

einmal umgekehrt als üblich. Stimmen Sie einmal einem Anliegen des Kantons Basel-Stadt zu!

**Präsident:** Herr Wick beantragt, an der Motion festzuhalten.

Bundesrätin **Kopp:** Nationalrat Wick, ich wäre natürlich bereit, das sorgfältig anzusehen, auch wenn es auf Ihrem Mist gewachsen wäre und nicht auf demjenigen der Fremdenpolizei. Aufgrund Ihrer Ausführungen bin ich bereit, Ihre Motion als Postulat entgegenzunehmen.

**Präsident:** Herr Wick ist damit einverstanden.

*Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat*

84.094

## Ueberprüfung von Nationalstrassenstrecken Réexamen de tronçons de routes nationales

Botschaft und Beschlussentwurf vom 17. Dezember 1984

(BBl 1985 I, 534)

Message et projet d'arrêté du 17 décembre 1984 (FF 1985 I, 541)

### Antrag der Kommission

Eintreten und Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

### Ordnungsantrag Günter

Es sei eine ordentliche Eintretensdebatte zu führen und auf die Beschränkung der Eintretensdebatte auf die Kommissionssprecher zu verzichten.

### Ordnungsantrag Herzog

Es wird eine Eintretensdebatte bzw. eine allgemeine Aussprache durchgeführt.

### Proposition de la commission

Entrer en matière et adhérer au projet du Conseil fédéral

### Motion d'ordre Günter

Prévoir un véritable débat d'entrée en matière et ne pas limiter la discussion générale aux interventions des rapporteurs.

### Motion d'ordre Herzog

Prévoir un débat d'entrée en matière (discussion générale).

**Steinegger, Berichterstatter:** Zur Ausgangslage darf ich Sie vorerst an den Verfassungsauftrag erinnern. In Artikel 36bis Absatz 1 heisst es: «Der Bund wird auf dem Wege der Gesetzgebung die Errichtung und Benützung eines Netzes von Nationalstrassen sicherstellen.» Allerdings wird bereits im Absatz 3 der Auftrag gegeben, den wirtschaftlich nutzbaren Boden nach Möglichkeit zu schonen. Dieser Verfassungsartikel ist in der Volksabstimmung vom 6. Juli 1958 angenommen worden. Er war Teil des Gegenentwurfes gegen ein Volksbegehren für eine Verbesserung des Strassennetzes, das noch wesentlich weiter gegangen wäre.

Sie haben also immer noch den Verfassungsauftrag, ein Nationalstrassennetz zu bauen, und nicht die Aufgabe, die Fertigstellung des Netzes grundsätzlich zu verhindern. Auf der Grundlage dieses Verfassungsartikels hat der Bundesrat am 3. Juli 1959 den Entwurf für das Nationalstrassengesetz und am 5. Februar 1960 die Botschaft für die Festlegung des Nationalstrassennetzes unterbreitet. Das vorgeschlagene Nationalstrassennetz stützte sich auf die Arbeiten der Planungskommission für die Planung des Hauptstrassennet-

zes, welche ihre Arbeiten bereits 1954 begann. Dieser Bericht der Kommission wurde im April 1958 erstattet.

Nun war dieser Bericht beileibe nicht euphorisch. Man hat damals für 1980 mit 800 000 Automobilen gerechnet. Diese 800 000 Automobile waren bereits 1963 erreicht, und wir hatten 1980 statt dessen 2,2 Millionen. Die damalige Volksabstimmung 1958 fand also in Kenntnis dieser Vorstellungen über das Nationalstrassennetz statt.

Die eidgenössischen Räte sind auch bei der Erweiterung dieses Netzes sehr zurückhaltend gewesen. Es ist bis heute dreimal erweitert worden: 1965 durch den Gotthardtunnel, 1972 durch die Umfahrung Zürichs und 1984 durch die Transjurastrasse.

1974 wurde die Volksinitiative «Demokratie im Nationalstrassenbau» eingereicht. Diese Initiative hätte viele Kompetenzen an die eidgenössischen Räte verlagert und ein fakultatIVES Referendum eingeführt. 1978 ist diese Initiative mit 1,2 Millionen Nein zu 700 000 Ja und allen Ständesstimmen abgelehnt worden.

Immerhin haben die Räte bei der Behandlung dieser Volksinitiative eine Motion überwiesen, die eigentlich den Auslöser für die heutige Debatte bildet. Der Bundesrat wurde nämlich beauftragt, in einem Bericht darzulegen und zu beantragen, ob und wie weit das Nationalstrassennetz zu revidieren sei. Es wurden einige Strecken namentlich aufgeführt. Schliesslich wurde gewünscht, dass in der Zwischenzeit bei diesen Strecken keine Baubeschlüsse usw. gefasst würden.

Um den Vollzug dieser Motion vorzubereiten, hat der Bundesrat eine Kommission zur Ueberprüfung von Nationalstrassenstrecken unter dem Präsidium unseres Kollegen Biel eingesetzt, die Kommission NUP. Der Schlussbericht dieser Kommission trägt das Datum Dezember 1981. 1982 wurde ein grosses Vernehmlassungsverfahren zu diesem Bericht veranstaltet. 1983 hat sich auch die beratende Kommission für den Nationalstrassenbau damit befasst, und die vorliegende Botschaft ist vom Bundesrat im Dezember 1985 verabschiedet worden.

In verschiedenen Kantonen haben zu verschiedenen Nationalstrassenteilstücken auch Volksabstimmungen stattgefunden. Diese regional-demokratischen Veranstaltungen sind natürlich problematisch und können das im übergeordneten Interesse zu erstellende Nationalstrassennetz nicht in Frage stellen. Da diese Abstimmungen nicht gegen die Beschlüsse und Kompetenzen des Bundes aufkommen, sind sie teilweise zu eigentlichen Frustrationsauslösern geworden. Es handelt sich um Uebungen mit konsultativem Wert. Wir müssen die Ergebnisse dieser Abstimmungen angemessen in die Beurteilung einbeziehen und insbesondere dort berücksichtigen, wo es nicht um die Verhinderung von Teilstücken geht, sondern lediglich um Varianten der Linienführung.

Zu den massgebenden Kriterien:

1. Verkehrsfreiheit: Diese bedeutet nicht Anspruch auf Strassenbau. Verkehrsfreiheit bedeutet aber grundsätzlich freie Wahl der Verkehrsmittel. Wie die Verkehrsfreiheit keinen Anspruch auf Strassenbau beinhaltet, so verbietet sie andererseits auch die systematische Diskriminierung und Behinderung irgendeines Verkehrsmittels.

2. Gesamtsystem: Mindestens seit der Erarbeitung der Gesamtverkehrskonzeption sollten wir in der Lage sein, den Verkehr als Gesamtsystem zu begreifen.

Die kritischere Einstellung zum Strassenbau, die sicher richtig ist, darf uns andererseits nicht dazu verleiten, nur noch sektoral und nach Abschnitten zu denken.

«Bahn 2000» und Leistungsauftrag SBB gehen davon aus, dass kein über die Vollendung des Nationalstrassennetzes hinausgehender Bau von Hochleistungsstrassen durchgeführt wird. Wir sind also von dieser Seite her nicht behindert. Ich darf auch sagen, dass die im Verkehrsmodell der GVK prognostizierte Verkehrsentwicklung sich in etwa bestätigt hat. Und wir haben hier eine besondere Verantwortung, weil mit der zunehmenden Fertigstellung die Realisierung der letzten Teilstücke politisch immer schwieriger wird und weil wir bezüglich Entlastung vom Strassenverkehr immer weni-

ger Leute haben, die profitieren; damit wird die allgemeine Einstellung noch negativer.

3. Verkehrsbedürfnisse: Uebersorgung mit Verkehrsflächen, also zu viele Strassen, sind auch volkswirtschaftlich schädlich; es handelt sich um hinausgeworfenes Geld. Heute ist aber nicht einmal mehr die Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse ein absolutes Ziel, das um jeden Preis zu verwirklichen ist, auch die NUP-Kommission hat dieses Postulat aufgestellt. Es geht um eine Frage des Masses, die begrenzten Produktionsfaktoren Boden, Kapital, Arbeit, Energie setzen Grenzen. Es ist ein wirtschaftlicher Mitteleinsatz erforderlich. Und darüber hinaus sind die direkten und indirekten Auswirkungen von Verkehrsinvestitionen auf Menschen, Umwelt und Wirtschaft zu beachten.

Wir könnten die Verkehrsphilosophie in den letzten Jahrzehnten wie folgt charakterisieren: In den fünfziger Jahren Sicherheit und ausreichende Kapazität, in den sechziger Jahren freie Fahrt für jedermann, in den siebziger Jahren Integration der Verkehrsnetze, GVK, und nun in den achtziger Jahren vermehrte Berücksichtigung von Umwelt und Landschaft.

4. Nationalstrassen als Schrittmacher des Verkehrsaufkommens: Wieweit der Nationalstrassenbau Schrittmacher des Verkehrsaufkommens ist, bleibt umstritten. Immerhin darf festgestellt werden, dass wir nicht den Nationalstrassenbau als Auslöser hinstellen dürfen, denn das Anwachsen hat schon weit vorher stattgefunden. Und abgesehen vom Rawil geht es nicht um eine Ausweitung des bereits bestehenden Nationalstrassennetzes, es werden nur Lücken geschlossen. Unser Nationalstrassennetz umfasst 1915 km, davon sind 1535 km in Betrieb oder im Bau; 380 km sind noch nicht erstellt, und davon sind 137,2 km Gegenstand dieser Debatte. Es geht also um die Beurteilung der Zweckmässigkeit von Teilstrecken eines bereits weitgehend bestehenden Gesamtsystems.

In der Gesamtbetrachtung spielen der Umlagerungsverkehr und die normale Verkehrszunahme bei der Frage der Inbetriebnahme neuer Nationalstrassenteilstücke keine Rolle, es ist aber zuzugeben, dass trotz des heute bestehenden Nationalstrassennetzes auch die zur Diskussion stehenden Teilstücke noch Neuverkehr schaffen werden. Es handelt sich um den sogenannten kurzfristigen Neuverkehr, der infolge besserer Verkehrsgunst und Aenderung der Verkehrsteilung zwischen privatem und öffentlichem Verkehr entsteht. Dazu kommt der längerfristige Entwicklungsverkehr infolge zusätzlicher Entwicklung der Siedlung im beeinflussten Gebiet, beispielsweise im Knonaueramt. Je nach Schätzungen liegt dieser sogenannte kurzfristige Neuverkehr zwischen 4 und 23 Prozent.

5. Luft- und Lärmbelastung: Es ist davon auszugehen, dass der technische Umweltschutz, also Katalysatortechnik und die entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen, in den neunziger Jahren greifen werden. Die heute zur Diskussion stehenden Teilstücke werden nicht vor diesem Zeitpunkt in Betrieb sein. Es kann deshalb im Zusammenhang mit der vorliegenden Vorlage nur am Rand mit Luftbelastung und Waldsterben gefochten werden. Allerdings ist bezüglich der Dieselfahrzeuge ein Vorbehalt anzubringen. Hier stehen noch keine wirksamen Massnahmen in Aussicht. Beim Lärm findet eine Umlagerung und Kanalisierung statt. Dies ergibt andererseits auch verbesserte Möglichkeiten für Schutzmassnahmen.

6. Bezüglich der Energiebilanz ist einfach festzustellen, dass diese eindeutig zugunsten des öffentlichen Verkehrs ausfällt.

7. Boden und intakte Landschaft: Verkehrsanlagen brauchen Boden. Man steht damit zusammen mit Arbeit und Wohnen in einem Zielkonflikt mit dem Schutzbedürfnis des landwirtschaftlichen Kulturlandes und den natürlichen Lebensgrundlagen. Es muss deshalb der Grundsatz gelten, dass nur soviel Boden als nötig beansprucht wird.

Bei der Einpassung in die Landschaft und die Rücksichtnahme haben wir heute eine bessere Situation. Es steht insgesamt eben mehr Geld zur Verfügung.

8. Ein Wort zur Verkehrssicherheit: Wir stellen gerne den

Menschen in den Mittelpunkt. Nun sind Autobahnen und Autostrassen anerkanntermassen sicherer als Hauptstrassen. Wir haben auf Autobahnen pro 100 Millionen Fahrzeugkilometer 17 Verunfallte, auf Hauptstrassen 100 bis 150, allerdings inklusive Fussgänger- und Zweiradunfälle im Hauptstrassenbereich.

Nun die Beurteilung: Zunächst die Ergebnisse der NUP-Untersuchung. Den fachtechnischen Untersuchungen der NUP-Kommission ist eine Konfliktanalyse mit Hearings usw. vorausgegangen, womit die zentralen Konfliktpunkte ausgemacht und mögliche Alternativen und Aenderungsvorschläge an den offiziellen Projekten ermittelt werden konnten. Diese Konfliktanalyse hat tatsächlich viele neue Gesichtspunkte zutage gefördert. Für die Bewertung der zur Diskussion stehenden Verkehrsinvestitionsmassnahmen hat die NUP-Kommission zwei Verfahren angewendet: erstens eine Nutzwertanalyse, dabei handelt es sich um ein Bewertungsverfahren zur Entscheidungsfindung bei der Auswahl verschiedener Projektvarianten; zweitens die Kosten-Nutzen-Analyse; es handelt sich um eine ökonomische Methode zur Ermittlung des sozialen Wertes einer Investitionsmassnahme. Für beide Methoden ist die Festlegung der entscheidenden Ziele von wesentlicher Bedeutung. Die verschiedenen Teile dieses übergeordneten Zielsystems müssen dann gewichtet werden. Dies ist – und das ist zuzugeben – eine eher politische Tätigkeit, was auch in den Empfehlungen der Kommission zum Ausdruck kam.

