Der Bund hätte nach einer gründlichen Überprüfung dieser Autobahn mit den übrigen Baunormen aus den sechziger Jahren, den daraus folgenden, grossen Eingriffen in das Gelände und

den bekannten Auswirkungen auf Menschen und Umwelt die Möglichkeit, eine für den neuen Kanton phantasievolle Alternative zu präsentieren. Diese könnte folgende Elemente enthalten: Massvoller Ausbau des Strassennetzes mit Ortsumfahrungen, mit Entscheidungskompetenz der Bevölkerung; Gratisautoverlad Moutier–Grenchen; weiterer Ausbau des Bahnnetzes auf Doppelspur; Verlängerung der Jura-Bahn von Glovelier bis Delsberg und gute Busverbindungen.» Herr Bircher hat weiter geschrieben: «Die Zeit des hochgemuteten Autobahnbau, ohne Prüfung angepasster Alternativen, sollte der Vergangenheit angehören. Wollen wir ausgerechnet im neuen Kanton Jura einen späten, bewussten Sündenfall in Kauf nehmen?» Soweit die Ausführungen von Herrn Bircher.

Eine Transjurane, das ist ganz offensichtlich, würde sich auch wirtschaftlich kontraproduktiv auswirken. Ein gewisses Entwicklungspotential der Region liegt ja in einer vermehrten Tourismusförderung. Mit seinem einzigartigen, grossenteils noch unzerstörten Landschaften bildet der Jura einen wertvollen Erholungsraum für die benachbarten, dichter besiedelten Gebiete, vorab für die Agglomeration Biel. Die heutigen Verkehrswege, insbesondere die T 6, weisen diesbezüglich ausreichende Kapazitäten auf. Durch ihre starken und unnötigen Eingriffe in das Landschaftsbild würde eine Transjurane wesentliche Voraussetzungen des Tourismus beträchtlich einschränken. Im Falle von topographischen Engpässen entlang der T 6 sind lokale Ausbau-massnahmen wie Kriechspuren ohne weiteres zu verwirklichen; dies zeigt das Beispiel der Taubenlochschlucht. Entsprechende Entscheide liegen allerdings im Kompetenzbereich der Kantone.

Vorab aus ökologischen Gründen haben 1982 die drei in der Region Cornet gelegenen Gemeinden Eschert, Grandval und Crêmines durch Konsultativabstimmungen den damals geplanten Seitenast N 30 von Moutier nach Balsthal im Verhältnis von insgesamt 3,5 zu 1 als unerwünscht bezeichnet. In seiner Vernehmlassungsantwort befürchtete auch der Solothurner Regierungsrat eine starke Beeinträchtigung der Wohnqualität in der Region Thal und lehnte deshalb die N 30 ab. Genau dieselben Überlegungen gelten aber auch für die geplante N 16. Es ist müssig, über kosmetische Massnahmen wie Änderungen der Streckenführung zu diskutieren, die an der grundsätzlichen Fragwürdigkeit des Projekts nichts ändern. Weitere Abklärungen können wir uns sparen, weil sich die Situation längst als klar genug präsentiert. Aus unserer Gesamthaltung heraus können wir auch nicht akzeptieren, dass durch eine Transjurane der umstrittenen N 5 von Solothurn nach Biel zum Durchbruch verholfen und eine weitere Ausdehnung des Nationalstrassennetzes auf der Strecke Biel–Schönbühl präjudiziert werden soll. Die beiden Postulate der Kommission werden wir zwangsläufig ablehnen.

In Gesprächen mit Kollegen aus der betroffenen Region gewinnt man den Eindruck, die neue Nationalstrasse stelle ein Prestigeobjekt dar, das es unter allen Umständen zu realisieren gelte. Aus Ihnen zugegangenen Unterlagen geht klar hervor, dass sogar innerhalb der betroffenen Region grösste Bedenken bestehen. Als Vertreter des Kantons Bern wies ich den Vorwurf, wie er mir von Frau Aubry im persönlichen Gespräch gemacht worden ist, die Interessen des Berner Jura würden durch unseren Nichteintretensantrag missachtet, mit aller Entschiedenheit zurück. Ich habe ausführlich dargelegt, dass zum Schutze der Umwelt endlich mutige Taten folgen müssen, und gerade dadurch werden die Interessen dieser Region langfristig geschützt. Wir lehnen deshalb eine N 16 genauso ab wie eine N 6 durch das Simmental oder eine N 5. Die Erhaltung der Lebensgrundlagen für künftige Generationen steht letztlich im Interesse aller. Als Ausdruck einer erschreckenden Geisteshaltung muss die Aussage Frau Aubrys beurteilt werden, einer Transjurane und damit der Vermehrung des Autoverkehrs stehe nichts im Wege, weil ein Zusammenhang zwischen den Autoabgasen und dem Waldsterben nicht bewiesen sei. Mit einer solch kurzichtigen, wachstumsorientierten Denk-

weise beschleunigen wir zwangsläufig die Fahrt in Richtung umweltpolitischen Kollaps.

Der Antrag der Kommissionsminderheit geht tendenziell zwar in die richtige Richtung. Ergänzende Berichte, ich habe es bereits betont, sind jedoch unnötig, weil die fatalen Auswirkungen der Projekte für eine Transjurane bereits heute klar zu erkennen sind und beurteilt werden können. Aufgrund dieser Darlegungen bittet Sie unsere Fraktion um Zustimmung zu unserem Nichteintretensantrag. Wer anders stimmt und sich trotzdem als grün verkaufen will, verliert jegliche Glaubwürdigkeit.

Ammann-St. Gallen, Sprecher der Minderheit: Die Erweiterung des Nationalstrassennetzes mit einer Transjurastrasse wirft verschiedene grundsätzliche Fragen auf. Sie liegen vor allem in den Bereichen der Staatspolitik, der Regionalpolitik und der Verkehrspolitik.

Sowohl die Botschaft als auch die seinerzeitigen parlamentarischen Vorstösse sind geprägt vom Zeitgeist und der Euphorie der Hochkonjunktur. Können wir so tun, wie wenn seither nichts geschehen wäre? Haben wir alle Diskussionen über die GVK, über sektorielles Denken und Handeln, die fatale Vernachlässigung der Bahnen, die Energieprobleme und das Waldsterben schon vergessen? Die bundesrätliche Botschaft jedenfalls setzt sich über solche Bedenken recht unbekümmert hinweg. Mögliche Alternativen durch Massnahmen beim öffentlichen Verkehr werden schon im voraus mit einer unwirschen Handbewegung verworfen. Herr Bundespräsident, mit dieser dürftigen Begründung auf Seite 7 der Botschaft ist es nicht getan. Wer verlangt denn zum Beispiel eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse allein über die Eisenbahn? Diese Ausführungen hätten vielleicht vor 20 Jahren genügt. Heute aber sehen wir darin schwerwiegende Lücken und Mängel. Nachdem in dieser Hinsicht leider auch der Ständerat nicht genügend tief schürfte, möchte Ihnen mein Antrag noch etwas Zeit für ergänzende Überlegungen einräumen... Denn wir sind uns doch hoffentlich der gesteigerten Verantwortung bewusst, die unsere abschliessende Kompetenz zur Festlegung des Nationalstrassennetzes mit sich bringt. Oder verleitet etwa das fehlende Referendum zur Eile?

An sich bestehen mehrere interessante Parallelen zwischen dem Jura und meiner Heimat, dem Toggenburg. Beiden gemeinsam ist nicht nur der keineswegs erhabende Status einer Entwicklungsregion (IHG) und einer wirtschaftlich bedrohten Region, sondern auch deren Hauptursache, nämlich die jahrzehntelange Dominanz eines Wirtschaftssektors – hier Textilien, dort Uhren – sowie ein spürbarer Rückgang der Arbeitsplätze, verbunden mit Bevölkerungsschwund. Von da her habe ich gewiss Verständnis für die Lage des Jura, zumal dessen Randlage und die Mängel der Verkehrserschliessung noch ausgeprägter erscheinen. Dem Jura soll und muss zweifellos geholfen werden. Deshalb werde ich auch für Eintreten stimmen.

Es bleibt noch die Frage nach den zeitgemässen Mitteln und Wegen. Wohl postuliert die GVK den Anschluss der Kantonshauptorte an die nationalen Verkehrsnetze. Mit wenigen Ausnahmen – Glarus, beide Appenzell und eben Delémont – ist dies verwirklicht. Die GVK äussert sich jedoch, vorab in den Thesen 9 bis 11, auch zur Koordination der Verkehrsinfrastruktur. So ist dort unter anderem die Rede von einem aufeinander abgestimmten Gesamtsystem der verschiedenen Verkehrsnetze und von einer Zweckmässigkeitsprüfung grösserer Investitionen. Diese soll in jedem Fall anhand der Zielsetzungen der Verkehrspolitik erfolgen, wobei die messbaren und nicht messbaren gesamtwirtschaftlichen Kosten und Nutzen zu berücksichtigen seien. Für Projekte von nationaler Bedeutung sei die Zweckmässigkeit sogar aufgrund vergleichender Untersuchungen, insbesondere der Auslastung bestehender Infrastrukturen und anderer Möglichkeiten, zu prüfen. Genau dies wurde jedoch im vorliegenden Falle fast völlig versäumt. Jedenfalls waren weder der Botschaft noch den Kommissionsarbeiten entsprechende Hinweise zu entnehmen. Zudem widerspricht der einseitige Ausbau des Verkehrsträgers Strasse auch den

Zielsetzungen einer zeitgemässen Verkehrspolitik, wird doch von allen Parteien bei jeder Gelegenheit – wenigstens verbal – die Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie ein umweltschonendes und energiesparendes Verkehrssystem postuliert.

Schliesslich vermögen die heutigen Frequenzen den geplanten Strassenbau nur teilweise zu rechtfertigen. Diese Vorlage widerspricht also zumindest dem Sinn und Geist, wenn nicht sogar dem Wortlaut der GVK. – Bei uns im Toggenburg begnügt man sich bei vergleichbaren oder sogar höheren Strassenfrequenzen mit dem Ausbau der bestehenden Tal- und Alpenstrassen, ergänzt durch Ortsumfahrungen in Gestalt von zweispurigen Autostrassen. Niemals aber käme es uns in den Sinn, den Ricken und die Wasserfluh – (vergleichbar den Passübergängen Pierre-Pertuis und Les Rangiers) – mit Strassentunnels, parallel zu einer gut ausgebauten Bahnlinie, zu versehen. Die Bahnpendler-Anteile der Bodensee-Toggenburg-Bahn von 50 bis 70 Prozent in Richtung St. Gallen sind denn auch ausgezeichnet! Zwar erstellen wir dem Jura die Transjurastrasse aus Treibstoffzollgeldern. Wer aber bezahlt uns im nachhinein die absehbar höheren Bahndefizite des jurassischen Schienennetzes?

Nun wird dieser Strassenbau aber vor allem auch aus sogenannten staatspolitischen Gründen verteidigt. Ist das klug? Kann staatspolitisch richtig sein, was verkehrspolitisch falsch oder zumindest doch sehr fragwürdig ist? Ich glaube nicht. Wenn wir meinen, staatspolitische Wunden mit verkehrspolitischen «Pflästerli» heilen zu können, werden wir – ich hoffe es zwar nicht – vielleicht noch einmal bitter enttäuscht werden...

Trotzdem überwiegt bei mir, schon aufgrund meiner Herkunft, die Sympathie für den Jura, dessen Bevölkerung schon oft mit viel Mut und lateinischem Esprit für fortschrittliche Lösungen eingestanden ist. Die Frage aber muss erlaubt sein: Ist eine solche Vorlage, die mit dem einseitigen Ausbau des Verkehrsträgers Strasse bedenkliche Schlagseiten aufweist, überhaupt fortschrittlich oder zumindest zeitgemäss? Gefragt wären heute im Zeitalter der koordinierten Verkehrspolitik doch phantasievollere Projekte und nicht die simple Fortsetzung des «Beton- und Asphaltföderalismus» der letzten 30 Jahre. Es erstaunt mich deshalb einigermassen, dass nun ausgerechnet die Jurassier von Nord und Süd das Heil im Nachvollzug jener Fehler und Irrtümer suchen, die wir heute in fast allen übrigen Landesteilen so bedauern. Die Schweiz hat ihren Aufstieg, zur Spitzengruppe der westlichen Industrienationen mit ihrem weltweit anerkannten dichten Eisenbahnnetz ohne Autobahnen vollzogen. Und sie ist im Begriffe, den technologischen Anschluss zu verlieren, trotz dem Bau eines superperfekten Nationalstrassennetzes.

Was ich damit sagen will: Der Wert der rein strassenseitigen Verkehrserschliessung wird in unserem Land, vor allem aber in den Entwicklungsregionen, immer noch gewaltig überschätzt. Andere Massnahmen zur Stärkung der Wirtschaft, wie wir sie wohl gleich anschliessend in dieser Session noch beraten werden, scheinen mir viel sinnvoller zu sein. Dabei soll, wie das mein Antrag vorsieht, durchaus nicht vor unorthodoxen Mitteln zurückgeschreckt werden. Die Verlegung von geeigneten Bundesdienststellen in den Jura und auch in weitere Randregionen der Voralpen und Alpen soll ernsthaft erwogen werden.

Als letzte Konsequenz einer einseitigen Strassenlösung möchte ich Sie schliesslich an die direkten Auswirkungen auf das jurassische Eisenbahnnetz erinnern. Die direkte Konkurrenzierung einer vorhandenen Bahninfrastruktur kann sich bei eher mässigen Verkehrsaufkommen für den Fortbestand der Schiene noch viel verhängnisvoller auswirken als beispielsweise am Gotthard. Die nüchterne Bestandsaufnahme zeigt, dass neben den Chemins de fer du Jura vor allem die Regionallinie Moutier-Sonceboz (Kostendeckungsgrad 1977: 28 Prozent), aber auch die Verbindung Delémont-Porrentruy-Delle gefährdet sind. Die Karten der GVK-Varianten SV 1 und SV 2 sowie der sogenannte «Bericht 77» der SBB mit seinen alternativen Leistungsan-

geboten beweisen den Ernst der Lage. Mit Betriebsumstellungen auf die Strasse – vielleicht teils nur noch reine Güterbahn – sowie zahlreichen Umwandlungen von besetzten in nicht besetzte Stationen ist zu rechnen. Dass das zuständige EVED selbst in Zweifelsfällen nicht davor zurückschreckt, Dienststellen in Entwicklungsregionen und bedrohten Regionen umzuwandeln, mussten wir kürzlich im Falle der Toggenburger Station Dietfurt mit Enttäuschung zur Kenntnis nehmen.

Weshalb, Herr Bundespräsident, hat man dem Jura nicht «gleich lange Spiesse» für eine kombinierte Variante Schiene/Strasse angeboten, wie das beim geplanten Vereinatunnel als rollende Strasse offenbar der Fall ist? Fragen über Fragen.

All diese offenen Probleme, nicht zuletzt aber die aktuelle Umweltproblematik mit dem drohenden Kollaps unserer Wälder, haben mich veranlasst, Ihnen das Aussetzen der Beratungen bis zum Vorliegen eines ergänzenden Berichtes des Bundesrates zu beantragen. Als Konzession an die besondere Lage des Jura würde ich mich einer generellen Aufnahme dieser Strassenverbindung ins Nationalstrassennetz sowie der Erstellung von dringenden Teilstrecken der sogenannten «ersten Priorität» (Seite 15 der Botschaft), zum Beispiel Les Rangiers, Pierre-Pertuis und Umfahrungen von Delémont und Moutier, nicht widersetzen. Bevor jedoch in helvetischem Perfektionismus weitergefahren wird, soll der Einbezug der öffentlichen Verkehrsträger anstelle der späteren Bauetappen im Sinne meines Antrages ernsthaft geprüft werden. Zweck dieses Antrages ist es also nicht, den Bau der als dringlich erachteten Teilstücke der ersten Priorität wesentlich zu verzögern oder gar zu verhindern. Auch bei formeller Ablehnung meines Antrages durch den Rat möchte ich aber den Bundesrat einladen, die Anliegen der Kommissionsminderheit parallel zur Weiterführung der Detailprojektierung und zur Aufnahme der Bauarbeiten wohlwollend zu prüfen. Die Glaubwürdigkeit des Bundesrates und seiner koordinierten Verkehrspolitik würde dadurch nur gewinnen.

Heute, im späten 20. Jahrhundert, angesichts unübersehbarer und verhängnisvoll zunehmender Umweltschäden, hat der Jura meines Erachtens etwas Besseres verdient als eine zwar perfekte, aber phantasielose Fortsetzung des traditionellen Strassenbaus. Was Not tut, ist eine Lösung, die auf zwei Säulen steht, die auch die Weiterexistenz des Verkehrsträgers Schiene sichert und damit diesem Landesteil im Sinne der Gesamtverteidigung und einer gesicherten Versorgung (auch bei Energiekrisen) samt einem umweltschonenden Ausbau der Strassen eine höhere Qualität der Verkehrserschliessung ermöglicht.

In diesem Sinne bitte ich Sie um Zustimmung zum Antrag der Kommissionsminderheit.

Bircher, Sprecher der Minderheit: Ich spreche im Namen einer ansehnlichen Minderheit der sozialdemokratischen Fraktion, welche dieses Geschäft zur Neuüberarbeitung zurückweisen möchte. Sie werden dann von Frau Valentine Friedli den Standpunkt der Mehrheit hören, die für die Transjurane ist, allerdings auch ohne Begeisterung. Die Minderheit hat die Ansicht, dass dieses Projekt, diese Vorlage mit dem gewählten Autobahnausbau, nicht die richtige Lösung sein kann. Der Rückweisungsantrag – Sie haben das teilweise schon gehört – enthält aber auch die Bedenken zahlreicher Verkehrs- und Umweltverbände.

Hier ist einzufügen – vielleicht im Unterschied zu den beiden Nichteintretensanträgen –, dass eine Rücksichtnahme auf den neuen Kanton, auf seine Infrastruktur und seine wirtschaftlichen Gegebenheiten, am Platze ist. Deshalb wäre von uns aus gesehen ein Nichteintreten auf jegliche verkehrspolitische Erschliessungshilfe und auf jegliche bauliche und betriebliche Massnahmen nicht ideal und nicht die angepasste Lösung. Vielmehr müsste eine Zweckmässigkeitsprüfung oder eine Variantenstudie stattfinden. Da sollte einbezogen werden die heutige Funktion des öffentlichen Verkehrs, beispielsweise auch der Autoverlad durch den Grenchenberg-Tunnel, in Form einer rollenden Strasse,

oder die Ergänzung durch einen moderierten Hauptstrassenausbau mit einer Feinerschliessung für Regionen und Ortschaften, wie das an sich für diesen sehr vielgestaltigen Kanton die bessere Lösung wäre. Der Rückweisungsantrag ist unseres Erachtens für diese Zweckmässigkeits- und Variantenüberlegungen die richtige und die angebrachte Form.