Die Arbeiten der Kommission Biel sind teilweise heftig kritisiert worden. Es ist aber festzustellen, dass diese Arbeiten alle massgebenden Gesichtspunkte der Entscheide gezeigt haben und dass viele, vor allem technische Verbesserungen erarbeitet worden sind. Ob Sie aber eine Strasse bauen wollen oder nicht, ist letztendlich ein politischer Entscheid, den Ihnen keine Expertenkommission abnehmen kann. Wichtig ist, dass die NUP-Kommission alle erforderlichen Informationen für diese Entscheide auf den Tisch gelegt hat. Die NUP-Kommission hat dabei nach den modernsten Methoden für die Vorbereitung von Investitionsentscheiden gearbeitet. Für diese kompetente Arbeit verdient die Kommission Anerkennung.

Es ist unsinnig, die Güte der Kommissionsarbeit danach zu beurteilen, wieviele Streckenstreichungen sie beantragt. Wenn man zum vorneherein bauen will oder zum vorneherein nicht bauen will, hätte es keiner Untersuchungen bedurft. Bei genauer Betrachtung ist auch ersichtlich, dass die Arbeit der NUP-Kommission allein auch deshalb gerechtfertigt war, weil in bezug auf die Linienführungen und die Berücksichtigung der Landschaft, des Landschafts- und Umweltschutzes wichtige Erkenntnisse erarbeitet wurden. Das Postulat Hess nimmt diese Erkenntnisse auch auf, um den Bundesrat zu beauftragen, diese zu berücksichtigen.

Ich habe es bereits gesagt: Die Gewichtung der einzelnen Elemente eines derartigen Zielsystems und den Entscheid selbst müssen die Entscheidsträger, müssen wir, vornehmen. Dabei haben wir vielleicht die Absicht, uns rein rational zu verhalten. In Wirklichkeit sind unsere Entscheide natürlich immer beschränkt rational. Besondere Kritik gegenüber den NUP-Arbeiten ist im Bereich der Berücksichtigung der Landschaftsbeeinträchtigung geäussert worden. Diese Kritik halte ich für unberechtigt. Die Arbeiten der NUP-Kommission bewegen sich auf dem Niveau der damaligen Kenntnisse. Gerade wegen der Arbeiten der NUP-Kommission hat man in diesen Bereichen Fortschritte gemacht, die es zu berücksichtigen gilt; diese können aber die Ergebnisse der NUP-Kommission nicht in Frage stellen.

Die Botschaft des Bundesrates: Der Bundesrat hat bei seinen Entscheiden die Ergebnisse eines breiten Vernehmlassungsverfahrens berücksichtigt. Dieses hat gesamthaft gesehen bei allen sechs Nationalstrassenstrecken mehr oder weniger deutliche Mehrheiten für die Beibehaltung des Netzes ergeben, wobei gegenseitige Rücksichtnahme eine gewisse Rolle gespielt haben mag. Ueberdies hat der Bundesrat auch energie- und umweltpolitische Überlegungen einbezogen. Mit Ausnahme des Rawils (N 6) beantragt der

Bundesrat, alle Teilstrecken zu realisieren. Bei der N 9 Cor-sy-Perraudettaz möchte der Bundesrat im Rahmen des generellen Projektes entscheiden, wozu er die Kompetenz hat.

Nun zur Arbeit der Kommission: Die nationalrätliche Kommission hat an vier Tagen Besichtigungen durchgeführt. Sie hat überdies die Vertreter der hauptsächlichsten Meinungen angehört. Nachdem aber die NUP-Kommission eine Konfliktanalyse durchgeführt hatte, konnte sich die nationalrätliche Kommission eine gewisse Beschränkung auferlegen. Die Aufgabe der Kommission war nicht so attraktiv, wie man vielleicht meinen würde. Nicht das Nationalstrassennetz stand zur Diskussion, sondern die letzten 137,2 Kilometer eines Netzes von 1915 Kilometern. Die eidgenössischen Räte sind für die Streckenbezeichnung und die Klasseneinteilungen zuständig. In diesem Bereich gibt es deshalb bei den letzten Kilometern gar nicht mehr einen sehr grossen Entscheidungsspielraum. Ein gewisser Spielraum besteht vor allem bei den technischen Verbesserungen. Dies ist aber Angelegenheit des Bundesrates und des zuständigen Departements, und die Kommission hofft, dass in diesem Bereich den Arbeiten der NUP-Kommission und den Überlegungen in diesem Saal angemessen Rechnung getragen wird.

Ich möchte dem Departement und dem zuständigen Bundesamt für die zur Verfügung gestellten Unterlagen bestens danken. Aber ich möchte insbesondere den zahlreichen Vernehmlassern in der Schweiz draussen, den Anliegern an den Nationalstrassenstrecken, bestens danken für die vielen Interventionen, die nur mit sehr grosser Anstrengung von seiten der Kommissionen auch verarbeitet werden konnten. Zur Frage des Eintretens: Die Grundlage bildet der Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz; wir diskutieren nun, ob wir einzelne Teilstrecken herausnehmen wollen. Wenn wir auf die Botschaft des Bundesrates nicht eintreten würden, müsste das Nationalstrassennetz gemäss geltendem Bundesbeschluss gebaut werden. Der Bundesrat erfüllt mit seiner Botschaft seine Verpflichtung gemäss Motion von 1977. Bei Nichteintreten würde deshalb der Wunsch gemäss Ziffer 3 dieser Motion entfallen, wonach für die zur Diskussion stehenden Strecken weder Baubeschlüsse gefasst noch Bauarbeiten vergeben werden sollen. Ich ersuche Sie deshalb, auf die Vorlage einzutreten.

Die Mehrheit der Kommission bittet Sie auch, jetzt zu entscheiden. Sie können bei den einzelnen Teilstrecken so oder anders entscheiden; aber entscheiden Sie! Wenn nicht entschieden wird, blockieren Sie die Richtplanungen der Kantone und die Gemeindeplanungen. Sie zwingen die betroffenen Kantone zu Dispositionen auf dem Hauptstrassennetz und provozieren so neue Sachzwänge. Die Mehrheit der Kommission beantragt Ihnen, dem Bundesrat zu folgen. Beim Westast des Zürcher Ypsilon wird eine Rückklassierung in Klasse 3 beantragt. Betreffend Gebiet Lausanne wird eine redaktionelle Bereinigung vorgenommen, die jedoch ohne materielle Bedeutung ist.

Bei den Minderheitsanträgen, welche sich mit alternativen Linienführungen befassen, entstehen gewisse rechtliche Probleme. Artikel 10 des Nationalstrassengesetzes schreibt nämlich vor, dass die Planung für diese Linienführungen unter Einbezug der Kantone durchgeführt wird, und erst nachfolgend entscheiden die eidgenössischen Räte. Auch haben wir die Linienführungen in etwa zu definieren. Der Bundesrat kann nicht beauftragt werden, beim generellen Projekt von einem sehr weiten Entscheidungsspielraum Gebrauch zu machen. Bezüglich der N 4 besteht vielleicht die Problematik weniger intensiv, weil im Zusammenhang mit dem NUP-Bericht ein sehr breites Vernehmlassungsverfahren durchgeführt worden ist und weil man dort die Linienführung kannte. Bezüglich der N 6 bestehen aber Probleme, und Sie haben sich die Frage zu stellen, ob Sie den Rawil streichen und zu einer anderen Linienführung kommen sollten und ob das nicht in Motionsform zu beantragen und zu beschliessen wäre, damit noch vor dem Hauptbeschluss mit den Kantonen und Gemeinden Rücksprache genommen werden könnte.

Zum Schluss noch ein Ausblick: Wir befassen uns hier mit der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, und die Kommissionsmehrheit ist der Auffassung, dass wir dieses Netz fertigstellen sollten. Wir sollten aber alle möglichen Verbesserungen – der Linienführung usw. – vornehmen. Hingegen wird die nächste Runde bei den Verkehrsinvestitionen dem öffentlichen Verkehr gehören, im Zusammenhang mit «Bahn 2000», und es kann nicht zur Diskussion stehen, mit Rücksicht gerade auf Leistungsauftrag und «Bahn 2000», dass zusätzliche Nationalstrassenstrecken geschaffen würden.

**M. de Chastonay, rapporteur:** Je crois que la cohérence est l'une des conditions élémentaires et essentielles pour mettre en place un réseau d'autoroutes ou de routes nationales qui doit, d'une part, s'insérer dans un système européen de voies de communication et, d'autre part, assurer l'irrigation sans failles et aisée d'un territoire à la configuration extrêmement variée, où chaque région doit être suffisamment desservie et correctement reliée aux autres.

Cela présuppose cependant une planification basée sur des critères objectifs d'ordre économique, géographique et politique. Cette planification a été faite, elle a abouti en 1960 à la mise en place d'un réseau de voies de communication assez dense, qui était sensé couvrir les besoins du pays, tant sur le plan de ses relations internes et intercantionales que sur celui de ses relations internationales. Mais on devait bientôt se rendre compte que, dans l'opinion publique, diverses préoccupations apparaissaient çà et là pour dénoncer l'inanité de tel ou tel tracé, sa douteuse ou mauvaise insertion dans le terrain, ou pour mettre en évidence les atteintes plus ou moins graves que telle ou telle liaison routière portait à l'environnement.

Si je n'entends pas du tout revenir ici sur le contenu des débats de mars 1977 de notre conseil, à propos des six tronçons autoroutiers contestés, je voudrais cependant relever l'état d'esprit qui nous préoccupait toutes et tous à l'époque, lorsqu'il s'est agi d'adopter un arrêté dictant le réexamen de l'opportunité du maintien au réseau de nos routes nationales des six tronçons incriminés.

La motion adoptée le 23 mars 1977 devait nous permettre de poser le problème des tronçons contestés dans le cadre d'une nouvelle vue d'ensemble de notre réseau routier, de son indispensable cohérence, en analysant plus spécifiquement les impacts, les conséquences positives ou surtout négatives qu'une décision de maintien ou de suppression pouvait comporter pour le solde du réseau existant et non contesté, ainsi que pour le trafic amené sur les routes dites cantonales ou dirigé vers elles du fait de l'absence d'une liaison d'importance nationale. Or, cette tâche n'était pas facile en considérant les nombreuses votations populaires consultatives intervenues, les nombreuses pétitions adressées çà et là par des comités constitués ou par des privés ainsi que les nombreuses interventions parlementaires développées à cette tribune.

Elle l'était d'autant moins que, dans la plupart de ces interventions, l'on notait souvent un climat passionné où faisait généralement défaut la sérénité nécessaire, indispensable à une discussion objective, calme et attentive des problèmes. Les slogans, dans certains cas, tenaient lieu de réflexion à défaut de rapports précis et d'études fouillées des questions qui se posaient.

Dans ce contexte et dans ces conditions, je crois que le Département fédéral de l'intérieur a bien fait de constituer, à fin 1978, une commission extraparlamentaire et indépendante chargée des travaux spécifiques de réexamen des tronçons, travaux fondés sur des critères de la politique et de la technique du trafic, de l'agriculture, de l'écologie et de la protection de l'environnement. Ces travaux, vous le savez, ont également pris en considération les aspects du trafic global, de l'économie nationale et de la politique financière. Ils n'ont pas pu, évidemment, faire abstraction du cadre constitutionnel et législatif dans lequel s'inscrit notre réseau des routes nationales, à savoir tout d'abord le respect de l'article 36bis, alinéa premier de la constitution fédérale, qui

mandate expressément la Confédération d'assurer par voie législative l'établissement et l'utilisation d'un réseau de routes nationales. Le texte stipule d'ailleurs: «Pourront être déclarées telles les voies de communication les plus importantes, présentant un intérêt pour la Suisse en général.». Ces travaux ne pouvaient non plus ignorer la teneur des dispositions de la loi fédérale sur les routes nationales, du 8 mars 1960, où il est question des exigences supérieures de la technique en matière de circulation auxquelles les routes doivent satisfaire pour garantir un trafic sûr et économique. Si ces exigences doivent entrer en conflit avec d'autres intérêts importants, notamment ceux de la défense nationale, de l'utilisation économique du sol, de l'aménagement national ou de la protection des eaux, de la nature et des sites, il y aura lieu de déterminer ceux qui doivent l'emporter.

Enfin, dans la prise en considération de la nature et de l'environnement, la commission chargée du réexamen ne pouvait omettre dans ses propositions les sollicitations et les besoins de la protection de la nature et du paysage.