Allerdings sind die darin enthaltenen Auftragspunkte nicht als abschliessend aufzufassen, sie sind vielmehr Eckpunkte für eine der Landschaft und der gewandelten Einstellung zum Strassenbau angepasste neue Lösung.

Ich betone also nochmals ausdrücklich: Es wird von uns nicht bestritten, dass der neue Kanton Jura ein besser ausgebauten Verkehrssystem erhalten soll. Auch kann der Kanton Jura durchaus wirtschaftliche Impulse brauchen. Nur müssten wir eigentlich heute, 25 Jahre nach Inbetriebnahme oder nach Zustimmung zu unserem schweizerischen Autobahnnetz, einem der dichtesten der Welt übrigens, in diesem neuen Kanton die Frage stellen dürfen, ob die nötigen Impulse wirklich am besten im Strassenverkehr erfolgen, und wenn wir diese Frage bejahen, müssen wir sicher auch die weitere Frage stellen: Ist in den Dimensionen, wie wir sie mit dieser Vorlage vorgetragen erhalten, dem Kanton Jura am besten gedient?

Sicher hat man 1960 solche Gedankenübungen noch nicht angestellt, das kann auch niemandem übel genommen werden. Auch ich hätte damals sicher keine solchen Anträge gestellt. Es herrschte ein anderes Denken, unkritisch gegenüber dem Strassenbau, gegenüber dem Autobahnbau. Man hätte also keine Nützlichkeits- und Zweckmässigkeitsprüfungen verlangt, aber wir sind ja heute gerade daran, sechs bereits 1960 aufgenommene Autobahnstrassenstücke der Nützlichkeitsprüfung zu unterwerfen. Im gleichen Atemzug, bevor wir diese Prüfung abgeschlossen haben, bevor die Kommission Biel vor dem Parlament zu Wort gekommen ist, wollen wir jetzt wieder ein neues Autobahnstück in den bisherigen Dimensionen beschliessen. Und Sie wissen alle: Mit einem Autobahnbau ist nie der Schlusspunkt gesetzt, es folgen die berühmtberühmten Verbindungsschlaufen und Anschlussstücke. Alle diese Strassenbauwerke werden nach Fertigstellung des Transjurane-Autobahnnetzes auf uns zukommen, oder sagen wir es deutlicher: Sie werden auf den Kanton Jura zukommen mit allen ihren Konsequenzen für die dannzumal betroffene Bevölkerung.

Auch planerisch scheint mir diese N 16 übrigens etwas gesucht. In den Regierungsrichtlinien, die wir noch vor uns haben, ist sie nicht enthalten. Wenn Sie in der Botschaft auf Seite 17 nachschlagen, wird das etwas zu korrigieren versucht, aber die Begründung scheint doch etwas gesucht und vermag mindestens mich nicht zu überzeugen.

Wir dürfen aber auch ohne weiteres einen Blick auf den heute eingeführten Entscheidungsprozess für den Bau von Autobahnen werfen. Wir wissen ja: Hier handelt es sich immerhin nach heutigem Kostenstand um ein 1,6-Milliarden-Projekt. Wenn Sie die Botschaft ganz am Schluss aufmerksam angeschaut haben – und da zweifle ich nicht daran –, dann sehen Sie, dass gegen diesen Entscheid kein Referendum möglich ist. Wir beschliessen hier also abschliessend über 1,6 Milliarden Franken, und Volksabstimmungen sind gemäss bisheriger Rechtslage im Autobahnbau leider auch über die Linienführungen nicht möglich. Wenn wir hier ja gesagt haben, dann wird der Kanton Jura mit allen Konsequenzen alle Detaillinenführungen und alle für den Kanton unangenehmen Lasten zu tragen haben. Ich könnte mir sehr gut vorstellen, dass heute im Überschwang, ein Autobahnstück zu erhalten, der Jura diese dargebotene Hand gern entgegennimmt, besonders wenn der Bund die finanzielle Hauptlast trägt. Aber dann, wenn die Linienführungen bekannt werden, die entlang den Dörfern, entlang den Wohngebieten führen – wir sind in der Kommission das Trasse entlang gefahren –, die entlang den schönen Hügellagen führen und gewaltige Immissionen herbeiführen werden, die zahlreiche Tunneldurchstiche durch ein sehr schwieriges Gelände, durch Jurakalkgestein (das schon bei Eisenbahntunnelbauten grösste Probleme aufgeworfen hat)

bedeuten werden, könnte ich mir vorstellen, dass sehr viele Leute – auch im Kanton Jura – mindestens gerne über diese detaillierten Linienführungen noch in Volksabstimmungen befinden möchten. Das wäre der Sinn dieser Rückweisung, dass wir dem jurassische Volk zur Entscheidung vorlegen, was es eigentlich für einen ihm angepassten Strassenbau erhalten will und erhalten soll. Mit der heutigen Art des Nationalstrassenbaus ist das leider alles nicht möglich. Es wäre sehr wohl möglich gewesen, dass der Bundesrat gerade jetzt, wenn er mit einem gegenüber dem Autobahnstrassennetz von 1960 erweiterten Paket kommt, auch die Demokratie in der Entscheidungsfindung eingeführt hätte. Auch dazu wäre mit einer Rückweisung Gelegenheit gegeben.

Ich möchte Ihnen ganz kurz noch den Vergleich, der bei einer Zweckmässigkeitsprüfung mit dem öffentlichen Verkehr möglich wäre, darlegen. Ich beschränke mich auf zwei, drei Sätze, weil sich Redner vor mir schon dazu geäußert haben. Der Jura hat genügend Bahnverbindungen, aber er hat teilweise noch Bahnverbindungen, denen die Doppelspur fehlt. Da wäre vom Bund aus eine sehr sinnvolle Infrastrukturförderung für den Kanton zu betreiben. Wir haben es beispielsweise auch erlebt, dass die SBB sich nicht weigern, eine Zweckmässigkeitsprüfung für die NHT, die neue Bahnlinien-Diagonale durch das Mittelland, durchzuführen. Genauso könnten wir sagen, dass jetzt auch zu diesem Autobahnstück eine solche Zweckmässigkeitsprüfung stattfinden soll. Sie haben vorhin gehört: Wir kennen die Auswirkungen des zunehmenden Strassenverkehrs auf die Umwelt. Die Schadstoffe werden sehr ins Gewicht fallen, wenn einerseits der öffentliche Verkehr zurückgedrängt wird, andererseits der Autoverkehr zunimmt. Alle diese Momente sollten wir, gerade auch mit Blick auf die riesige Summe, die wir hier beschliessen – 1,6 Milliarden Franken –, besser berücksichtigen.

Sie sehen im Rückweisungsantrag, dass beispielsweise – das ist nicht abschliessend – eine Überprüfung in dem Sinne stattfinden könnte, dass der Gratisautoverlad – also eine Art rollende Strasse – durch den Grenchner-Tunnel (also die Strecke Moutier–Grenchen) geprüft werden könnte. Das wurde auch von Verkehrsvereinigungen zum Studium unterbreitet. Dann hätten die Autofahrer den direkten Anschluss an die N 5 und die N 1, d. h. an das schweizerische Mittelland – das ist ja eines der Postulate der Jurassier –, ohne zusätzlich ein Tal zu tangieren.

Wir wissen heute, dass sehr vielen wirtschaftlich bedrohten Gebieten eher geholfen ist mit Ortsumfahrungen oder Hauptstrassenausbauten als mit einer grossdimensionierten Autobahn. Das ist bisher nicht geprüft worden. Oder man könnte das Bahnnetz auf Doppelspur ausbauen, wie ich bereits erwähnt habe. Bei allen diesen zugunsten des Jura möglichen Massnahmen wäre selbstverständlich eine Finanzierung durch den Bund im Ausmass der Subventionierung, wie sie der Kanton Jura zugute hat, angebracht. Heutiger Stand: etwa 92 Prozent der Baukosten, gemäss Finanzkraft des Kantons Jura.

Ich komme zum Schluss und bitte Sie einfach, diesem neuen, hoffnungsvollen Kanton das jahrelange Trauerspiel des Baus einer unangepassten Autobahn zu ersparen. Wenn Sie ein solches Trauerspiel mit allen Konsequenzen, welche die Bevölkerung zu tragen hätte, wenn es um die konkrete Linienführung geht, verhindern wollen, bitte ich Sie, dem Rückweisungsantrag zuzustimmen. Damit erreichen wir, dass eine neue, angepasste Lösung geprüft und uns vorgelegt wird.

Oester: Die LdU/EVP-Fraktion hat die Transjurane-Vorlage eingehend behandelt. Dabei ist der Zielkonflikt, vor den uns diese Vorlage stellt, deutlich zum Ausdruck gekommen. Auf der einen Seite ist anzuerkennen, dass die heutigen Verkehrsverbindungen in der zur Diskussion stehenden Juraregion ungenügend, zum Teil gar unhaltbar sind. Auf der anderen Seite steht die grosse Sorge um die Natur, das Kulturland, die Luft, kurz die ökologische Seite des ganzen Vorhabens, das unseres Erachtens im Zeitalter des Wald-

sterbens, nicht bloss aus ökonomischer und verkehrspolitischer Sicht beurteilt werden darf.

So steht unsere Fraktion der Transjurane aus staatspolitischen Gründen mit Wohlwollen, aus regionalpolitischen Gründen mit Skepsis und aus umweltschützerischen Gründen mit Sorge gegenüber. Wir haben Verständnis für den Wunsch einer Randregion, die mit ihren Passübergängen und Schluchten eine schwierige Topographie aufweist, bessere Verbindungen zum Mittelland und innerhalb der einzelnen Regionen und Talschaften im Jura selbst zu erhalten. Der Anschluss jedes Kantons an die wichtigsten Verkehrsträger ist überdies ein GVK-Grundsatz. Wir sind uns bewusst, dass die Transjurane nicht primär eine Frage der Frequenzen bzw. der Kapazität ist, sondern eine Frage der Erschliessung eines peripher gelegenen Gebietes unseres Landes. Damit treten staatspolitische und regionalwirtschaftliche Überlegungen in den Vordergrund. Es geht mit anderen Worten um ein Stück Solidarität mit einer Landesgegend, die mit grossen wirtschaftlichen und – als Folge davon – auch demographischen Problemen zu kämpfen hat; um ein bedeutendes Stück Infrastruktur für eine Region, deren Volkseinkommen pro Kopf um mehr als einen Viertel unter dem schweizerischen Mittel liegt.

Wir legen indessen Wert auf die Feststellung, dass die Anerkennung dieser Sachverhalte nicht zwangsläufig zur kritiklosen Befürwortung der Transjurane führen muss. Die in der Kommission gemachte Aussage, die beste Regionalpolitik bestehe darin, eine gute Infrastruktur zu schaffen, bedarf nach Ansicht unserer Fraktion doch einer gewissen Differenzierung. Ich denke da etwa an das, was die Gotthardautobahn vielen Urnern und den Bewohnern der Leventina gebracht hat. (Wir haben letzte Woche ausgiebig darüber gesprochen.)

Unsere Skepsis bezieht sich nicht, zum mindesten nicht primär, auf die staatspolitische Seite der Vorlage: Es scheint auch uns angemessen, die beiden Siedlungsschwerpunkte des neuen Kantons Jura – Porrentruy und Delémont – und den neuen Kanton mit dem Berner Jura sowie mit dem Mittelland durch eine leistungsfähige, wintersichere Achse zu verbinden und so einander näher zu bringen.

Unsere Skepsis bezieht sich auf die regionalwirtschaftliche Begründung der Vorlage und auf die Auswirkungen der vorgesehenen neuen Nationalstrasse auf die Natur einerseits, auf den Verkehrsträger Bahn andererseits. Mit dieser Skepsis stehen wir nicht allein da. So schreibt etwa die von unserem Ratskollegen Franz Eng präsidierte Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr (IGÖV Schweiz) in ihrer Stellungnahme unter anderem folgendes:

«Der Ausbau ist grundsätzlich zwar nur zweispurig vorgesehen, die Trassierungselemente entsprechen jedoch den Normen der sechziger Jahre mit einer Ausbaugeschwindigkeit von 120 km/h, Kurvenradien von mindestens 500 Metern und den daraus folgenden grossen Eingriffen in das Gelände. Die starke Zunahme der Mobilität zwischen den Jura-tälern und dem Mittelland wird sich eher zugunsten des lokalen Gewerbes auswirken.» Und weiter: «Es kann kein Zweifel bestehen, dass der Ertrag der SBB auf den Parallelstrecken sinken wird, das Defizit sich also vergrössert. All diese Aspekte fehlen in der bundesrätlichen Botschaft. Wenn die GVK nicht zur Schaumschlägerei entarten soll, so ist das Projekt der Transjurane ebenso zwingend einer umfassenden Zweckmässigkeitsprüfung zu unterziehen wie beispielsweise die NHT. Die Prüfung hätte sich auf alle Konsequenzen der Transjurane, also auf wirtschaftlichen Nutzen, Schadstoffausstoss, Lärm, Energiebedarf und Auswirkungen auf die bestehenden Verkehrsträger, zu beziehen.» Bis hier das Zitat. Vieles von dem ist ja auch schon von Vorrednern dargelegt worden.

Das «Comité d'opposition à la Transjurane» aus Malleray-Bévilard spricht mit Bezug auf die Vallée de Tavannes von einem «couloir de transit». In seinem Schreiben an die eidgenössischen Parlamentarier verleiht es nicht nur seinen Befürwortungen bezüglich Umweltschäden und seiner Sorge wegen des zu erwartenden Kulturlandverlustes Ausdruck. Es stellt fest (ich zitiere nur einen kurzen Abschnitt):

«Aucune étude sérieuse permettant de prouver le bénéfice réel d'une telle route pour l'industrie régionale n'a été faite, par contre le commerce local et l'hôtellerie ont tout à craindre d'une telle réalisation.»

Ich wäre Herrn Bundespräsident Schlumpf dankbar, wenn er zu dieser Aussage, die in klarem Gegensatz zu einem Hauptargument zugunsten der Transjurane steht, Stellung beziehen würde. Auch in unserer Fraktion ist die Befürchtung geäussert worden, die neue bzw. ausgebaut Strasse könnte die Abwanderung aus dem Jura fördern, anstatt die demographische Position dieser Randregion zu festigen. Im Einklang mit den von der IGÖV wie von den Opponenten aus dem Jura vorgebrachten Gründen unterstützen wir den Antrag der Kommissionsminderheit, die einen ergänzenden Bericht des Bundesrates bzw. die Abklärung der aufgeworfenen Fragen wünscht.

In diesem Sinne wird die Mehrheit unserer Fraktion für Eintreten stimmen. Sie vertritt aber die Ansicht, dass ein Geschäft, das für den Bund Aufwendungen von mindestens 1,5 Milliarden Franken nach sich zieht, auf umfassendere Entscheidungsgrundlagen, als sie die etwas knapp geratene Botschaft bietet, abgestützt werden muss. Es geht hier um ein Werk, das nach Meinung der Mehrheit unserer Fraktion nicht ohne seriöse Umweltverträglichkeitsprüfung beschlossen werden sollte. Sonst nehmen wir unsere eigenen Gesetze nicht ernst. Die Minderheit unserer Fraktion lehnt Eintreten entschieden ab. Ihrer Meinung nach ist die Zeit des hochgemuten Autobahnbaus vorbei.

Mme Friedli: Le groupe socialiste a examiné très attentivement le message du Conseil fédéral concernant l'extension du réseau des routes nationales par une Transjurane. Il est d'avis que cette route nationale remplit parfaitement les tâches dévolues au réseau national puisque le rapport final de la conception globale suisse des transports en admet l'inclusion, conformément à sa thèse n° 5, à savoir premièrement: assurer le trafic national et international à grande distance, c'est-à-dire dans le cas présent, relier la région jurassienne au Plateau suisse, d'une part, et permettre la liaison au réseau autoroutier français par la route A 36, d'autre part; ce qui pourrait contribuer à décharger la région bâloise qui risque d'être saturée d'ici l'an 2000. Deuxièmement, assurer la liaison des régions et de toutes les parties entre elles. Il faut souligner ici la situation marginale du Jura, encore accentuée par un fort compartimentage à l'intérieur de la région; ce qui freine considérablement le développement de l'économie. Je rappelle en passant que le percement d'un tunnel sous les Rangiers est une revendication jurassienne vieille de 150 ans. Troisièmement, éliminer les différences flagrantes dans la desserte de base des cantons. L'étude pilote de la conception globale suisse des transports a clairement démontré que l'attractivité des transports jurassiens était nettement inférieure à la moyenne suisse. Aucune région du Plateau ou du Jura suisse ne connaît une situation aussi mauvaise. Le réseau des routes principales présente de nombreux goulets d'étranglement, notamment le col des Rangiers et celui de Pierre-Pertuis, difficilement praticables en hiver. Quatrièmement, relier tous les chefs lieux cantonaux au réseau autoroutier. C'est actuellement chose faite, sauf pour Appenzell qui se trouve toutefois à une courte distance du réseau national. La ville de Delémont ayant accédé au rang de capitale cantonale, il est normal qu'elle soit également reliée au réseau autoroutier.

En 1979, le gouvernement du canton du Jura soumettait au Département fédéral de l'intérieur une demande visant à inclure la liaison Boncourt-Porrentruy-Delémont dans le réseau des routes nationales de même que le raccordement à ce réseau. Le peuple jurassien, consulté en mars 1982, acceptait le principe d'une Transjurane à raison de 71 pour cent des votants. La route qui nous est proposée aujourd'hui, est une semi-autoroute à deux pistes, deuxième et troisième classe, avec voie lente ou de dépassement selon les possibilités topographiques; la séparation du trafic est assurée ce qui réduira considérablement les risques d'accidents.

Actuellement, toute la circulation traverse encore les villes et les villages. Aucune route de ceinture n'a été construite, si bien que l'aménagement de la Transjurane contribuera grandement à améliorer la qualité de la vie des habitants. Pour le canton du Jura, région périphérique à faible capacité financière, qui connaît de graves problèmes de chômage, l'inscription de la Transjurane dans le réseau des routes nationales revêt une importance vitale. Le rattrapage jusqu'à l'an 2000 du retard accumulé ne pourra se faire que dans le cadre du régime fortement subventionné de la construction des routes nationales. Il est bon de rappeler en passant que jusqu'à la réalisation complète de la Transjurane, les Jurasais y auront largement contribué financièrement, avec la part qu'ils ont versée en taxes sur les carburants.