C'est donc à la fois sur le contenu du rapport de la Commission chargée du réexamen de tronçons de routes nationales (NUP) de décembre 1981, sur ses analyses de conflits, ses études de coût/utilité et les diverses propositions qui ont été présentées, c'est sur la base des visions locales et de transports sur chacun des tronçons et des lieux contestés, sur les résultats des auditions des autorités cantonales ou communales, de même que celles des opposants ou de groupes d'opposants, c'est également sur le message du Conseil fédéral du 17 décembre 1984 et les précisions apportées par le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, de même que sur les rapports des responsables de l'Office fédéral des routes – que je tiens à remercier ici pour leur collaboration – que votre commission a pu s'appuyer, dans ses débats nourris et approfondis, pour vous donner son avis sur chacun des tronçons concernés au cours de ses séances des 1er et 2 juillet, 19 et 20 août, 21 octobre et 4 novembre 1985, et enfin 22 et 23 janvier 1986.

Dans son débat d'entrée en matière, la commission a tout d'abord noté que le réseau des routes nationales, depuis 1960, a connu trois modifications complémentaires importantes: le tunnel routier du Gothard, le contournement de Zurich et la Nationale 7, soit la Transjurane qui a fait, ici même, l'objet des débats que vous connaissez.

Si la commission a pu noter que de nouveaux tronçons pouvaient à la rigueur engendrer du trafic supplémentaire, force a été de constater parallèlement et d'une manière générale que la renonciation de fait à certains tracés n'était pas toujours de nature à pallier les effets de la lente mais continue augmentation de la circulation, tout naturellement liée à l'augmentation des véhicules à moteur dans notre pays aussi bien que dans ceux qui nous entourent directement. Les récentes statistiques publiées par la Fédération routière suisse font apparaître qu'au 30 septembre de l'an dernier on comptait 2 617 164 voitures de tourisme immatriculées en Suisse, soit une augmentation de quelque 65 000 véhicules par rapport à 1984 et de quelque 96 000 véhicules par rapport à 1983.

De plus, les pointes de trafic journalier ou de fin de semaine sur certains tronçons se sont encore, dans certains cas, fort accentuées. Cette augmentation résulte aussi bien du trafic régional qu'interrégional, intercantonal ou même international. Il n'a pas fait de doute à votre commission, dans sa grande majorité, que le moratoire de fait et de droit imposé par notre décision de 1977 a créé pour les régions concernées, où le trafic s'écoulant d'une route nationale devait tout à coup emprunter des artères cantonales, de très sérieuses difficultés d'engorgement, de pollution et de nuisances, là précisément où les véhicules lourds ou légers n'ont d'autres possibilités et ressources que celles de traverser des agglomérations urbaines ou villageoises.

Si depuis 1977 nous avons pu bénéficier d'un temps de réflexion fort long en matière d'adaptation de notre réseau aux contingences de toute la circulation automobile, nous

avons aussi dû prendre acte que durant ce délai des charges de toutes sortes pesant sur les tronçons non achevés sont durement ressenties, d'autant plus que pour certaines liaisons achevées, il faudra encore compter avec pas mal de temps avant que la route nationale, si elle est décidée, ne soit ouverte au trafic.

Pensez, par exemple, à toutes les procédures administratives d'adoption définitive des tracés pour lesquels la commission proposera, dans la discussion de détail, un déclassement de manière à mieux les intégrer dans le paysage et l'environnement.

Pensez également au fait confirmé par le vice-directeur de l'Office fédéral des routes, M. Endtner, que, pour les six tronçons concernés par notre débat, selon le résultat de vos délibérations, les projets généraux restent encore à être établis au sens des articles 9 et surtout 13 de la loi fédérale sur les routes nationales. Cet établissement supposant encore au préalable, au sens de l'article 9 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement, l'examen spécifique, cantonal et fédéral, des atteintes et charges potentielles occasionnées par la construction de l'ouvrage.

Sur la base de ces considérations, c'est par 14 voix contre 6 que votre commission a décidé la poursuite de ses débats, refusant par là-même la proposition de M. Seiler de procéder encore à des études et à des analyses complémentaires avant d'aborder le vif du sujet. C'est ainsi que l'entrée en matière a été décidée par votre commission qui vous invite à en faire de même.

Pour ce qui a trait à la discussion de détail portant sur les tronçons concernés et sur l'initiative populaire pour sauver le Simmental des routes nationales, je me permets de vous préciser que pour une meilleure clarté des débats et pour une meilleure ordonnance de ceux-ci, je me réserve d'intervenir en préambule à chaque discussion de détail sur chacun des objets concernés. Je me borne tout simplement à déclarer que la majorité de votre commission a accepté la N 1 Yverdon–Avenches, la SN 1, SN 3 Zurich, la N 4 Wettswil–Knonau, la N 7 Müllheim–Kreuzlingen, seule la N 6 ayant été rejetée par 13 voix contre 12. La N 9 a fait l'objet d'un postulat puisque, au fond, elle échappe en quelque sorte à notre compétence; je m'en expliquerai dans les débats qui suivront.

Deux mots enfin à propos du postulat Hess, signé par 39 de nos collègues et qui invite le Conseil fédéral, en collaboration avec les autorités cantonales, de tenir compte des recommandations de la commission NUP en ce qui concerne la protection contre le bruit, l'intégration dans le paysage et l'usage aussi raisonnable que possible de régions dignes de protection ainsi que des terres cultivables. Votre commission n'a pas été à même évidemment de se prononcer sur ce texte pour la bonne raison qu'il ne lui a pas été soumis. Je dois vous préciser qu'au cours de tous ses travaux et de ses transports sur place, votre commission s'est révélée extrêmement attentive à tous les aspects liés à une intégration maximale des projets dans le terrain tout en veillant à la meilleure protection de ce qu'il y a lieu de protéger et de sauvegarder. Je mentionne également que dans la procédure d'élaboration des projets définitifs, qui suivra la procédure d'approbation des tracés généraux selon les articles 21 et suivants de la loi fédérale sur les routes, il conviendra de respecter les dispositions de la législation fédérale sur la protection de l'environnement de 1983 et, notamment, les dispositions de son article 9 qui exigent, comme je l'ai dit tout à l'heure, avant toute décision sur la construction, une étude approfondie de l'impact sur l'environnement. Dans ces conditions, je laisserai à M. Schlumpf, conseiller fédéral, le soin de se déterminer sur le postulat lui-même qui, en définitive, ne fait que requérir l'application de dispositions légales existantes en matière de construction et de réalisation de tronçons autoroutiers. En conclusion, à la lumière somme toute récente des éléments législatifs relatifs à la protection accrue de l'environnement et de la nature, à la lumière également de toutes les dispositions prises en matière de diminution de la charge polluante occasionnée par les véhicules automobiles ainsi

que pour les raisons que j'ai invoquées tout à l'heure, je vous invite à entrer en matière sur le projet qui vous est présenté.

**M. Kohler Raoul:** Lorsqu'en 1977 les Chambres fédérales ont invité le Conseil fédéral à repenser le réseau des routes nationales et à réexaminer la nécessité de six tronçons controversés, personne ne pensait alors que cette décision aurait pour effet un blocage d'une durée d'environ dix ans de la planification routière et de l'aménagement territorial des régions concernées par ces tronçons. Ce moratoire n'aura pas été inutile puisque nous disposons maintenant – ce qui n'était pas le cas auparavant – d'excellentes études et d'une abondante documentation élaborée et réunie par la Commission Biel, qu'il convient de féliciter pour son travail. Chacun est en mesure de se prononcer en connaissance de cause, les très nombreuses interventions des adversaires et des partisans de chacun de ces tronçons auprès des membres de notre conseil ayant encore permis de compléter les différents dossiers.

Après avoir pris le temps de la réflexion, et après avoir analysé les conflits qui opposent adversaires et partisans, la Commission Biel a eu aussi le mérite de proposer de nouveaux tracés qui sont plus respectueux de l'environnement que ceux qui avaient été retenus par le Conseil fédéral. Même si les milieux qui s'opposent à l'achèvement du réseau des routes nationales ne sont pas satisfaits du résultat, l'influence qu'ils ont exercée au cours de ces dernières années n'est pas restée sans effet. Pour tous les tronçons dont nous allons discuter le détail tout à l'heure, on peut dire que les atteintes portées au paysage, de même que les nuisances de toutes sortes ont pu être considérablement réduites.

Le groupe radical a examiné avec beaucoup de soin, au cours de deux séances, les rapports qui lui ont été fournis et les propositions qui sont en discussion aujourd'hui. Si, pour certains tronçons, les avis ont été parfois partagés, le groupe radical, dans les positions qu'il a prises, a tenu compte principalement du rôle prioritaire que doit exercer le réseau des routes nationales dans notre politique générale, à savoir: favoriser la prospérité générale du pays et égaliser les chances des divers groupes de population et des différentes régions de celui-ci. Notre groupe n'a pas voulu, d'autre part, pénaliser durement les régions qui, du fait de l'échelonnement de la construction des routes nationales, ont été servies les dernières. Il estime enfin que le réseau des routes nationales forme un tout cohérent et qu'il y a lieu maintenant d'en achever la construction et de mener à chef cette tâche d'importance nationale. Il s'opposera donc aux propositions qu'ont faites MM. Günter et Dünki de renvoyer les décisions à plus tard, car il considère qu'il faut absolument lever l'hypothèque qui pèse sur les régions concernées par les tracés contestés, de nombreuses communes ayant dû interrompre pendant très longtemps leurs travaux de planification régionale et suspendre leurs aménagements locaux. Le maintien de lacunes dans le réseau des routes nationales ne correspond pas aux besoins des populations domiciliées le long des tronçons contestés. Celles-ci courent le risque d'être inondées par un volume important de trafic, qui sera contraint de se frayer un passage à travers les localités de ces régions en utilisant le réseau routier existant. En outre, contrairement à ce que laissent entendre les adversaires des routes nationales, on n'encouragera guère les transports publics en maintenant des ruptures sur nos grands axes de circulation.

J'en viens maintenant aux six tronçons qui doivent être examinés.

Au sujet de la N 1, le groupe radical se prononcera en faveur du maintien du tronçon Yverdon–Avenches dans le réseau des routes nationales. Il souhaite – car c'est de la compétence du Conseil fédéral – que la meilleure variante possible soit réalisée, c'est-à-dire la suggestion faite par la Commission Biel, complétée par la solution Payerne, retenue par les cantons de Fribourg et de Vaud, cela au détriment de la variante du bord du lac de Neuchâtel. Il s'agit, en effet, de

ménager au mieux l'environnement exceptionnel qui caractérise la rive sud du lac de Neuchâtel. Le profil en long du nouveau tracé est favorable. Il répond aux exigences d'un trafic intense. Son déclassement en classe 2 facilite un aménagement plus souple, sans réduire pour autant sa capacité d'absorption du trafic. En outre, le développement économique de la région du Nord vaudois et de celle de la Broye aura tout à gagner de l'achèvement rapide de la N 1.

Les tronçons de routes express SN 1 et SN 3 qui, à l'origine, avaient notamment pour but de recevoir le trafic de transit de la région zurichoise ont presque complètement perdu cette fonction, puisqu'ils ont été relayés pour cela par la N 20, inscrite au réseau des routes nationales depuis 1971. Il n'en reste pas moins que ces tronçons de routes doivent encore satisfaire à deux exigences: d'une part, desservir le centre de la ville de Zurich et, d'autre part, canaliser le trafic sur des axes principaux pour décharger les quartiers d'habitation. Si l'on tient compte du fait que plus de 85 pour cent du trafic de Zurich a son origine ou sa destination au centre de la ville, il est évident que les tronçons examinés répondent à ce double objectif de desserte et de canalisation du trafic. Le nouveau tracé, souterrain dans sa plus grande partie, préservera les riverains des émissions et des nuisances engendrées par la mise en service de ces routes express. Le groupe radical se prononcera en faveur du maintien des routes nationales urbaines SN 3 et SN 1 au réseau des routes nationales. Il est d'accord avec le déclassement en classe 3 du tronçon Hardturm–Letten.

Le tronçon Wettswil–Knonau de la N 4 a été l'objet d'une discussion très approfondie au sein de notre groupe. Si personne n'a retenu la variante zéro, le tracé prévu et la variante du Zimmerberg, en revanche, ont trouvé de nombreux avocats. La majorité du groupe s'est prononcée en faveur du maintien du tracé actuel de la N 4 dans le réseau des routes nationales au détriment de la variante du Zimmerberg. Les améliorations du tracé, visant à une meilleure protection contre le bruit et à une meilleure intégration au paysage, devront être prises en considération. La décision en faveur du tracé actuel de la N 4 a été prise du fait surtout que cette artère revêt une grande importance au niveau de la politique nationale des transports mais aussi en raison du rôle qu'elle joue au plan international comme axe de liaison entre le sud de l'Allemagne et l'Europe méridionale.

Le tronçon de la N 6 entre Wimmis et le Valais central a retenu longuement l'attention de notre groupe. Les difficultés de nature géologique, l'opposition de la population du Simmental à une route nationale, la menace que peut constituer cette liaison Nord–Sud pour l'avenir du BLS ont été évoquées et longuement discutées. Mais ce sont les considérations de solidarité confédérales, de politique générale des transports et le souci aussi de corriger les disparités des économies régionales qui ont prévalu.