Il est bien évident que l'amélioration des transports ne résoudra pas tous les problèmes économiques, mais on peut constater partout qu'il existe une étroite relation entre l'attractivité des transports et le niveau de développement d'une région. Une étude socio-économique neuchâteloise, effectuée en 1982, démontre par ailleurs que la construction d'une route nationale provoque des retombées importantes pour l'économie régionale.

En 1960, lors de l'adoption du réseau des routes nationales, si le canton du Jura avait existé, il aurait eu droit à une portion de routes nationales comme tous les autres cantons. L'arrêté qui nous est proposé aujourd'hui constitue en quelque sorte une mesure compensatoire qui aidera cette région à sortir de son cloisonnement et à mieux consolider son économie. Les travaux devraient pouvoir débiter rapidement, par le percement d'un tunnel sous les Rangiers, d'une part, et par la poursuite de l'aménagement du tronçon Bienne-Tavannes, d'autre part.

Pour toutes ces raisons, le groupe socialiste votera l'entrée en matière et l'arrêté qui nous est soumis.

Quant au postulat I de la commission, «Inclusion de la T 6 Bienne-Schönbühl dans le réseau des routes nationales», le groupe socialiste ne le soutiendra pas. Il s'agit d'être cohérent, c'est-à-dire régler d'abord le problème des six tronçons de routes nationales contestés, dont la N 5 Bienne-Soleure, et examiner ensuite l'ensemble des demandes d'extension du réseau. Le tronçon Bienne-Schönbühl sera d'ailleurs achevé à fin 1986, avec le contournement de Lyss.

Par contre, le groupe socialiste appuiera le postulat II de la commission concernant les études supplémentaires. Il s'agit en fait de la reprise du postulat Gehler demandant l'étude d'un tunnel Court-Pieterlen, contresigné par 89 conseillers nationaux et accepté par le plénum le 7 octobre 1983, avec l'adjonction d'une variante de tunnel Court-La Heutte qui tient compte des investissements déjà consentis par le canton de Berne dans le Taubenloch. Ces études visent essentiellement à sauvegarder la vallée de Tavannes et à raccourcir le tracé. Ce postulat de la commission va dans le sens souhaité par les 5000 signataires de la pétition demandant l'étude d'un tunnel sous le Montoz, signataires domiciliés principalement dans la vallée de Tavannes, soutenus par les milieux agricoles, forestiers, de la protection de la nature, etc. La Commission fédérale pour la protection de la nature et du paysage propose également un tracé en tunnel à partir de Moutier jusqu'à la région biennoise.

D'autre part, dans le cadre de la procédure de consultation de la Fédération des communes du Jura bernois, quatre communes sur les sept directement concernées par le tracé sud unanimement choisi dans la vallée de Tavannes, se déclarent opposées à une nouvelle route et proposent un tunnel Court-La Heutte ou Court-Plateau suisse, raison pour laquelle l'assemblée de cette même fédération a finalement accepté le tracé officiel du bout des lèvres, par 19 voix contre 6 et 21 abstentions.

Dans son message, le Conseil fédéral admet lui aussi qu'il n'est pas possible actuellement de placer définitivement la section Court-Tavannes et que des études comparatives des différentes variantes possibles doivent encore être examinées. Le programme des travaux établi par le canton de Berne accorde la priorité à la poursuite de l'aménagement du tronçon Bienne-Tavannes. La deuxième étape concer-

nera le tronçon La Roche-Saint Jean – contournement de Moutier. Il s'écoulera donc une bonne dizaine d'années avant la mise en chantier du tronçon Court-Tavannes, ce qui permettra d'étudier d'une manière complète et comparative toutes les variantes proposées.

Soutenir le postulat II de la commission, c'est renforcer l'idée d'un tracé écologique plus direct conformément au vœu d'une grande partie des habitants de la vallée de Tavannes, et de tous ceux qui se préoccupent de la protection de la nature et de l'environnement. Le groupe socialiste vous recommande donc de voter l'entrée en matière, l'arrêté qui vous sera soumis et de soutenir le postulat II.

Müller-Scharnachtal: Die Fraktion der SVP ist für Eintreten und dankt dem Bundesrat, der Verwaltung und der Kommission für die geleistete Vorarbeit. Mit Blick auf die wirtschaftliche Situation im Kanton Jura, im Berner Jura sowie am Jurasüdfuss muss allerdings festgestellt werden, dass sowohl die N 5 längs des Jurasüdfusses als auch die Transjurane etwa 20 Jahre zu spät in das zur wirtschaftlichen Gesundung unerlässliche Massnahmenpaket dieser Region integriert werden sollen. Gleiches lässt sich übrigens auch für das Teilstück der T 6 Biel-Schönbühl sagen.

Unternehmer dieser wirtschaftlich bedrohten Region sagen uns immer wieder, dass auf die einzelbetrieblichen und regional ausgerichteten Wirtschaftsförderungsmassnahmen weitgehend verzichtet werden könnte, wenn eine der wichtigsten Rahmenbedingungen, nämlich die verkehrsmässige Erschliessung, erfüllt wäre. Um so dankbarer sind wir nun für die offensichtlich speditive Behandlung dieser längst fälligen und hoch erwünschten Vorlage.

Die bisherigen Bemühungen um den Bau einer weitgehend neuen Strassenverbindung Nord-Süd im Jura und um Aufnahme dieser Transjurane ins Nationalstrassennetz sind zahlreich. Ich erinnere etwa an die parlamentarischen Vorstösse der Nationalräte Wenger im Jahre 1968, Kohler Simon in den Jahren 1968 und 1973 und Houmard 1980. Alle diese Vorstösse wurden erheblich erklärt und überwiesen. Der bernische Regierungsrat hat mit drei Eingaben an die Bundesbehörden ebenfalls immer wieder die Forderung erhoben, es sei die Transjurane von Boncourt nach Moutier und Biel bzw. Oensingen – auch das stand damals zur Sprache – zu einem Anliegen des Bundes zu machen. Vom Zweig Moutier-Oensingen abgesehen stand neben der Verbindung Moutier-Pierre-Pertuis-Biel nie eine andere Streckenführung zum Mittelland hin im Vordergrund bernischer Wirtschafts- und Verkehrspolitik. Folgerichtig begann man im Jahre 1968 aufgrund von Beschlüssen des Grossen Rates mit dem Neubau bzw. dem Ausbau der Teilstrecke Biel-Taubenlochschlucht-Sonceboz. Die Bundesbehörden haben sich in der Folge immer eingehender mit den bernischen Anliegen auseinandergesetzt. Der Bericht einer eidgenössischen Arbeitsgruppe «Transjurane» vom Jahre 1981 mündete in einen Bericht des Bundesamtes für Strassenbau vom Jahre 1982 aus. In beiden Papieren wurde neben der Strecke Moutier-Oensingen die Strecke, wie nun beantragt, zur Annahme ins Nationalstrassennetz vorgeschlagen.

Andere denkbare Verbindungen zwischen Jura und Mittelland, die heute und morgen hier zur Diskussion stehen werden, sind im Laufe dieser Untersuchungen von den Fachleuten verworfen worden. Eine Tunnellösung auf der Achse Court-Pieterlen oder aber Court-La Heutte, wie von Frau Friedli und Herrn Gehler vorgeschlagen, wäre nach unserer Auffassung technisch zwar realisierbar. Entsprechende Vorschläge wurden bereits 1966 und in der Folge immer wieder unterbreitet. Die erwähnte eidgenössische Arbeitsgruppe «Transjurane» prüfte auch diese Ideen, verworf sie aber. Gegenüber der Referenzvariante Pierre-Pertuis schnitten sie am schlechtesten ab, namentlich wegen der einseitigen Ausrichtung auf internationale Bedürfnisse. Das Postulat I der Kommission, welches nur sehr mühsam zustande kam, verlangt nun erneut die Prüfung solcher Tunnelvarianten. Um die Sache schmackhaft zu machen, soll jedoch die jetzt vorgeschlagene Lösung nicht ausser acht gelassen werden. Mit dieser Füfi-und-Weggli-Mentalität

kommen wir nicht weiter, im Gegenteil, wir verlieren viel zu viel kostbare Zeit. Im übrigen geht dieses Postulat an der Realität vorbei, indem der Fixpunkt Tavannes im Bundesbeschluss *expressis verbis* aufgeführt ist. Eine direkte Tunnelverbindung von Court nach Pieterlen unter Ausschaltung von Tavannes, Pierre-Pertuis, Taubenlochschlucht und Biel hätte zudem weitere negative Folgen. Hohen Bau- und Unterhaltskosten würde eine eher geringe Verkehrsbelastung gegenüberstehen, weil der Grossteil des Verkehrs, welcher aus den Freibergen und insbesondere aus dem Berner Jura zu erwarten ist, nicht diesem Tunnel zugeleitet werden könnte. Im Dorf Péry an der Taubenlochstrasse haben wir ein Verkehrsaufkommen, das sage und schreibe demjenigen des Gotthardstrassentunnels entspricht.

Sollen also die Täler von Tramelan, Tavannes und St-Imier nicht von der Transjurane abgeschnitten werden, müssten wir die Variante Pierre-Pertuis–Taubenlochschlucht–Biel trotzdem bauen. Anderenfalls würde die baulich weit fortgeschrittene Taubenlochstrasse zur Planungsruine und damit auch zu einer Fehlinvestition.