Tenant compte des oppositions et des difficultés majeures qui se sont manifestées, le groupe radical, dans sa majorité, s'est rallié au maintien en principe d'une liaison directe Nord–Sud entre Spiez et la N 9. Il soutiendra la proposition déposée par M. Weber-Schwyz.

Le maintien dans le réseau des routes nationales de la N 7, entre Müllheim et Kreuzlingen, n'a pas donné lieu à contestation au sein de notre groupe. Nous nous rallierons donc à la proposition de la majorité de la commission.

Quelques mots encore pour terminer au sujet de la bretelle de raccordement Corsy–Perraudettaz. Notre groupe soutiendra le postulat de la commission. Le premier but de ce postulat est de maintenir au même niveau que jusqu'à présent la participation financière de la Confédération à l'aménagement de cette bretelle. Il n'y a pas de raison d'en changer, si une solution judicieuse à ce problème complexe peut être trouvée.

Telles sont les recommandations que vous fait le groupe radical.

**Le président:** Le groupe indépendant et évangélique s'exprimera par la voix de deux de ses membres, MM. Günter et Dünki. Je donne tout d'abord la parole à M. Günter.

**Günter:** Unsere Fraktion tritt für die Null-Lösung ein, wird also alle Anträge unterstützen, welche auf eine Streichung der sechs zur Beratung stehenden Autobahnabschnitte hinauslaufen. Für den Fall, dass diese Anträge scheitern sollten, werden wir Moratoriumsanträge einreichen, welche den Entscheid aufschieben sollen, bei der N 1, bis die N 5 in Betrieb ist, beim Y, bis die Umfahrung Zürich steht, bei der N 4, bis der Zimmerberg-Tunnel offen ist und bei der N 7, bis der deutsche Autobahnanschluss vorhanden ist. Bei der N 9 sind wir der Auffassung, dass es nicht unsere Sache sein kann, dem Waadtländer Volk zu sagen, was es in einer Sache entscheiden soll, die in seine Kompetenz fällt.

Es ist typisch für unsere Diskussion, dass man ursprünglich gar keine Eintretensdebatte abhalten wollte. Die Mehrheit unserer Kommission steht, zusammen mit dem Bundesrat und seinen Technokraten, auf dem Standpunkt, dass sechs voneinander unabhängige Teilstücke der Autobahn zur Beratung stehen. Sie stellen sich eine Beratung vor, in der mit Verkehrsprognosen eine sogenannte technische Lösung für ein technisches Problem gesucht wird. Kritischen Einwänden wird mit Modifikationen in der Linienführung, Schallschluckwänden und neuerdings dem Patentrezept «Tunnel» begegnet. Diese unerschrockenen Planer leben in der heilen Welt vergangener Science-Fiction-Romane, die unendliche Energiefülle und unzählige Verkehrsebenen mit Strassen aus Glas vorsahen – Visionen einer Generation, welche glaubte, mehr Energieverbrauch bringe mehr Glück, mehr Mobilität verheisse mehr Befriedigung.

Diese Leute berechnen aber heute noch mit Ausdauer kleine Details, die sich berechnen lassen. Die grossen Veränderungen hingegen, welche unser Leben tiefgreifend beeinflussen, lassen sich nicht in Zahlen fassen; daher werden sie kurzerhand aus den Berechnungen gestrichen.

Wie soll man den Wert einer unberührten Landschaft schätzen? Wie sollen Folgen erfasst werden, wenn immer mehr Leute im Grünen wohnen möchten und daher pendeln, wenn der saure Regen unsere Häuser und Kathedralen zerfrisst und wenn unsere Kleinkinder nicht mehr atmen können?

Wir haben die Diskussion über externe Kosten und Nutzen in der ersten Sessionswoche gehabt. Herr Bundesrat Schlumpf hat es treffend gesagt: Es gibt kein rechnerisches Instrument, das uns einen Ueberblick über diese globalen Fragen verschaffen kann. Wozu prüfen und berechnen wir die Details, wenn wir das Grosse nicht berechnen können? Wir haben hier einen krassen Unterschied der Auffassungen.

Auf der einen Seite stehen wir, die wir diesen 3-Milliarden-Ausbau der Autobahnen nicht mehr wollen. Wir möchten eine Globalbetrachtung. Wir fragen uns: Was bringt den Leuten mehr Glück, mehr Lebensqualität, mehr Lebensfreude? Das kann, muss aber nicht unbedingt mit einer Erhöhung des materiellen Wohlstandes einhergehen. Natürlich ist materieller Wohlstand eine günstige Voraussetzung für Zufriedenheit, je länger, je mehr aber nicht mehr die alleinige. Das Leben in Harmonie mit der Umwelt wird zum Beispiel immer wichtiger.

Ich sehe es den Gesichtern unserer Technokraten-Kollegen hier an, dass sie sich bei derartigen Ausführungen langweilen, dass sie bei derartigen unwissenschaftlichen, untechnischen Reden schaudern ob dem emotionalen Getue. Sie haben recht. Wir, die wir versuchen, global, zusammenhängend zu denken, Zusammenhänge zu erfassen, werden noch sehr lange diffus daherreden müssen, weil uns die Wissenschaft keine Instrumente gibt, um die komplexen Zusammenhänge zu erfassen, die hier eine Rolle spielen. Natürlich kann viel präziser über den Abrieb von Asphalt oder die Betriebskosten eines Kilometers Autobahntunnel geredet werden. Das kommt mir so vor wie jener Reisende im Mittelalter, der in unserer Gegend gefragt hat, wie weit es sei bis zum Tempel von Jerusalem. Man hat ihm dann zur Antwort gegeben: drei Monate und 2152 Fuss. Drei Monate ungefähr dauerte die Reise bis Jerusalem; man konnte sie, wegen der Gefahren, die sie barg, nicht recht schätzen; die 2152 Fuss waren die exakte Distanz vom Stadttor bis zum

Tempel. Genauso halten wir es hier. Die kleinen Sachen berechnen wir auf die letzte Kommastelle, die grossen werden – wenn wir Glück haben – geschätzt, am Schluss wird das Ganze zusammengezählt. Was ergibt das für einen Sinn?

Wir haben auf der einen Seite die technokratisch-detailistische Weltanschauung, welche die seelischen Bedürfnisse des Menschen weitgehend ausklammert, aber Nebensächlichkeiten präzise quantifiziert, und auf der anderen die globalen Anschauungsversuche mit ihrer Neigung zum Emotionalen – ich gebe es zu –, zum Unpräzisen und sogar zum etwas Prophetenhaften. Beide Seiten sind kaum auf einen Nenner zu bringen.

Unsere Fraktion glaubt ganz allgemein, dass man beim Strassen-Bauen zögern sollte. Nicht-Gebautes kann jederzeit und rasch gebaut werden, wenn die Pläne da sind. Einmal Gebautes hingegen produziert Unkosten und Nebenwirkungen und lässt sich kaum zum Verschwinden bringen, wenn es sich als Fehler herausstellt.

Wir haben drei Hauptgründe, um unsere Stellung (Verzicht auf die sechs überprüften Autobahnabschnitte) zu untermauern:

1. Wir können heute nicht mehr alles auf einmal tun: den öffentlichen Verkehr fördern, Autobahnen bauen, Flugplätze ausbauen, Telekommunikation fördern. Wer trägt dann in 10 bis 20 Jahren die Folgekosten, wenn wir alles gebaut haben? Unsere Fraktion glaubt, eines nach dem andern zu tun, sei sinnvoller und der heutigen Zeit angepasster. Wie sehen die Priorität jetzt bei der Förderung des öffentlichen Verkehrs. In 10 Jahren werden wir wesentlich mehr wissen – zum Beispiel über die Endlichkeit der Rohstoffe – und unsere Entscheide danach richten können.

2. Der öffentliche Haushalt rät zur Vorsicht. Natürlich ist die Strassenkasse übervoll. Aber machen wir uns nichts vor: Wir sind fast alle Autofahrer. Am Schluss zahlen wir doch immer wieder die Zeche, denn wir sind auch Steuerzahler, Energieverbraucher; überall dort, wo der Staat sonst noch kassiert, sind wir betroffen. Die eine Tasche des Staates, nämlich das Budget, ist leer, wir haben Schulden; und auf der anderen Seite haben wir eine volle Tasche bei der Strassenkasse; dort wird das Geld mit vollen Händen ausgegeben. Es ist aber ebenfalls unser Geld; denn schliesslich werden wir alle die Rechnung dafür bezahlen, wenn bei den Strassen nicht endlich jeder Franken genauso wie im übrigen Budget dreimal umgedreht wird, bevor man ihn ausgibt. Unter dem Blickwinkel des Sparens, des Budgethaushaltens ist Vorsicht angebracht.

3. In den letzten Jahren hat im Volk ein deutlicher Meinungsumschwung stattgefunden. Kaum ein grösseres Strassenprojekt kam in den Kantonen noch ungeschoren über die Runden. Warum? Weil das Volk so grün geworden ist? Weil man ihm nicht richtig erklärt hat, was die volkswirtschaftlichen Vorteile dieser Strassen sind? Nicht deswegen, sondern weil immer mehr Leute selbst die Folgen dieser Strassen spüren, weil immer mehr aufs Land hinausgehen, um noch irgendwo in einer unberührten Landschaft leben zu können, weil im Grunde genommen alle vor dem Verkehr fliehen. Daher wird mit jeder Strasse, die wir bauen, diese Stimmung noch zunehmen. Das ist kein politischer Modetrend, der sich ändern wird, sondern es ist eine epochale Verhaltensänderung, die sich hier anbahnt; sie müssen wir berücksichtigen.

Das haben natürlich einige hier im Saal, welche die Autobahnen gerne bauen möchten, auch gemerkt. Sie haben den scheinbar klugen Schluss gezogen: Die Zeit arbeitet gegen die Autobahnbauer, also gilt es jetzt, noch möglichst rasch so viel wie möglich durchzudrücken. Es ist möglich, dass es ihnen bei unseren politischen Kräfteverhältnissen tatsächlich gelingt, ihr Vorhaben noch zum Erfolg zu führen, dass sie noch rasch ein paar Milliarden im Strassenbau verlocken können, dass sie noch einmal gegen das Volk siegen, weil es bei den Nationalstrassen wenig zu sagen hat. Aber zu welchem Preis? Können wir das verantworten?

Unsere Fraktion schlägt Ihnen vor, die Null-Lösung zu unter-

stützen, d. h. alle sechs zu überprüfenden Abschnitte aus dem Autobahnnetz zu streichen.

**Dünki:** Ich finde es verdankenswert, dass das Parlament heute und morgen Gelegenheit erhält, sich über die noch nicht gebauten Nationalstrassenteilstücke auszusprechen und darüber zu entscheiden, ob und welche Korrekturen aus heutiger Sicht am Platze sind. Seit der Festlegung des Liniennetzes ist viel Zeit vergangen, so dass es notwendig ist, die Richtigkeit der früheren Beschlüsse zu überprüfen und dort, wo es sich als nötig erweist, Korrekturen anzubringen. Heute gibt es neue Gegebenheiten – ich will sie hier nicht wiederholen –, die beim Entscheid zu berücksichtigen sind. Es geht vor allem um den Stellenwert, den man den einzelnen Beurteilungskriterien beimisst. Sind die Nachfragebefriedigung und die wirtschaftliche Erschliessung wichtiger als die ökologischen und landschaftsschützerischen Gesichtspunkte? Es ist eine Gewissensfrage, was wir in Zukunft wollen, was dem Gesamtwohl auf lange Sicht besser dient.

Wir treffen heute oder morgen schwerwiegende Entscheidungen. Die Argumente beider Seiten dürfen nicht mit Schlagwörtern oder oberflächlichen Behauptungen in Frage gestellt werden. Es geht um eine Schicksalsfrage unseres Landes, ob wir das wahrhaben wollen oder nicht. Das Autobahnnetz der Schweiz steht in seinen wichtigsten Bestandteilen. Deshalb kennen wir heute nicht nur den Nutzen, sondern auch die Kosten der dank intensiver Motorisierung ständig steigenden Verkehrsmobilität, nämlich Tausende von Verkehrsverletzten und -toten, Lärm- und Abgasbelastung, Energie- und Landverschleiss. Es dürfte unbestritten sein, dass der motorisierte Strassenverkehr zu den stärksten Umweltverschmutzern zählt. Hauptleidtragende des überbordenden Strassenbaus sind Mensch, Natur und Landschaft. Neue Strassenabschnitte erschliessen neue Gegenden. Dabei ist es gleichgültig, ob es Pendler- oder Tourismusverkehr ist. Beide haben Ueberbauung, Landschaftszerstückelung und dergleichen zur Folge. Es ist ein verhängnisvoller Teufelskreis im Gange, an dessen Ende Umwelt- und Landschaftszerstörung stehen, wovon der Mensch unmittelbar betroffen sein wird.

Dieser Teufelskreis muss nach meiner Meinung heute durchbrochen werden. Die umstrittenen Autobahnstrecken geben Gelegenheit, ein Zeichen in der richtigen Richtung zu setzen. Denken Sie bitte auch daran, dass nicht wir die Folgen des Strassenbaus zu tragen haben, sondern die nach uns kommende Generation, unsere Kinder und Enkel. Diese Generation ist dem Auto gegenüber skeptischer eingestellt als wir. Zu Recht mahnen die Umweltschutzorganisationen, dass wir die kommenden Generationen nicht vergessen dürfen. Wir haben in dieser Beziehung viel gesündigt. Lassen wir unseren Kindern und Enkeln auch noch ein wenig Handlungsfreiheit.