Ich muss ferner darauf aufmerksam machen, dass eine Fortsetzung einer Tunnellösung Court–Pieterlen über die N 5 hinaus ins Mittelland Richtung Lyss mitten durch eine Landschaft von nationaler Bedeutung führen müsste. Es handelt sich um die alte Aare. Da die beiden betroffenen Kantone Jura und Bern der vom Bundesrat vorgeschlagenen Lösung einvernehmlich zustimmen, ist nicht einzusehen, weshalb wir durch immer neue, offensichtlich örtlich bedingte Partikularinteressen Verunsicherung und Verzögerung in Kauf nehmen sollen.

Ich fasse zusammen: Die SVP-Fraktion ist der Auffassung, dass auf die Vorlage einzutreten und das Kommissionspostulat II zu überweisen sei; das Kommissionspostulat I, eingebracht von Frau Friedli und Herrn Gehler, sei hingegen abzulehnen. Nur so kann im Interesse einer genügenden und baldigen verkehrsmässigen Erschliessung des Berner Juras und des Kantons Jura gehandelt werden. Das weitaus grösste Verkehrsaufkommen ist im Raume Tavannes–Pierre-Pertuis–Taubenlochschlucht–Biel zu erwarten. Deshalb soll die Transjurane auch dort gebaut werden.

Zum Schluss erlaube ich mir ein Wort an die beiden Herren, die einen Nichteintretensantrag gestellt haben. Ich möchte ihnen wünschen, dass sie sich nur einmal während einigen Wochen in dieser wirtschaftlich bedrohten Region den arbeitsmarktlchen Fragen annehmen müssten. Sie würden dann wahrscheinlich bald einmal zur Erkenntnis gelangen, dass es besser wäre, eine der wichtigsten Rahmenbedingungen, nämlich diese Strasse, nun zu erfüllen, als von quasi gedeckter Tribüne aus eine nun wirklich gute Mannschafts- und Schiedsrichterleistung, wie wir sie hier vorlegen, auszufeuern.

Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten.

Mühlemann: Ich darf im Namen der freisinnig-demokratischen Fraktion bekanntgeben, dass wir mit Nachdruck für die Botschaft des Bundesrates eintreten. Wir tun dies aus vier Gründen:

1. Wir sind überzeugt, dass der Verkehrsfluss im Bereiche des Berner Juras und des Kantons Jura verbessert werden muss.
2. Wir glauben, dass eine Randregion wie der Jura wirtschaftlich weiter ausgebaut werden kann.
3. Wir hoffen, dass Lücken zwischen dem inländischen und dem ausländischen Strassennetz durch diesen Verkehrsweg geschlossen werden können.
4. Wir halten es für nötig, Ungleichheiten unseres Landes zugunsten des Juras abzubauen.

Ich komme zum ersten Problem, dem Verkehrsfluss. Wer auf dieser Rückgratachse im Berner Jura und im Kanton Jura fährt, stellt bald fest, dass wir uns hier auf einem Verkehrsweg befinden, der mit zahlreichen Hindernissen versehen ist. Es geht vor allem darum, den Verkehrsfluss im Kettenjura, zwischen Biel, Tavannes und Moutier, zu verbessern. Es muss aber auch darauf geachtet werden, dass die Ver-

kehrsstörungen im Bereiche des Überganges von Caque-relle und Les Rangiers deutlich vermindert werden können. Die zahlreichen Einwände, die von den Ökologen vorgebracht werden, sind meines Erachtens durch die Verkehrsplaner in bester Art und Weise berücksichtigt worden. Unsere Kommission hatte Gelegenheit, an Ort und Stelle die Trassees genau zu verfolgen und festzustellen, dass man hier mit äusserster Sorgfalt vorgegangen ist. Man hat grosse Fortschritte erzielt gegenüber früheren Verkehrsbauten, die etwa im Raume Biel durch den Kanton Bern errichtet worden sind. Ich möchte auch darauf hinweisen, dass wir wahrscheinlich zum Zeitpunkt der Eröffnung dieser Strasse Autos haben werden, die mit Katalysatoren ausgerüstet sind, und dass demzufolge die Umweltbeeinflussung in positivem Sinne als heute erwartet werden kann. Vielfach wird angezweifelt, ob die Verkehrsdichte auf dieser Strasse genügend sei. Wenn Sie Vergleiche anstellen, dann können Sie sehen, dass im Jahre 1980 im Raume Taubenlochschlucht–Pierre-Pertuis ein stärkerer Verkehr zu verzeichnen war als etwa auf der Route Freiburg–Vevey, bevor die Autobahn gebaut war. Das spricht eindeutig dafür, dass hier ein genügender Verkehrsfluss vorhanden ist, um die Strassen zu verbessern.

Der Berner Jura und der Kanton Jura befinden sich wie viele grenznahe Regionen in einer wirtschaftlich schwierigen Struktursituation. Viele dieser Regionen besitzen ungenügende Industrialisierung oder leben von ungenügender Dienstleistungsbilanz. Besonders im Jura darf man darauf hinweisen, dass es wahrscheinlich möglich wäre, durch bessere Verkehrswege ebenfalls die touristische Erschliessung zu verbessern. Ich glaube, es ist etwas fahrlässig, einfach zu sagen, dass es dann um einen Weekendaus-Tourismus gehen würde; sondern es war in der Geschichte schon immer so, dass dort, wo die Verkehrswege durchgingen, sich auch ein wirtschaftlicher Aufschwung einstellte. Ich darf im weiteren darauf hinweisen, dass wir bestrebt sind, eine aktive Aussenpolitik zu führen. Diese aktive Aussenpolitik muss auch in der Verkehrspolitik sichtbar werden. Wir sind ein Binnenland, das es etwas verlernt hat, den Anschluss ans benachbarte Ausland im Verkehrsnetz zu suchen und zu finden. Noch im letzten Jahrhundert gab es einen Zürcher Bundesrat Dubs, der den Plan hatte, entlang den grossen Wasserstrassen ausländisches Territorium zu kaufen, um die Binnenlage zu verbessern. Das ist ein sehr utopisches Projekt gewesen, zeugt aber von einer wesentlich offensiveren Grundhaltung, als wir sie heute an den Tag legen. Ich bin der festen Überzeugung, dass wir unsere Grenztore gegenüber dem ausländischen Nationalstrassennetz öffnen müssen. Wenn Sie heute diese Grenztore beurteilen, dann stellen Sie fest, dass wir lediglich in Basel und in Chiasso einen eindeutigen Anschluss haben. Im Bereiche des St. Galler Rheintales ist die Lage recht vertrackt, denn zwischen der österreichischen und der schweizerischen Autobahn kommt auf absehbare Zeit offenbar keine Verbindung zustande. Die Staulagen im Bereiche von Kreuzlingen und Schaffhausen sind Ihnen bekannt. Wir haben auch in Genf eine Notlösung, die uns erst in einigen Jahren erlauben wird, einen durchgehenden Anschluss an das französische Autobahnnetz zu finden. Wenn wir die Strasse Biel–Boncourt ausbauen, werden wir den Anschluss ans französische Nationalstrassennetz sicherstellen können, und wir werden zweifellos auch die Verbindungen zur N 6 und zur N 5 herstellen. Ich plädiere hier für eine aktive Strassenpolitik im Sinne einer aktiven Aussenpolitik.

Es ist eine Binsenwahrheit, dass der Kanton Jura aus einer Handicap-Situation heraus starten musste. Er hat in seinem politischen Leben Aufbauarbeit durch die übrige Eidgenossenschaft nötig. In dieser Beziehung ist diese Strasse, die durch den Berner Jura herangeführt wird, sinnvolle Konstruktion. Wir zweifeln nicht, dass der Kanton Jura diese Geste auch entsprechend schätzen wird. Wir sind hier in einem politischen Spannungsfeld, das leider noch nicht ganz abgebaut ist. Alles, was wir in aktiven Zuschüssen unternehmen können, dürfte sich auch in einer positiven politischen Bilanz niederschlagen. Wir dürfen erwarten,

dass im Kanton Jura ein sinnvolles Verhältnis entstehen kann zwischen politischem Nehmen und politischem Geben. Mindestens stärken wir in diesem Kanton die konstruktiven Kräfte.

Nun zu den sogenannten Rückweisungsanträgen. Ich beschäftige mich lediglich mit dem Antrag von Herrn Bircher. Er möchte den ganzen Komplex zurückweisen und eine sogenannte Zweckmässigkeitsprüfung durchführen. Gegen solche Nutzwertanalysen ist wenig einzuwenden, aber wir dürfen doch feststellen, dass sie in der Regel in unserem demokratischen Ablauf zu unnötigen Zeitverzögerungen führen. Ich darf daran erinnern, dass die Kommission Biel 1977 den Auftrag erhielt, sechs umstrittene Teilstücke zu überprüfen. Wir stellen fest, dass ein solcher Prozess zehn Jahre beansprucht, um in diesem Lande zu greifbaren Resultaten zu führen. Ich würde gerne hoffen, dass die Transjurane rasch und zielsicher gebaut wird. Wir haben heute ein Nationalstrassennetz, das einigermaßen absehbar ist. Wir haben aber ein paar Teilstücke, die dringend der Korrektur bedürfen. Ich möchte hier noch einmal darauf hinweisen, dass es vielleicht sinnvoll wäre, das Paket Biel aufzuschnüren. Nachdem wir schon die Transjurastrasse im Sinne einer Sofortmassnahme behandeln, wäre es vielleicht gescheit, auch übrige Teilstücke wie die N 1 in der Waadt und die N 7 im Thurgau vorzuziehen. Ich weiss schon, dass der Herr Bundespräsident gegen diesen Plan auftreten wird, aber es hat vielleicht doch einen Sinn, hier einmal etwas schneller zu marschieren, als die Musik spielt.

Wir weisen den Antrag von Herrn Bircher aus zeitlichen Gründen zurück und bitten Sie, ihn ebenfalls abzulehnen. Das Kommissionspostulat von Frau Friedli will einen Tunnel, der direkt aus dem Delsberger Becken in das schweizerische Mittelland führt. Es ist an und für sich verständlich, dass man aus dem Raume Delsberg sehr schnell in den schweizerischen Zentralraum vorstossen möchte. Es ist auch durchaus möglich, dass ökologische Gründe für einen solchen Tunnel Court-La Heutte sprechen. Es ist aber zweifellos so, dass wir damit finanzpolitisch den Rahmen sprengen und dass wir vor allem staatsbürgerlich darauf achten müssen, dass gewisse Regionen bei diesem Schnellzugprojekt nicht übergangen werden. Die Bewohner der Region Tavannes, die Bewohner der Region Saint Imier, vor allem aber die Einwohner der Franches Montagnes haben ein Anrecht darauf, möglichst rasch auf den neuen Verkehrsstrang zu kommen. Ich bin fest überzeugt, dass wir es uns nicht leisten können, neben der Strasse auch noch einen Tunnel zu bauen. Ich bitte Sie deshalb, diesen für mich politischen Tunnel abzulehnen.

Ich darf zusammenfassend sagen, dass gute Gründe dafür sprechen, auf diese Botschaft einzutreten. Es sind nicht nur wirtschaftspolitische, es sind nicht nur verkehrstechnische, es sind vor allem staatspolitische Gründe. Dieses Ja zu einer Randregion bedeutet auch Lösung eines Minderheitenproblems und damit einen weiteren Beitrag zur vermehrten friedlichen Koexistenz in unserem Lande.

M. Massy: A l'unanimité, le groupe libéral vous engage à entrer en matière et à soutenir le projet de création d'une route dite Transjurane qui doit permettre une liaison rapide entre le canton du Jura et le Jura bernois d'une part, et le reste du pays, d'autre part. Il s'agit donc de désenclaver une région périphérique qui connaît actuellement des difficultés économiques importantes.

Je vous rappelle que la Transjurane remplit parfaitement les tâches dévolues au réseau national, conformément d'ailleurs à la thèse n° 5 développée dans le rapport final de la conception globale suisse des transports, à savoir: assurer le trafic national et international à grande distance, assurer la liaison des régions et de toutes les parties entre elles, relier les chefs-lieux cantonaux au réseau national, enfin éliminer les différences flagrantes dans la desserte de base des cantons.

Il n'y a qu'à faire le voyage du Nord au Sud ou vice versa pour se rendre compte des énormes difficultés de circulation. Ce n'est pas dans un pays sans voies de communica-

tion décentes que de nouvelles industries vont pouvoir s'implanter pour remplacer celles qui se sont fermées ou qui végètent actuellement. Pour maintenir une population stable, pour garder les jeunes, il faut des voies de communication.

On ne vous demande pas une super autoroute, mais une bonne route nationale. Il faut, d'autre part, laisser aux cantons le soin de prévoir des tracés qui tiennent compte des meilleures liaisons, des terrains, des coûts et surtout qui doivent préserver le plus possible de terres cultivables et protéger l'environnement.

Le groupe libéral vous recommande de rejeter les propositions de non-entrée en matière de MM. Herczog et Ruf, ainsi que la proposition de la minorité de la commission représentée par MM. Bircher, Ammann et Wagner. Par contre, il votera le postulat I de la commission et il ne s'opposera pas au postulat II qui demande des études supplémentaires sur la Transjurane. En résumé, un oui massif des libéraux à la réalisation de la Transjurane, dans les délais les plus brefs!

M. Darbellay: Le groupe démocrate-chrétien votera résolument l'entrée en matière en faveur de la Transjurane.

Le programme du réseau des routes nationales, du 21 juin 1960, oubliait le Jura. Il est temps aujourd'hui de réparer cet oubli. Aussi bien le nouveau canton que le Jura bernois ont besoin d'être reliés au réseau suisse.

Nous sommes d'accord avec les trois fonctions attribuées à cette route. Tout d'abord, celle-ci va garantir une bonne liaison interrégionale: la géographie nous montre combien le Jura est compartimenté et, par conséquent, à quel point il est nécessaire que ses régions soient reliées entre elles. La deuxième fonction de la Transjurane est de rattacher le canton du Jura et le Jura bernois au réseau suisse et, enfin, elle sera à l'origine d'une nouvelle liaison internationale.

Le Jura est de toutes les régions de Suisse, celle qui a le plus ressenti la récession économique. Que peut-on donc faire de mieux dans ce cas-là que de lui fournir les voies de communication dont il a besoin? Personnellement, je suis originaire d'une région où le développement a toujours été très étroitement lié aux voies de communication. Ces dernières fonctionnaient-elles bien, Martigny et sa région se développaient! Le Grand-Saint Bernard n'était-il pas praticable et aussitôt c'était la récession, la diminution de population!

Nous appelons les voies de communication, des artères. Or, pour le Jura, ces artères sont d'une nécessité vitale: elles doivent lui apporter le sang nouveau dont il a besoin. Le travail fourni par la route nationale est déjà un apport en soi. Les activités que peuvent amener les routes représentent un apport supplémentaire, absolument nécessaire dans le cas présent.

Il est temps de rappeler quel est le rôle du Parlement face au problème des routes nationales. Nous avons à voter le tracé général et le type de cette future voie. En l'occurrence, le type ne soulève aucune contestation: chacun s'accorde à reconnaître qu'une route nationale de deuxième classe, à deux ou trois pistes selon les endroits, permettra de jouer le rôle qu'on lui attribue. Par contre, on rencontre davantage de problèmes en ce qui concerne le tracé: il n'en va pas de même dans le sud.

Je rappelle que notre rôle est de nous en tenir au tracé général. Par contre, les cantons concernés et l'Office fédéral des routes devront penser, fixer les détails. L'important est de voter le plus rapidement possible cette nouvelle transversale, la Transjurane, pour qu'elle soit inscrite dans le réseau des routes nationales.

Il est de toute première importance que les points qui ne soulèvent pas de contestations voient démarrer les travaux y relatifs, le plus rapidement possible. A mon avis, dans ce sens-là – et c'est pourquoi le groupe démocrate-chrétien n'a pas pris position sur ces postulats – le postulat II n'apporte pas grand-chose. Ce qu'il permet de faire est déjà contenu dans le message du Conseil fédéral, au chiffre 22.

En ce qui concerne le postulat I, le canton de Berne a présenté des propositions pour classer «route nationale» la

T 6 entre Bienne et Schönbühl. D'autres cantons ont fait leurs propositions pour d'autres tronçons. Je pense qu'il n'y a pas de raison particulière de privilégier ce tronçon-là par rapport aux autres.

En conclusion, je répète que l'essentiel est d'inscrire le plus rapidement possible la Transjurane dans le réseau des routes nationales, de manière que les travaux puissent commencer. Pour cela, il faut éviter toutes les manœuvres de diversion, spécialement les propositions de non-entrée en matière, de renvoi ou celles qui aboutiraient aux mêmes effets.

M. Etique: Lancée au plan parlementaire par les interventions Simon Kohler et Wenger, relancée ensuite par l'intervention Houmard, accueillie très favorablement en procédure de consultation, la Transjurane répond incontestablement à l'attente des Jurassiens qui ont toujours mal ressenti le fait d'être tenus à l'écart des grands axes routiers de communication. Dans le canton du Jura, c'est unique en Suisse, la Transjurane a fait l'objet d'une consultation populaire. Elle a recueilli 70 pour cent des suffrages exprimés. Si donc M. Herczog ne sait pas pourquoi la Transjurane est nécessaire, les Jurassiens, eux, le savent et ils l'ont exprimé. Certes, la création du canton du Jura donne à ce projet une légitimation supplémentaire dans la mesure où il devient nécessaire d'intégrer le nouvel Etat dans le réseau des routes nationales. Toutefois – et je tiens à le préciser – la Transjurane ne doit pas être ressentie par les Jurassiens comme un cadeau politique. Elle se justifie d'elle-même par les seules considérations qui touchent au trafic et à l'économie des régions concernées.