Die EVP-Nationalräte, in deren Namen ich hier spreche, schliessen sich mit Ueberzeugung der Fraktionsmeinung an. Mit Nuancen vertreten wir die grundsätzliche Auffassung, dass auf den geforderten Endausbau des Nationalstrassennetzes im nationalen Interesse vorläufig – ich unterstreiche: vorläufig – verzichtet werden soll. Wir können es nicht verantworten, zugunsten einer besseren Mobilität im Privatverkehr weiteren Kulturlandverlust zu dulden, noch mehr Landschaftszerstörung hinzunehmen und alle damit verbundenen Nebenfolgen ausser acht zu lassen. Heute ist eine Denkpause notwendig. Die drastisch sich verschärfende Umweltsituation bewirkt sukzessive, dass in weiten Bevölkerungsschichten ein Umdenkenprozess stattfindet. Je mehr Zeit vergeht, desto mehr findet diese Neuorientierung statt. Wir müssen uns damit abfinden, dass die Strassenbaueuphorie zu Ende ist.

Bitte erinnern Sie sich daran, wie viele Strassenbauvorlagen in der ganzen Schweiz während der letzten Zeit vom Souverän abgelehnt wurden. Dieser Prozess geht weiter. Ich glaube auch der durchgeführten Meinungsumfrage .... (**Präsident:** Herr Dünki, zehn Minuten plus fünf Minuten machen natürlich 15 Minuten!). Ich appelliere an Ihre staatspolitische

Vernunft: Helfen Sie mit, die bedrohliche Gesamtentwicklung zu korrigieren. Stimmen Sie unserem Antrag zu.

**Nauer:** Die sozialdemokratische Fraktion ist der Auffassung, dass sich unser Rat nicht mehr vor den Konsequenzen aus der Erkenntnis drücken kann, dass Verkehrspolitik gleichzeitig Umwelt- und Gesellschaftspolitik ist. Unsere Fraktion will zudem ihrer Ueberzeugung Ausdruck geben, dass weder das Umhängen eines grünen Mäntelchens in Form von landschaftspflegerischen Begleitplänen für neue Nationalstrassen – ich denke dabei an die N 4 –, noch papierene Umweltverträglichkeitsprüfungen oder gar die Schmeicheleinheiten, wie wir sie der Schiene anlässlich der Beratungen über die Verkehrskoordination erteilten, ausreichen können, um den ökologischen Herausforderungen unserer Zeit zu genügen. Daher lehnt unsere Fraktion den Bau der umstrittenen Teilstücke im Bereiche der N 4, der N 6, der N 7, der N 9 und das zürcherische Ypsilon einhellig ab.

Grossmehrheitlich empfiehlt unsere Fraktion auch die Streichung des Abschnittes Yverdon–Avenches. Die Mehrzahl unserer welschen Fraktionsmitglieder ist an sich gegen den Bau der N 1. Aus Respekt vor dem im Kanton Waadt zum Ausdruck gebrachten Volkswillen werden sie sich bei der N 1 jedoch der Stimme enthalten. Die welschen Mitglieder der SP-Fraktion würden es begrüssen, wenn diesem Beispiel auch in anderen Fraktionen nachgelebt würde, zum Beispiel bei der N 4, wo die Stimmbürger des Kantons Zürich sich gegen den Bau dieses Autobahnabschnittes ausgesprochen haben.

Die Haltung unserer Fraktion geht von folgenden Fakten aus: Am 6. Juli 1958 stimmte das Schweizervolk dem Verfassungsartikel über die Nationalstrassen zu. Es war das erste und zugleich das letzte Mal, dass der Stimmbürger etwas zu den Nationalstrassen zu sagen hatte. Wohin die Reise unter dem Schutz der Verfassungsartikel gehen würde, wusste damals kaum das Parlament, geschweige denn das Volk. Ein Nachlesen im Stenographischen Bulletin vom Frühjahr 1958 zeigt die Verunsicherung der damaligen Parlamentarier in allen Lagern auf.

Im Jahre 1960, zwei Jahre später, wurde das Nationalstrassengesetz verabschiedet. Kritik erwuchs der Vorlage vorwiegend aus der Ecke der Städte- und Raumplanung, einer Ecke allerdings, die zu jener Zeit kaum Ansehen genoss. Die kritischen Stimmen wurden entsprechend leichtgewichtig befunden. Man kann es drehen, wie man will: Mit dem Beschluss der Bundesversammlung in der Juni-Session 1960 entmachtete das Parlament sich selber. Die Entscheidungsbefugnisse über Linienwahl und Strassentypus gingen an den Bundesrat; die Auflage, dass der Bundesrat im Einverständnis mit den Kantonen zu handeln habe, änderte am Kompetenzbeschluss überhaupt nichts, denn was dem Bundesrat recht war, war den Kantonsregierungen billig. Im Verein mit dem Goldesel «Treibstoffzuschlag» erhielten Bund und Kantone eine fast uneingeschränkte Handlungsfreiheit.

Die Ideologie von einem zusammenhängenden Netz verschaffte den Strassenbauern eine einmalige Autonomie. Hinzu kam, dass den vom Strassenbau Betroffenen das Mitspracherecht verwehrt blieb. Ein Durchsetzen von lokalen Schutzbedürfnissen war angesichts der betonten nationalen Aufgabe und den technischen und kostenmässigen Argumentationen praktisch ausgeschlossen. Mit entsprechenden jahrelangen Erfahrungen beim zürcherischen Ypsilon kann ich bestens dienen.

Es konnte aber nicht ausbleiben, dass immer mehr Bürger die negativen Seiten des motorisierten Individualverkehrs am eigenen Leib erfuhren. Je mehr Nationalstrassen fertiggestellt wurden, desto mehr Leute wurden von deren Auswirkungen betroffen. Das Unbehagen fand letztlich seinen Niederschlag in der Volksinitiative für mehr Demokratie im Nationalstrassenbau.

Während der Ständerat in der Herbstsession 1976 in einem Kurzverfahren die Volksinitiative ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung empfahl, resultierte aus den Beratungen der nationalrätlichen Kommission der Auftrag um Ueberprüfung

von wenigstens sechs umstrittenen Nationalstrassen-Teilstücken. Anfang 1982 präsentierte die hierfür eingesetzte Kommission – uns allen als Kommission Biel bekannt – ihren Schlussbericht. Das Resultat kennen wir: fünf der sechs überprüften Teilstücke werden trotz teilweise negativen fachtechnischen Beurteilungen zum Bau empfohlen, das Zürcher Ypsilon mit dem Mehr von einer Stimme verworfen. Der Bundesrat schlägt in seiner Botschaft ebenfalls die Belassung von fünf der sechs bestrittenen Teilstücke vor, im Gegensatz zur Kommission Biel soll aber das Zürcher Ypsilon gebaut und nur auf die N 6 mit dem Rawil-Tunnel verzichtet werden.

Ungeachtet aller Umweltprobleme soll nach Auffassung des Bundesrates die freie Wahl des Verkehrsmittels gewährleistet werden. Dass diese ideologische Fixierung auf eine gesicherte Wahlfreiheit der Verkehrsmittel angesichts der Dominanz des motorisierten Individualverkehrs immer mehr von Zielverzicht in anderen Bereichen begleitet ist, findet weder in der Botschaft noch in den Ueberlegungen der Mehrheit in der vorberatenden Kommission seinen Niederschlag.

In der Kommission hatte die Vernunft wirklich keine Chance. Die Szene stand vom ersten bis zum letzten Sitzungstag unter dem Motto «Lückenschliessung, nahtlose Achsen in jeder Himmelsrichtung und Wahlfreiheit». Von Kulturlandverlust, Lärm, Luftverschmutzung war kaum die Rede. Weder die hohen Defizite unserer Bahnen und der öffentlichen Nahverkehrsmittel noch das Wissen um die gravierenden Beeinträchtigungen des menschlichen Lebensraumes reichten aus, um der Einsicht zum Durchbruch zu verhelfen, dass Umwelt und Landschaft ein unvermehrbares Gut sind, und dass das ökologisch Notwendige langfristig auch das ökonomisch Vernünftige ist.

Mit der Zustimmung zur Botschaft des Bundesrates wird unser Land rund 1900 km Nationalstrassen aufweisen. Für viele unter uns ist das eine erhebende Zahl. Man sollte diese 1900 km aber auch aus einem anderen Blickwinkel betrachten: 1900 km Nationalstrassen bedeuten auf 400 Einwohner 100 Meter Autobahn oder pro 10 Kilometer Kantonsstrassen 1 Kilometer Nationalstrasse oder alle 6 Kilometer eine Ein- oder Ausfahrt.

Man komme nicht mit der Klage, wir seien mit dem Bau von Autostrassen im Rückstand. Das Gegenteil ist der Fall: wir sind das Land mit dem höchsten Anteil an Autobahnen! Die von mir geäusserten Zahlen zeigen, wohin unsere Reise geht. Mit der Zustimmung zur bundesrätlichen Botschaft fahren wir bis Ende des Jahrhunderts in die totale Verstrassung unseres Landes. Im Verhältnis zu dieser Verstrassung werden unsere Bahnen schmalbrüstiger – ich sage im Verhältnis –, und der öffentliche Personennahverkehr kann sich der Gefahr einer akuten Kreislaufschwäche nicht mehr entziehen, weil nämlich die Zahl der Schüler und Auszubildenden schon sehr bald rapid zurückgeht.

Das sind die Gründe, warum unsere Fraktion die Empfehlung vertritt, dass alle sechs umstrittenen Nationalstrassenteilstücke, die uns der Bundesrat in seiner Botschaft zur Diskussion stellt, aus dem Nationalstrassennetz zu streichen sind.

**M. Savary-Fribourg:** Il me paraît superflu, après avoir entendu nos deux rapporteurs, de reprendre les arguments trop souvent excessifs des pro- et des anti-routes nationales. Nous devons tenter de dépassionner le débat et de procéder à une analyse sereine de la situation. Nous sommes tous aujourd'hui sensibilisés à la protection de notre environnement, à la sauvegarde des paysages et au fait que les terres cultivables doivent être épargnées. En toile de fond de cette analyse que nous voulons objective, figurent la conception globale du réseau routier, la sécurité du trafic, le développement et l'équilibre économique régional. L'objectif principal reste la qualité de la vie à laquelle le système de trafic doit contribuer de manière appropriée.

Le dépôt de l'initiative pour la démocratie dans la construction des routes nationales en 1974 aura eu pour mérite d'avoir provoqué de nouvelles études. Ces études ont

engendré une nouvelle vision de l'espace routier permettant de substantielles économies de terres agricoles et contribuant à sauvegarder au maximum l'environnement. Mais ce moratoire, qui aura duré dix ans, a vraiment mis en difficulté les régions concernées. La planification de leur réseau routier s'en est trouvée paralysée. Déjà suffisamment pénalisées, ces régions ne doivent pas attendre plus longtemps encore la réalisation de leur liaison autoroutière. Le groupe démocrate-chrétien s'oppose donc à toutes les propositions de renvoi au Conseil fédéral pour étude complémentaire.

La N 1 Yverdon-Avenches est l'axe principal, je dirai la liaison naturelle entre Genève et St. Margarethen. 324 kilomètres sont en service. Le tronçon en réexamen, Yverdon-Avenches, a une longueur de 34 kilomètres. Le projet initial controversé à cause de son tracé le long du littoral doit être abandonné. Il faut que cette zone de détente, cette réserve marécageuse qui s'étend d'Estavayer à Yverdon soit préservée. Un nouveau tracé à l'écart du lac a été retenu. Le gabarit a été réduit. Ce tronçon sera déclassé en route nationale de deuxième classe bien qu'il s'agisse d'un axe d'une importance internationale. Le jour où le tronçon Yverdon-Morat sera en service, une part appréciable du trafic qui, à l'heure actuelle, surcharge l'autoroute du Léman empruntera la N 1 de Lausanne à Berne. Il en sera de même pour le réseau local dans la région d'Yverdon et la Vallée de la Broye dont la situation est critique. En effet, malgré la mise en service de la RN 12 à fin 1981, le trafic reste important sur la T 1, notamment en ce qui concerne les poids lourds qui sont enclins à éviter la N 12 en raison de ses déclivités, de son enneigement en hiver et du prolongement du parcours.

Faute de bonnes liaisons, le Nord vaudois et la Broye, tant fribourgeoise que vaudoise, sont dans une situation économique préoccupante. Les gouvernements vaudois et fribourgeois, la plupart des communes et la grande majorité des citoyens souhaitent vivement une réalisation rapide de ce tronçon qui soulagera certaines localités d'un trafic devenu insupportable tout en assurant une liaison optimale entre la Suisse alémanique et la Suisse romande. Le groupe démocrate-chrétien dans sa grande majorité souhaite le maintien de ce tronçon dans le réseau des routes nationales.

Quant à la SN 1/SN 3 Hardturm-Letten-Sihlhölzli, pour des raisons de sécurité et de fluidité du trafic, pour une diminution des nuisances dans les zones habitées de la ville, la grande majorité du groupe démocrate-chrétien suit le Conseil fédéral qui propose le maintien de cette voie express entre le Sihlhölzli et le Milchbuck. Trois autoroutes aboutissent en ville sans être liées entre elles chargeant ainsi le trafic de l'agglomération. La route de contournement nord et ouest allégera, quand l'axe ouest sera construit, le centre-ville d'une partie du trafic en transit. Mais étant donné la dimension et l'importance économique de la ville, les mouvements pendulaires, il ne sera pas possible de solutionner les problèmes de circulation dans le raccordement des trois tronçons.

En ce qui concerne la liaison Hardturm-Platzspitz, le groupe se rallie à la majorité de la commission qui souhaite un déclassement de ce tronçon de première en troisième classe.

La N 4 Wettswil-Knonau, fait incontesté, est une pièce importante dans ce grand puzzle des routes nationales. Ce tronçon fait partie de cette liaison, tout à fait naturelle, entre l'Allemagne et l'Italie, Zurich-Lucerne-St-Gothard.

La variante zéro n'en est en réalité pas une puisque, impérativement, nombre de localités devraient être contournées et certains tronçons corrigés. Dans notre analyse, nous devons également prendre en compte le tronçon déjà construit de Cham à Knonau. A première vue, la variante du tunnel du Zimmerberg paraît attractive. Bien que plus coûteuse, elle permettrait une certaine économie de terrain. Cette économie est toutefois difficile à évaluer pour le moment en tout cas si l'on tient compte de tous les éléments cités plus haut. Mais le danger principal est l'engorgement que ce nouvel apport de trafic provoquera sur la N 3 entre Horgen et

Zürich, tronçon qui devrait nécessairement être élargi avec tout ce que cela comporte comme difficultés. Une forte majorité du groupe votera le maintien du tronçon.

La N 6 Wimmis–plaine du Rhône. Pour sortir le Valais de son isolement, de son enclavement géographique et économique, la majorité du groupe démocrate-chrétien soutiendra la minorité de la commission, la proposition de Chastonay, qui propose de maintenir le principe d'une liaison directe entre Berne et le Valais à travers les Alpes et raccordement à la N 9.

Le bien-fondé de cette liaison a été confirmé par la Conception globale des transports et par la Commission Biel. La détermination du Conseil d'Etat, du Parlement et du canton tout entier en faveur de cette liaison a été clairement manifestée. Par solidarité envers ce canton qui se débat pour améliorer sa situation, nous soutiendrons ces propositions. Une très forte majorité du groupe démocrate-chrétien soutiendra le maintien de l'importante liaison Müllheim–Kreuzlingen avec l'Allemagne. Faute de bonnes liaisons routières, cette région thurgovienne du bord du lac de Constance n'a pas pu profiter du développement économique qu'elle est en droit d'attendre. Ce n'est pas, dans ce cas, la route nationale elle-même qui a été contestée, mais son tracé auquel on a reproché de provoquer des nuisances intolérables dans certaines parties de la ville de Kreuzlingen et des atteintes irréparables au paysage. En contournant la ville, en réduisant le gabarit, en choisissant un tracé qui permettrait une meilleure protection du milieu, notamment par la construction d'un tunnel, il ne reste – nous semble-t-il – plus d'arguments pour ne pas satisfaire les vœux du Conseil fédéral, des commissions et de toute la région intéressée. Le raccordement de la N 9, Corsy–Perraudettaz, ne figure pas dans la liste des routes nationales; il est donc de la compétence du Conseil fédéral. Le postulat de la commission demande à celui-ci d'étudier, en collaboration avec le canton, le prolongement de la bretelle de raccordement. Dans sa majorité, le groupe démocrate-chrétien soutient le postulat.

**Herczog:** Nach unserer Ansicht ist der Ertrag der Ueberprüfung der Nationalstrassenstrecken, namentlich wenn wir die Anträge der Kommissionsmehrheit anschauen und jetzt die Referenten der CVP und des Freisinns angehört haben, im Verhältnis zu seinem Aufwand eine ganz grosse Pleite, und zwar aus vier Gründen:

1. Der Auftrag der im Jahre 1977 überwiesenen Kommissionsmotion, unter dem Präsidium von Herrn Nauer, ist nicht erfüllt.

2. Die «Ueberprüfungsresultate» – dies setze ich in Anführungszeichen – der Kommissionsmehrheit sind ideologisch begründet.

3. Die NUP-Experten gingen in ihrer Methode teilweise von fehlerhaften und veralteten Prämissen aus.

4. Der Bundesrat und vor allem – was mich am meisten erstaunt – die Nationalratskommission haben die staatspolitische Dimension des Ueberprüfungsauftrages praktisch ausser Acht gelassen.

Ich möchte kurz auf diese Punkte zu sprechen kommen:

1. Der Auftrag der Kommissionsmotion ist nicht erfüllt. Wie war die Ausgangslage 1977? Auf dem Tisch lag die Initiative «Demokratie im Strassenbau». Die Frage war, wie die Opposition gegen die Strassenbauvorhaben besser in die politische Diskussion einbezogen werden könnte. Man sprach hier von Malaise, von Demokratiedefizit usw. Die Antwort auf die Volksinitiative war eindeutig. Man wollte nicht einfach ein Nein, man wollte auch keinen Gegenvorschlag, sondern man wollte diese Motion. Hierzu ein Zitat des freisinnigen Sprechers, Herrn Vetsch: «Wir stellen so der Initiative ein Gegengewicht gegenüber, das vom Volk beachtet werden und zur Ablehnung des Begehrens beitragen wird.» So kam es selbstverständlich auch.

Woraus bestand dieser Auftrag eigentlich? Ich möchte aus CVP-Kreisen – um die Mitte ein bisschen zu pflegen – zitieren, nämlich Herrn Kaufmann und den damaligen Bundesrat Hürlimann.

Herr Kaufmann hat eindeutig zu Protokoll gegeben, was der Auftrag dieser Motion zu sein habe: Zum einen: «Ich glaube, der Bericht, den wir hier verlangen, sollte nicht einfach eine Verteidigungsschrift der einmal gefassten Planung enthalten. Es sollte hier keine Scheinübung abgehalten werden.» Zum anderen, was entscheidend ist, wünscht er, auch noch andere umstrittene Abschnitte in den Bericht aufzunehmen, allerdings dann ohne verbindlichen Baustopp.

Und genau hierzu sagte damals Herr Bundesrat Hürlimann: «Die Strecken, die in der Motion aufgeführt sind, sind die wesentlichen. Und ich gebe ohne weiteres zu, dass mit der Formulierung »insbesondere« und »notamment« im Text die Aufzählung nicht abschliessend ist, denn wir wissen ja nicht, ob nicht schon beispielsweise in zwei Jahren weitere Strecken umstritten sind, die wir heute nicht kennen und über die wir Ihnen vielleicht dann auch Bericht erstatten würden.»

Was heisst das? Der Motionsauftrag war eindeutig nicht abschliessend. Aber der Bundesrat schreibt jetzt in der Botschaft auf Seite 5: «Auftrag an die Kommission Biel war nur» – und abschliessend nur –, «die sechs umstrittenen Nationalstrassenstrecken zu überprüfen». Dies entspricht weder dem Sinn und Geist der damaligen Diskussion noch der überwiesenen Motion.

2. Zu den «Ueberprüfungsresultaten» gemäss Kommissionsmehrheit: Ich habe gesagt, die Resultate seien im Prinzip ideologischer Natur. Ich beginne bei der Zusammensetzung der Kommission. Wir haben es damals schon kritisiert, ich wiederhole nur: Die Kommission war eine sehr einseitige Mischung aus Strassenbaufachleuten, Beamten, Technikern und Politikern mit sehr starker Schlagseite pro Strassenbau. Fünf Umweltschutzorganisationen, Bund für Naturschutz, WWF, Stiftung für Landschaftsschutz, Gesellschaft für Umweltschutz und der Heimatschutz haben an das Departement des Innern – damals wurde die ganze Nationalstrassengeschichte dort abgehandelt – Briefe geschrieben, haben diese Tatsache kritisiert und wollten Einsitz nehmen. Man hat das nicht berücksichtigt. Es wurde kein einziger Vertreter der Umweltschutzorganisationen in diese Expertenkommission aufgenommen. Es erstaunt deswegen auch nicht, dass die Kommissionsmehrheit und der Bundesrat zu diesen Resultaten gekommen sind.

Wir wollen diese Resultate ein bisschen genauer ansehen. Das erste Resultat war die fachtechnische Bewertung. Diese führte dazu, dass man zwei Strassen positiv bewertete, zwei klar negativ und zwei unklar, aber eher negativ. Wenn man an der Methode, auf die ich nachher noch kurz zu sprechen komme, Korrekturen vorgenommen hätte, wären wahrscheinlich alle sechs, sicher aber fünf Strassenstrecken fachtechnisch negativ bewertet worden.

Dann kam die Kommission Biel und bewertete fünf Strassenstrecken positiv und eine sehr knapp negativ. Der Bundesrat entschied daraufhin wieder völlig anders, bewertete vier Strecken positiv und zwei negativ. Und die Kommissionsmehrheit bewertet jetzt alle Strecken positiv.

Das ist die Ausgangslage. Das heisst, die traurige Geschichte ist eigentlich die: Man holte Techniker, um bereits gefällte politische Entscheide zu untermauern. Nachdem dies nur zum Teil geschehen ist, müssen nun die Politiker nachträglich eine Gesundheitsbetung gewisser Entscheide veranstalten.

Ich möchte sagen, dass diese Entscheide eindeutig aus dem hohlen Bauch gefällt worden sind und deswegen auch ideologischer Natur sind. Herr Steinegger hat das etwas beschönigt, indem er sagte, es seien halt politische Entscheide. Selbstverständlich sind es politische Entscheide. Aber man darf dann nicht ein Riesen-theater veranstalten – übrigens mit mehreren Millionen Franken für den NUP-Auftrag – und nachher die fachtechnischen Resultate nicht berücksichtigen.

3. Zur Ueberprüfungsmethode: Hier gehe ich nur kurz auf ein paar mir wichtig scheinende Aspekte ein, weswegen gewisse Ansätze fehlerhaft sind oder veraltet. In der Botschaft wird auf Seite 15 ausgeführt – Herr Steinegger hat darauf hingewiesen –, dass sich die Arbeitsweise der NUP-

Kommission, also der Kommission Biel, auf sogenannte neueste Erkenntnisse der Entscheidungstheorie abstütze. Das Studium der Methoden zeigt, dass die Entscheidungsgrundlagen oder Erkenntnisse nicht dermassen neu sind. Ich greife den Aspekt des «Zielsystems» heraus. Im NUP-Bericht können Sie auf Seite 67 folgendes nachlesen: «Der Neuverkehr ist für die Benutzer positiv zu bewerten. Er entspricht einem potentiellen Bedürfnis».

Genau das ist eine falsche Ziel-, eine falsche Prioritätensetzung, die wir bereits anlässlich der KVP-Diskussion angegriffen haben: Wir können nicht mehr einfach alle möglichen Verkehrsbedürfnisse befriedigen.

Zweiter Punkt der Kritik an der Methode: Kapitalisierung – zum Beispiel – der «Zeitgewinne». Man hat ausgerechnet, wieviel Zeit zu gewinnen wäre, falls man all diese Strassenstücke bauen würde. Als Basis wählte man eine Minute, ausgehend von einem Stundenansatz von 15 Franken. Stellen Sie sich vor, eine Minute – das entspricht etwa der Wartezeit bei einer Ampel – hat man kapitalisiert! Selbstverständlich sind das nachher jene 1000 Franken, die positiv zu Buche geschlagen wurden, und deswegen ist natürlich auch die volkswirtschaftliche Bewertung dermassen positiv ausgefallen.

Dritter Punkt der Kritik an der Methode: das Neuverkehrsaufkommen wurde eindeutig unterschätzt. In einer von der NUP-Kommission veranlassten Studie wird im Durchschnitt für alle Strecken ein Aufkommen an Neuverkehr von 55 bis 60 Prozent nachgewiesen. Im NUP-Schlussbericht steht, vor allem bei den ländlichen Strassenstrecken mache das Neuverkehrsaufkommen nur 10 Prozent aus. Man weiss gar nicht mehr, was stimmt!

Noch eine letzte Bemerkung zur Methode: Es wurde keine volkswirtschaftliche Beurteilung der Kostensteigerung im Strassenbau gemacht, vor allem nicht dessen, was auf uns zukommt: der Kostensteigerung beim Unterhalt. Sie kennen die Kostensteigerung Nationalstrassenbau. 1958 wurden 3,2 Milliarden Franken postuliert. Heute gehen wir davon aus, dass bei Schlussstellung der Strecken im Minimum insgesamt mit 30 Milliarden Franken zu rechnen ist. Aber der Unterhalt wird noch viel wesentlicher sein. Jedes weitere hier beschlossene Nationalstrassenstück wird im Unterhalt wesentlich mehr kosten und wesentlich mehr verkehrspolitische Schwierigkeiten verursachen als eine Neuerstellung. Mit Blick auf Härklingen, auf die Situation am Gotthard, muss man vermuten, dass der Nachfolger von Herrn Bundesrat Schlumpf die zweite Röhre am Gotthard beantragen wird, nur damit der Unterhalt der ersten Röhre bewerkstelligt werden kann. Das wird dann eine aufwendige Angelegenheit sein.