Dans mon développement, je me bornerai à énoncer les avantages qui en résulteront pour mon canton, laissant le soin à mes collègues du Jura bernois d'en faire autant, s'agissant de leur région. Il convient tout d'abord de préciser que le problème du trafic routier dans le Jura tient moins à des questions de distances et de volume du trafic qu'à des obstacles géographiques ou topographiques qui rendent la circulation lente et difficile. Dans cette perspective, une nouvelle route ayant le statut de route nationale de 2^e classe, respectivement de 2^e ou de 3^e classe dans le Jura bernois, permettra premièrement d'améliorer de façon significative les conditions de circulation en éliminant toute une série d'obstacles, en particulier le passage du col des Rangiers, véritable obstacle naturel notamment en hiver; de faciliter le trafic entre les régions jurassiennes non seulement à l'intérieur du canton mais encore entre le canton du Jura et le Jura bernois; de combler le vide qui existe actuellement à travers la chaîne du Jura entre les réseaux autoroutiers suisses et français, réseaux autoroutiers qu'il s'agit de relier avec une route ayant des caractéristiques nationales. La Transjurane permettra aussi d'aider nos régions à sortir de leur isolement géographique, facteur de marginalisation économique et parfois d'isolement politique. La Transjurane donnera un atout supplémentaire à notre canton en quête de diversification industrielle, de façon à surmonter la crise structurelle qui s'est abattue sur son industrie de l'horlogerie et de la machine-outils. Certes, on l'a relevé, de meilleures voies de communications routières ne suffisent pas pour assurer le développement économique régional, elles en constituent cependant une condition indispensable. Enfin, la Transjurane permettra d'améliorer la qualité de la vie des riverains de la route actuelle qui, grâce à une nouvelle route évitant les localités, seront moins touchés par un trafic qui les pollue et les dérange tous les jours.

Je vous demande donc de rejeter les propositions de non-entrée en matière et de renvoi au Conseil fédéral. S'agissant de la proposition Ammann-Saint-Gall, Bircher, Gehler et Oester, je tiens à faire les remarques suivantes. Tout en appelant la Transjurane de leurs vœux, les Jurassiens se battent aussi pour l'amélioration de leurs liaisons ferroviaires, en particulier l'électrification de la ligne SNCF Delle-Belfort, projet qui pourrait être encouragé conjointement par la Confédération, les CFF et le canton du Jura, ce qui donnerait à la ligne Boncourt-Delémont-Bienne des possi-

bilités accrues dans le trafic ferroviaire nord-sud. On le voit, chez nous, le rail et la route ne sont pas concurrents, leur développement simultané est souhaité. Le transport ferroviaire des voitures à travers le tunnel Moutier-Granges ne contribuerait en rien à la résolution de nos problèmes routiers dans le Jura. Enfin, les mesures complémentaires telles que le transfert d'offices fédéraux dans le Jura font déjà l'objet de discussions avec la Confédération.

Reste la question du tracé. Non contesté dans le canton du Jura, il fait l'objet d'une certaine controverse dans le Jura bernois. A côté du tracé tel qu'il est défini par l'arrêté fédéral, soit la Transjurane allant de Boncourt à Bienne par la vallée de Tavannes, il existe un projet de tunnel sous Le Montoz, Court-Pieterlen, tel que suggéré par le postulat Gehler accepté ici même en octobre 1983. Si je n'ai jamais caché une certaine sympathie pour ce projet qui a le mérite de nous rapprocher d'Oensingen et de la Suisse centrale et orientale, j'émet par contre de sérieuses réserves à l'égard du postulat 2 de la commission, dans la mesure où celui-ci introduit une nouvelle variante de tunnel sous le Montoz, de Court à La Heutte. Cette nouvelle variante, incompatible avec une route nationale en parallèle dans la vallée de Tavannes, n'améliore pas de façon significative la liaison Jura-Bienne. En outre, elle néglige le trafic en provenance et à destination des Franches-Montagnes qui doit pouvoir s'articuler sur de bonnes voies de communication à partir de Tavannes.

Ces différentes perspectives ne m'empêchent pas de regretter l'abandon d'une des bretelles initialement prévues de la Transjurane, celle qui, de Moutier, nous donnait un accès plus direct à la Suisse centrale et orientale, à partir d'Oensingen. Mais, foin de querelles de tracé, l'important, comme on l'a dit tout à l'heure, est de se prononcer sur le principe, soit l'inclusion de la Transjurane dans le réseau des routes nationales avec l'espoir de voir les travaux débiter en 1986 déjà sur le tracé non contesté, les tunnels par exemple. C'est cette décision de principe que beaucoup de Jurassiens attendent avec confiance et sérénité. Je vous remercie de votre compréhension.

M. Houmard: Je remercie le Conseil fédéral de son projet d'arrêté qui permettra de combler une lacune au niveau des axes routiers de portée nationale. Voilà trois ans que le Conseil fédéral et les Chambres acceptaient ma motion invitant le Département à présenter un tel projet en vue d'inscrire la T 6 dans le réseau des routes nationales.

On vient de le rappeler, les premières interventions de MM. Wenger et Simon Kohler datent de 1968. Le président de la commission a évoqué les différents aspects de la construction de la Transjurane. J'aimerais insister sur quatre points: Premièrement, les statistiques démontrent que la T 6 draine un trafic important entre le versant nord de la chaîne du Jura et le Plateau suisse. L'essentiel des relations, et par conséquent les besoins du trafic des Jurassiens bernois se développent principalement sur Bienne-Berne, Bienne-Soleure et Bienne-Romandie. Les comptages réalisés en 1980 indiquent une fréquence journalière moyenne de 8429 véhicules à Reuchenette.

Deuxièmement, la traversée des plissements jurassiens et l'établissement de voies rapides dans nos vallées étroites exigent des travaux de génie civil pratiquement aussi importants que ceux des routes alpestres. Les membres de la commission ont pu s'en rendre compte lors de la visite des lieux, je pense en particulier au goulet de Sonceboz, aux gorges de Court et à celles de Moutier. Les moyens dont dispose le canton de Berne ne lui permettent pas de mener à bien et dans un temps raisonnable les travaux de construction de cette route, d'où l'urgence de la classer route nationale.

Troisièmement: l'aspect économique. Lorsque l'horlogerie faisait vivre notre région, les voies de communication étaient moins importantes car, comme chacun le sait, ces produits-là pouvaient être facilement acheminés par la poste. La situation économique actuelle nous engage à intensifier la diversification. Or, diversification veut dire recherche d'au-

tres industries. Et même si la route ne crée pas de nouveaux emplois, elle permet de valoriser les potentialités industrielles et touristiques d'une région. Chacun s'accorde à reconnaître l'interdépendance des régions. On conçoit un produit à Zurich, mais on peut le fabriquer dans l'une de nos vallées périphériques et prévoir sa promotion de vente à Genève. Mais le choix de l'emplacement d'une usine se fait par élimination. Une région mal reliée au réseau routier ne fait pas le poids. On évite les régions mal desservies. La Transjurane doit donc permettre une meilleure intégration de notre région au reste du pays, car l'axe horloger encourt un risque important de marginalisation toujours plus marqué si nous ne faisons pas l'effort de le relier aux régions économiquement fortes.

Quatrièmement: Nous avons aujourd'hui la responsabilité d'intégrer la T 6 dans le réseau des routes nationales et nous devons donc fixer les passages obligés de cet axe. Je me borne à rappeler le tronçon bernois et je vous demande avec insistance d'accepter le tracé prévu par le Conseil fédéral sans modification, c'est-à-dire Moutier-Tavannes-Bienne avec prolongement sur Berne et raccordement à la N 5. Nous devons trouver une solution à l'étranglement de Sonceboz dans les plus brefs délais. En effet, environ 4000 véhicules circulant dans le vallon de Saint-Imier et 6800 véhicules passant le col de Pierre-Pertuis se croisent journellement dans Sonceboz. Il est essentiel d'assurer les liaisons Bienne-Saint-Imier et Bienne-vallée de Tavannes par des axes permettant une fluidité et surtout une sécurité du trafic en été comme en hiver, d'où la nécessité de prolonger les deux pistes de Bienne-La Heutte jusqu'à Sonceboz et de percer le tunnel de Pierre-Pertuis. Tavannes est également un passage obligé pour canaliser le trafic de la vallée et celui de Tramelan-les Franches Montagnes. Le fait qu'une solution définitive ne soit pas encore trouvée pour desservir la vallée de Tavannes ne doit aucunement retarder notre décision. Nous fixons aujourd'hui des passages obligés et rien de plus, mais nous permettons enfin au projet de démarrer. Je rappellerai qu'actuellement, presque la totalité du tronçon Court-La Heutte est truffé de panneaux d'interdiction soit de dépasser, soit de rouler à plus de 60 km/h, et qu'un des seuls tronçons limités à 80 km/h fait l'objet d'une plainte pénale à l'encontre du chef de la circulation routière du canton de Berne parce que cette vitesse est jugée trop importante par rapport à l'état de la route!

Vous comprendrez combien il est urgent de remédier à cet état. Je vous demande avec insistance de rejeter les demandes de non-entrée en matière de nos collègues Ruf et Herczog. Mais je vous invite également à ne pas donner suite aux propositions de minorité de MM. Ammann-Saint-Gall qui demande une suspension des délibérations et Bircher qui voudrait renvoyer le projet au Conseil fédéral avec mandat d'étudier l'opportunité de la Transjurane. Comme l'ont démontré les différentes interventions, la construction de cette route ne peut être ajournée. Nous devons soutenir une région économiquement menacée. Il est trop facile d'habiter une région bien desservie et de demander à ceux qui sont dépourvus de voies de communication de renoncer à la construction de routes nationales.

Je vous recommande l'entrée en matière et vous prie d'accepter l'arrêté complétant la liste des routes nationales par la N 16 Boncourt-Delémont-Moutier-Tavannes-Bienne.

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

*Schluss der Sitzung um 19.35 Uhr
La séance est levée à 19 h 35*

Nationalstrassennetz. Transjurastrasse

Réseau des routes nationales. Transjurane

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1984
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	84.003
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.09.1984 - 14:30
Date	
Data	
Seite	1162-1176
Page	
Pagina	
Ref. No	20 012 717

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.