4. Ich komme zum letzten Punkt, der uns veranlasst, sehr dezidiert alle Strassenstrecken abzulehnen, nämlich die staatspolitische Dimension: Ich habe eingangs bereits kritisiert, dass sie eindeutig ausser Acht gelassen wurde.

Bestandesaufnahme der Nationalstrassen-Gegner: N 1: Es wurde eine Initiative lanciert, die zwar abgelehnt wurde, aber Opposition ist immerhin vorhanden. SN 1, SN 3, also das Ypsilon: die Stadtzürcher haben dies zweimal abgelehnt. N 4: Die Initiative gegen dieses Strassenstück wurde letztes Jahr angenommen. N 6: Ein halbes Jahr nach der Lancierung der Initiative wurden 135 000 Unterschriften eingereicht. N 9: Hierzu wurde ebenfalls eine entsprechende Standesinitiative angenommen. N 7: Eine Initiative wurde lanciert.

Nun wird vom Bundesamt für Strassenbau, aber nicht nur von dort, behauptet, Opposition gäbe es nicht. Entweder verharmlost man die Geschichte, oder man sagt, es seien Extremisten am Werk, irgendwelche Splittergruppen. Dies ist nicht nur stilllos, sondern politisch gefährlich. Ein grosser Teil unserer Bevölkerung ist gegen den Vollausbau der geplanten Nationalstrassen; ich erinnere Sie unter anderem an die Umfrage der «Schweizer Illustrierten». Man kommt nicht darum herum, von der Polarisierung Kenntnis zu nehmen. Wir müssen davon ausgehen, dass dies in unserem Lande ein Dissensproblem erster Ordnung ist. Dieser Rat muss versuchen, Verständnis aufzubringen für neue Bedürf-

nisse der Ökologie, der Demokratie, auch für die Partizipationswünsche der Bevölkerung. Was machen aber Bundesrat und Kommissionsmehrheit? Nichts. Anstatt für reale Konflikte reale Lösungen zu suchen, bleibt man im ideologischen Mittelmass stecken.

Ich komme zum Schluss. Wir stehen heute vor zwei Kernfragen:

1. Wollen Sie von veralteten Randbedingungen ausgehen oder erstreben Sie eine Verkehrspolitik im Einklang mit den heutigen ökologischen und gesellschaftlichen Realitäten?
2. Wollen Sie Konflikte anheizen oder zu Lösungen Hand bieten?

Noch eine Randbemerkung zum Schluss für jene, die die Argumentation aus der Landesverteidigung kennen: die Gruppe für Generalstabsdienste hat ausser der N 9 alle Strassenabschnitte zur Ablehnung empfohlen. Ich bitte Sie, das gleiche zu tun.

**Müller-Scharnachtal:** Die SVP-Fraktion ist für Eintreten. Sie stimmt den Anträgen des Bundesrates im grossen und ganzen zu. Sie lehnt die dritte Alpentransversale klar ab, für die N 4 im Knonaueramt kam nur eine schwache Mehrheit zustande.

Der vom Bundesrat gestützt auf die Motion aus dem Jahre 1977 formulierte Auftrag lautete bekanntlich, die umstrittenen Strecken seien umfassend nach verkehrspolitischen, verkehrstechnischen, land- und forstwirtschaftlichen, ökologischen und umweltschützerischen Kriterien sowie nach Gesichtspunkten des Gesamtverkehrs, der Volkswirtschaft und der Finanzpolitik zu überprüfen. Die SVP-Fraktion ist der Auffassung, dass dieser Auftrag an die ausserparlamentarische Kommission korrekt und im Sinne der Motion formuliert worden ist und dass die Kommission Biel dem Auftrag umfassend und erschöpfend nachgekommen ist.

Der Kommission Biel wird vorgeworfen, sie habe zusätzlich auch rein politische Gewichtungungen vorgenommen. Sie habe deshalb nicht als eigentliche Expertenkommission gewirkt. Die SVP-Fraktion meint jedoch, dass man diese Kritik entkräften muss, hat die Kommission doch nach wissenschaftlicher Manier zuerst Konfliktanalysen, verbunden mit Hearings, durchgeführt, Vorstudien vorgenommen, dann die Varianten für die Hauptstudie selbst folgen lassen; schliesslich wurden die Varianten erneut definiert, und es folgten die Aufträge. Die minutiös erarbeiteten Bewertungsgrundlagen wurden politisch nicht verbrämt. Sie ermöglichen vielmehr eine Diskussion auf einer einheitlichen und allen zugänglichen Grundlage. Erst hier können politische Gewichtungungen vorgenommen werden.

Ob es richtig war, dass die Kommission Biel auch dies in Einzelfällen getan hat, möchten wir offen lassen. Wichtig scheint uns, dass die erarbeiteten Grundlagen dem Bundesrat, der parlamentarischen Kommission und dem Rat unverfälscht zur Verfügung stehen. Sie ermöglichen uns einen politischen Entscheid. Bei den Entscheiden sollten wir uns jedoch immer bewusst sein, wie weit und weshalb wir von den objektiven Entscheidungsgrundlagen abweichen wollen.

Es wird der Kommission Biel ferner vorgeworfen, sie habe der Umweltdiskussion und der Wachstumskepsis nicht ausreichend Beachtung geschenkt. Sie habe unter anderem die Sozialkosten des privaten Verkehrs zu wenig berücksichtigt. Auch solcher Kritik muss begegnet werden. Hauptziel der Kommission war die Abklärung der Lebensqualität im weiteren Sinne, wobei die Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse, der wirtschaftliche Mitteleinsatz und eben die Auswirkungen im Vordergrund standen. Diese letzteren wurden ausserordentlich stark gewichtet. Wir verweisen etwa auf Anhang 6, Seiten 49 bis 60, wo die Methode zur Berücksichtigung der Landschaftsbeeinträchtigung abgehandelt wird.

Für meine Fraktion ist es denkbar, dass diese im weiteren Sinne ökologisch orientierte Auseinandersetzung der Kommission Biel als Beispiel einer Umweltverträglichkeitsprüfung gelten kann. Es wird Sache des Bundesrates sein,

allfällige ergänzende Untersuchungen vorzuschreiben. Somit kein Moratorium, keine Zusatzberichte! Die Botschaft des Bundesrates ist entsprechend kurz ausgefallen. Der Zeitpunkt ist gekommen, um in aller Sachlichkeit staatspolitisch klug und demokratisch einwandfrei die umstrittenen restlichen Nationalstrassenabschnitte zu diskutieren und entsprechende Beschlüsse zu fassen. Dabei wollen wir den Wandel der Stimmung beachten und entsprechend reagieren. Wir dürfen dies mit Ueberzeugung und gutem Gewissen tun, nachdem nun ein enger Dialog während Jahren auf allen Ebenen stattgefunden hat. Unsere Demokratie hat dabei ihre Trümpfe ausspielen können. Sie war aber auch ausserordentlich geduldig. Ich bitte Sie im Namen der SVP-Fraktion, auf die Vorlage einzutreten.

**M. Massy:** Parlant un jour aux députés du Grand Conseil de mon canton, qui étaient un peu plus nombreux que nous ce soir, l'ingénieur en chef, responsable du réseau routier vaudois, avait commencé son exposé par cette phrase magnifique: «Mesdames, Messieurs les députés, la meilleure route passe toujours sur le voisin». Je pense que l'on peut tirer un parallèle avec le réexamen de nos routes nationales.

Avant de m'exprimer au nom du groupe libéral, je voudrais franchement adresser mes remerciements pour le travail accompli à la Commission d'experts et à son président, M. Walter Biel. C'est vraiment de «la belle ouvrage», comme on dit «chez nous», et cela a permis à notre commission parlementaire de travailler plus aisément.

Nous allons donc concentrer nos efforts sur six tronçons dont quatre sont en principe proposés définitivement par le Conseil fédéral, soit la N 1 Yverdon-Avenches, la liaison N 1-N 3 Zurich-Hardturm-Letten-Sihlhölzli, la N 4 Wettswil-Knonau et la N 7 Müllheim-Kreuzlingen. En revanche, le Conseil fédéral s'entête à biffer une liaison routière entre l'Oberland Bernois et la Vallée du Rhône, et surtout, il aimerait renoncer à continuer la bretelle de la Perraudettaz, commencée à grands frais, et qui devrait être terminée en version simplifiée.

D'emblée je peux vous annoncer que le groupe libéral se prononcera en faveur des six tronçons annoncés dans le message et cela à l'unanimité, après mûre réflexion.

A titre personnel, je ferai tout d'abord remarquer que le fédéralisme, pour une fois, a quelque peu perturbé notre réseau routier national. En effet, à force de distribuer, depuis 25 ou 30 ans, des petits bouts d'autoroute à chacun, on s'est vu forcé de les relier ensemble et cela n'a pas toujours été facile. La faute commise il y a quelques lustres est difficilement réparable. Aujourd'hui, le système de la grande croix autoroutière eût été préférable.

Passons très rapidement aux six tronçons contestés. Je ne vois pas, en ce qui concerne la N 1 Yverdon-Avenches, qui pourrait combattre ce tronçon de 34 kilomètres entre les deux villes susmentionnées. C'est un devoir que de terminer la grande liaison Léman-Bodan pour diviser et diluer le trafic et permettre, par mauvaises conditions météorologiques, aux Confédérés des deux côtés de la Sarine, d'éviter ce que les communiqués des radios annoncent durant l'hiver «s'il vous plaît, Mesdames et Messieurs, évitez à tout prix le tobogan Châtel-St-Denis-Vevey!». La N 1 terminée soulagera la N 12 et surtout la N 9 entre Vevey et Lausanne, pendant les fins de semaine de sport. On a choisi un tracé assez caché, dans des terrains pas trop fertiles. Deux tunnels préserveront la personnalité et l'entité de certains villages qui, autrement, auraient été coupés en deux. Par l'apport d'une certaine surface agricole appartenant à la commune de Payerne, on évitera de toucher à certains domaines agricoles privés et nous souscrivons pleinement à cette nouvelle variante Payerne, avec sortie dans cette ville. En ce qui concerne la SN 1/SN 3 Hardturm-Letten-Sihlhölzli, le groupe libéral est d'accord avec le Conseil fédéral et la majorité de la commission conduite par M. Steinegger de maintenir les tronçons de ces routes nationales dites urbaines. On a déjà commencé les travaux, notamment le

tunnel du Milchbuck qui est en service depuis quelques mois. C'est aussi une question de solidarité nationale que de permettre un trafic fluide à travers Zurich d'est en ouest et du nord au sud. Cette réalisation devra bien sûr s'accompagner de mesures adéquates relatives à la politique locale d'urbanisme et des transports, c'est-à-dire l'accession aux places de parc spéciales uniquement depuis l'autoroute en évitant le trafic pendulaire. Les trois sorties de Zurich depuis les routes nationales n'ont jamais été destinées à établir la jonction avec le réseau urbain. Ni la ville ni le canton de Zurich ne sauraient accepter l'idée que la construction des routes nationales soit suspendue à mi-chemin. Ecarter la proposition du Conseil fédéral équivaut à abandonner un projet poursuivi durant des années et déjà à demi réalisé. Quant à la N 4 Wettswil-Knonau, nous nous rallions également à la majorité de la commission et au Conseil fédéral qui préconisent de construire cet axe Nord-Sud pour éviter le trafic en ville de Zurich. Il faut tenir compte qu'une partie de cette autoroute est déjà construite dans sa partie nord, à l'ouest de Zurich, et du côté zouglois, en direction de ce même nord. La commission Biel, on peut le rappeler, avait accepté, par 20 voix contre 1, de maintenir ce tronçon dans le réseau des routes nationales. La N 4 Wettswil-Knonau est un axe primordial entre Zurich et Zoug, Lucerne, le St-Gothard et le Tessin. C'est une «dirrettissima» qui fera réaliser d'importantes économies d'essence. C'est un bon projet, réalisons-le.

La N 7 Müllheim-Kreuzlingen, tronçon que nous ne connaissions pas, est aussi en partie réalisée; nous l'avons visitée de A à Z. Elle est la suite logique pour atteindre le lac de Constance et l'Allemagne. On sait que les conditions de trafic sont insupportables à Kreuzlingen; il est normal de réaliser au plus vite la liaison qui permet d'atteindre Constance depuis Genève sans sortir de l'autoroute. Lors d'une consultation, à fin octobre 1983, le peuple thurgovien a rejeté à deux contre une une initiative qui demandait de supprimer l'autoroute Müllheim-Kreuzlingen-Constance. Je vous propose donc, au nom du groupe libéral, de passer à sa réalisation et de la laisser dans le réseau des routes nationales.

En ce qui concerne la N 6 Wimmis-Zweisimmen-Lenk-Rawyl-Uvrier-Vallée du Rhône, elle trouve l'enthousiasme en Valais mais peu de sympathie à Berne. Il faut admettre qu'on ne peut autoriser une autoroute jusqu'à La Lenk sans tunnel. Les libéraux reconnaissent le droit aux cantons frontaliers d'avoir leur liaison avec le centre. On doit soutenir le Valais, sans toutefois choisir à tout prix le Rawyl. Pour nous, il y a une liaison entre Berne et le Valais ou c'est une réponse à donner après réflexion. Le groupe libéral vous propose donc d'adhérer à la proposition de la minorité représentée par M. de Chastonay.

Enfin, les libéraux appuient la liaison Corsy-Perraudettaz dans sa forme atténuée d'un tunnel bi-directionnel. Il est normal de finir l'oeuvre commencée. Je reviendrai plus tard sur ce sujet, au cours de la discussion de détail. Il y a aussi lieu de rappeler le vote positif de la commission Biel, soit 18 voix contre 2 et une abstention, et celui, également positif, de la commission Steinegger. Par conséquent, nous soutiendrons le postulat de la commission qui recommande au Conseil fédéral de maintenir la Perraudettaz dans le réseau des routes nationales.

En conclusion, le groupe libéral vous propose de suivre la majorité de la commission; les six tronçons de routes nationales doivent être votés. Il vous invite à ne pas suivre les propositions des minorités concernant le réexamen des routes nationales. Il y va en effet de l'unité, de la solidarité et de la sécurité de la Confédération.

**Frau Robert:** Mein Vorredner, Herr Massy, hat gesagt, die beste Strasse sei immer die, die beim Nachbar durchführt. Wir möchten sagen: 1986 ist die beste Strasse die, die nicht gebaut wird. Die Grünen empfehlen ihnen Streichung aller Abschnitte, die hier zur Diskussion stehen, als die einzige verantwortbare Lösung. Ich möchte nicht an der Kommission Biel herumkritisieren, ich möchte nur sagen: Was die

Kommission Biel gearbeitet und geleistet hat, ist in den letzten Jahren von der Realität überholt worden.

Der Hauptgrund, heute alle Strassenstücke abzulehnen, ist für uns die drastisch verschärfte Umweltsituation. Wer heute in dieser Situation einem dieser Strassenstücke zustimmen kann, dem muss ich sagen, dass wir von den Grünen das nicht verstehen können. Wir müssen uns als Parlament dann gefallen lassen, dass man uns umtauft in «Verein zur Förderung des Waldsterbens». Der zweite Grund neben der Umweltsituation ist der ganz offensichtliche Wandel in der öffentlichen Meinung. Er ist hier schon angesprochen worden. Wenn wir hier eines dieser Stücke beschliessen, politisieren wir voll am Volk vorbei. Auch das ist in einer Demokratie doch eher etwas problematisch. In allen sechs Fällen ist die Fertigstellung das grössere Übel und der Verzicht die verantwortungsbewusste Lösung.

Die Gründe, die für eine Vollendung dieser Strassenstücke sprechen, sind eigentlich Gründe aus vergangenen Zeiten und haben längst an Glanz und Glaubwürdigkeit verloren. Als Grund wird immer wieder der wirtschaftliche Aufschwung einer Region angeführt. Dieses Argument hat sich in den vergangenen Jahren als Mythos entlarft. Der zweite Grund, das Schliessen von Lücken, ist eine abstrakte Vorstellung, eine abstrakte Notwendigkeit, die nicht existiert. Es ist das Bild, dass eine Strasse irgendwo endet, und wenn man nicht rechtzeitig bremst, fährt man über den Abgrund hinaus oder man fährt in den Acker. Das stimmt natürlich überhaupt nicht. Wir haben überhaupt keine Lücken in diesem Sinne in unserem Strassennetz. Wir haben im Gegenteil ein grossartig, einmalig ausgebautes Netz von National- und Hauptstrassen, die nirgends irgendwo in der Wüste enden, sondern überall weiterführen. Es ist das dichteste und perfekte Strassennetz der Welt. Ich werde mich zu den einzelnen Stücken ganz kurz fassen, weil wir morgen Zeit haben, darüber zu sprechen.

In zwei Fällen, im Falle des Ypsilon und des Zubringers Perraudettaz handelt es sich um Stadtautobahnen, die durch dicht besiedeltes Gebiet führen und deshalb problematisch sind und von uns eigentlich keiner Diskussion mehr Wert. Im Falle der N 1 Yverdon–Avenches, der N 7 Müllheim–Kreuzlingen und der N 4 Knauer Amt sind es in allen Fällen Strassen, die durch schöne, wertvolle Kultur- und Naturlandschaften führen, was zur Landschaftszerstörung führt, Kulturlandverlust bedeutet und andere schwerwiegende Nachteile mit sich bringt. Bei der N 1 Yverdon–Avenches ist zwar das Stück zurückgestuft worden in die zweite Klasse. Wir sind aber der Meinung, dass dieses Stück ein Begräbnis erster Klasse verdiene.

Die N 6 ist ein Spezialfall, das Simmental, der Rawil. Wenn wir diesem Stück zustimmen, bauen wir ein Monument des Wahnsinns. Das kann man nicht anders sagen. Dann müsste man uns als Parlament bevormunden. Wer das Simmental kennt, wer dieses grossartige Tal kennt, der weiss, dass es keinen triftigen Grund geben kann, diese Landschaft von nationaler Bedeutung zu zerstören. Sie würde zerstört durch eine Nationalstrasse. Zerstört würden auch gewachsene, gesunde wirtschaftliche und touristische Strukturen in diesem Tal. Zerstört würde der Glaube einer praktisch geschlossenen Bevölkerung ans Funktionieren unseres demokratischen Systems; denn im Simmental sind praktisch alle Gemeinden geschlossen gegen den Bau dieser Strasse.

Das Waldsterben verläuft im Simmental besonders dramatisch; heute sind 55 Prozent aller Wälder krank im Simmental. Das waren alles Dinge, die zur Zeit, als die Kommission Biel ihren Bericht erarbeitete, noch überhaupt nicht zur Diskussion standen.

Dann ein weiteres Kriterium. Ich habe gelesen, dass die CVP für diesen Rawil ist. Ich muss sagen: Wenn das so ist, würden wir wahrscheinlich die erste konfessionelle Nationalstrasse bauen, die erste katholische Nationalstrasse. Es gibt nämlich sonst keinen anderen Grund.

Das sind unsere Gründe, kurz gesagt, um alle sechs Stücke abzulehnen. Es sieht so aus, als ob eine bürgerliche Mehrheit in diesem Rat morgen das Steuer so herumreissen

würde, dass hier vor allem gebaut wird und dass im Glücksfall nur sehr wenig aus dieser Bauordnung herausfällt. Dann müssten wir sagen, dass dieses bürgerlich dominierte Parlament in die Geschichte eingehen wird als ein Parlament, das die Zeichen der Zeit nicht verstanden hat, das das Menetekel des Waldsterbens nicht begriffen hat. Und wir müssten sagen, dass es dieses konservativ dominierte Parlament ist, das nicht heimatliche Werte bewahrt, sondern das zum grossen Zerstörer heimatlicher Werte wird.

Ich bitte Sie im Jahre 1986: Erkennen Sie die Zeichen der Zeit und helfen Sie morgen, alle diese Nationalstrassenstücke abzulehnen.

**Ruf-Bern:** Ich kann Sie beruhigen: Ich werde nur relativ kurz sprechen. Aber ich verstehe natürlich, dass Sie in sehr demokratischer Art und Weise – mindestens teilweise – den Saal jetzt verlassen möchten. Das spricht natürlich für sich. Schon allein die Tatsache, dass uns heute erneut trotz eingehender Ueberprüfung die grundsätzliche Realisierung neuer Nationalstrassen beantragt wird, beweist nach unserer Auffassung, 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 wird einmal mehr primär mit wirtschaftlichen Argumenten gefochten. Trotz der Zerstörung kostbarster 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 unverbaute Heimat zurückerlassen wollen und weil, wie dies bei den Regierungsparteien der Fall ist, Bekenntnisse zum Umweltschutz bloss Lippenbekenntnisse bleiben, sofern bei jeder sich bietenden Gelegenheit das totale Gegenteil praktiziert wird, beantragt Ihnen unsere Fraktion die sogenannte Null-Lösung, d. h. all jene Anträge zu unterstützen, die auf den Bau der zur Diskussion stehenden Strecken verzichten wollen. Wir lehnen also die erneut beantragten Teilstrecken der N 1 Yverdon–Avenches, der N 4 durch das Knauer Amt, der N 6 durch das Simmental mit dem Rawiltunnel, der N 7 Müllheim–Kreuzlingen, der N 9 Corsy–Perraudettaz und das Zürcher Ypsilon entschieden ab. Im Falle der N 4 erscheint uns höchstens noch der Vorschlag der Minderheit I (Lüchinger), die eine Variante mit einem Zimmerberg-Tunnel vorsieht, als halbwegs annehmbar.

Die Haltung unserer Fraktion stützt sich, wie ich bereits skizziert habe, auf grundsätzliche umweltpolitische und ökologische Ueberlegungen. Zugunsten unsicherer wirtschaftlicher Vorteile und des Individualverkehrs dürfen der natürlichen Umwelt nicht erneut unverhältnismässige Belastungen wie Kulturlandverluste, Lärm und Abgasimmissionen zugemutet werden, während die Förderung des öffentlichen Verkehrs wiederum vernachlässigt wird.

Ein gesamtschweizerisches Interesse an den geplanten Verkehrsachsen ist nach unserer Ansicht keinesfalls gegeben. Die Fehler der Vergangenheit dürfen sich nicht wiederholen, indem stets 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 – und dafür gibt es der Beweise genug – zwangsläufig neuen Verkehr nach sich und fördern künstlich ein weiteres Verkehrswachstum.

Die angeblichen Gründe für die neuen Strassen vermögen keineswegs zu überzeugen. Zweifellos würde mit den neuen Autobahnen Verkehr von der Schiene auf die Strasse abwandern, im Schatten der immer bedrohlicheren Luftverschmutzung eine geradezu groteske Situation. Der Bund hätte nach der gründlichen Ueberprüfung dieser Autobahnen angesichts der sich daraus ergebenden grossen Eingriffe in die Landschaft, den massiven Kulturlandverlusten und den bekannten zahlreichen negativen Auswirkungen

auf Mensch und Umwelt eigentlich endlich einsichtig werden müssen. Er hat aber leider noch nicht umzudenken begonnen und ebensowenig die tätig gewesenen Kommissionen, deren Beratungen zu einem völlig ungenügenden Ergebnis geführt haben. In Gesprächen mit Kollegen aus den betroffenen Regionen gewinnt man den Eindruck, die neuen Nationalstrassen stellten Prestigeobjekte dar, die es unter allen Umständen zu realisieren gelte. Aus Ihnen zugegangenen Unterlagen geht indessen klar hervor, dass innerhalb der betroffenen Gebiete grösste Bedenken, grösster Widerstand bestehen.

Zum Schutze der Umwelt müssen unseres Erachtens endlich mutige Taten folgen. Gerade dadurch werden nämlich die Interessen dieser Regionen langfristig geschützt, indem sie noch einigermassen intakt gehalten werden. Die Erhaltung der Lebensgrundlagen für künftige Generationen in diesem Lande steht letztlich im Interesse aller. Es ist gegenüber unseren Nachkommen unverantwortbar, weitere rund 1900 km Nationalstrassen zu bauen, als ob wir nicht schon genug davon hätten. Denken Sie an die immer akuter werdende Problematik um die vom Bunde festgelegten Minimalfruchtfolgeflächen, deren Erhaltung alles andere als sichergestellt ist. Mit der ewigen Bauerei muss nun endlich Schluss sein. Das Volk hat auch in dieser Frage genug von der selbstherrlichen, kurzsichtigen Politik des Bundesrates und – wie man leider befürchten muss – auch der Parlamentsmehrheit. Bitte stimmen Sie der Null-Lösung zu. Zu einzelnen Teilstrecken werden wir uns im Rahmen der Detailberatung näher äussern.

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

*Schluss der Sitzung um 19.55 Uhr  
La séance est levée à 19 h 55*

## Ueberprüfung von Nationalstrassenstrecken

## Réexamen de tronçons de routes nationales

|                     |                                              |
|---------------------|----------------------------------------------|
| In                  | Amtliches Bulletin der Bundesversammlung     |
| Dans                | Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale    |
| In                  | Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale |
| Jahr                | 1986                                         |
| Année               |                                              |
| Anno                |                                              |
| Band                | I                                            |
| Volume              |                                              |
| Volume              |                                              |
| Session             | Frühjahrssession                             |
| Session             | Session de printemps                         |
| Sessione            | Sessione primaverile                         |
| Rat                 | Nationalrat                                  |
| Conseil             | Conseil national                             |
| Consiglio           | Consiglio nazionale                          |
| Sitzung             | 14                                           |
| Séance              |                                              |
| Seduta              |                                              |
| Geschäftsnummer     | 84.094                                       |
| Numéro d'objet      |                                              |
| Numero dell'oggetto |                                              |
| Datum               | 19.03.1986 - 15:00                           |
| Date                |                                              |
| Data                |                                              |
| Seite               | 356-368                                      |
| Page                |                                              |
| Pagina              |                                              |
| Ref. No             | 20 014 183                                   |

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.