

Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale

Ständerat – Conseil des Etats

1986

Herbstsession – 14. Tagung der 42. Amtsdauer
Session d'automne – 14^e session de la 42^e législature

Erste Sitzung – Première séance

Montag, 22. September 1986, Nachmittag
Lundi 22 septembre 1986, après-midi

18.15 h

Vorsitz – Présidence: Herr Gerber

Präsident: Herr Bundesrat, verehrte Kolleginnen und Kollegen, ich begrüsse Sie zu unserer ordentlichen Herbstsession und hoffe, dass Sie alle einen guten Sommer hinter sich haben.

Seit der letzten Session hat sich trotz der Sommermonate einiges ereignet. Es haben 30 ständerätliche Kommissionen getagt, die intensive Arbeit geleistet und zur Auslastung unseres Sessionsprogramms beigetragen haben.

Mit Brief vom 2. September hat Herr Bundespräsident Egli seinen Rücktritt erklärt, den wir mit Bedauern zur Kenntnis genommen haben. Die Verdienste unseres ehemaligen Ratskollegen werden wir am 10. Dezember entsprechend würdigen. Für die Zwischenzeit wünsche ich Herrn Bundespräsident Egli, sicher auch in Ihrem Namen, einen erfolgreichen Abschluss in seiner bedeutungsvollen Aufgabe.

Wie Sie dem Sessionsprogramm entnehmen können, haben wir wiederum eine Vielzahl von anspruchsvollen Geschäften zu behandeln. Mir scheint, dass wir die uns zur Verfügung stehende Zeit voll nutzen müssen, wenn alle Geschäfte behandelt werden sollen.

Sie haben feststellen können, dass in der dritten Woche der Montagabend mit Geschäften belegt ist. Wir werden die ordentliche Session Donnerstag, den 9. Oktober, mit den Schlussabstimmungen abschliessen und anschliessend die ausserordentliche Session betreffend Energiefragen beginnen. Für diese ausserordentliche Session ist der restliche Vormittag des 9. Oktober vorgesehen. Es braucht hiezu allerdings noch den Beschluss beider Räte.

Ich wünsche Ihnen allen eine gute Session und erkläre Sitzung und Session als eröffnet.

84.094

Ueberprüfung von Nationalstrassenstrecken Réexamen de tronçons de routes nationales

Botschaft und Beschlussentwurf vom 17. Dezember 1984 (BB1 1985 I, 534)

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

Beschluss des Nationalrates vom 19. Juni 1986
Décision du Conseil national du 19 juin 1986

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

Weber, Berichterstatter: Das Thema, das wir heute beraten, beschäftigt weite Kreise der Bevölkerung in starkem Masse. Die Zuschriften von Gegnern und Befürwortern einzelner Strassenstücke füllen dicke Ordner. Zum Teil kommen die Reaktionen von der direkt betroffenen Bevölkerung, zum Teil stehen auch grundsätzliche verkehrspolitische Ueberlegungen dahinter. Die einen betrachten einen Zuwachs des Strassenverkehrs als unveränderliches Naturgesetz und sehen im Bau von Autobahnen die Lösung des Problems. Die anderen sind der Auffassung, dass mehr und bessere Strassen der Grund für die Zunahme der Motorisierung und damit allen Uebels seien. Wenn heute noch keine Nationalstrassen bestünden, müssten wir diese Fragen in den Vordergrund stellen, wir könnten auch mehr Alternativen in Betracht ziehen.

Heute stehen wir aber leider vor vielen Sachzwängen. Wir haben in der Schweiz rund 2 1/2 Millionen Autos. Die Betriebskosten des Autos sind in den letzten 30 Jahren viel weniger gestiegen als die Tarife der öffentlichen Verkehrsmittel (70 Prozent gegenüber 140 Prozent). Wohnsiedlungen und Arbeitsplätze sind weit weg von öffentlichen Verkehrsmitteln gebaut worden. Es wäre unsozial, das Auto so teuer zu machen, dass es sich der einfache Mann nicht mehr leisten könnte. Wir müssen hingegen alles daran setzen, dass das Auto freiwillig mehr zu Hause gelassen und statt dessen das öffentliche Verkehrsmittel benützt wird. Dafür sind grosse Anstrengungen beim öffentlichen Verkehr sowie bei der Raumplanung und Siedlungspolitik nötig.

Ein Sachzwang besteht bei verschiedenen Strecken in der Tatsache, dass unser Nationalstrassennetz sehr weit realisiert ist. Die nicht gebauten Strecken sind zu kurz, als dass ihre Wegnahme auf die Fahrt verzichtet würde. Andererseits lei-

den die Dörfer schwer unter dem Durchgangsverkehr, der mitten durch die Siedlungen führt.

Wenn wir ein Zwischenstück aus verkehrspolitischen Gründen nicht bauen wollen, müssten wir konsequenterweise auch Teile der bestehenden Nationalstrassen abreißen, wie dies zum Beispiel in Italien gemacht wurde: Von der 6spurigen Autobahn Turin–Savona wurden drei Spuren wieder zu Ackerland gemacht.

Zur Vorgeschichte: In der Volksabstimmung vom 6. Juli 1958 wurde ein Verfassungsartikel angenommen, der dem Bund den Auftrag gibt, die Errichtung und Benützung eines Netzes von Nationalstrassen sicherzustellen. Gestützt auf diesen Verfassungsartikel legte der Bundesrat der Bundesversammlung einen Entwurf für das Nationalstrassengesetz vor. 1960 unterbreitete der Bundesrat die Botschaft über die Festlegung des Nationalstrassennetzes. Das vorgeschlagene Netz stützte sich auf die Arbeiten der Planungskommission, die für die Planung des Hauptstrassennetzes eingesetzt wurde, welche ihre Arbeiten 1954 aufgenommen und den umfangreichen Bericht 1958 abgeliefert hatte.

Diese Expertenkommission ging davon aus, dass 1980 800 000 Autos verkehren würden. Effektiv waren es 1980 2,2 Millionen Autos. Dieser rascheren Zunahme wurde dadurch Rechnung getragen, dass zahlreiche Nationalstrassen 2. Klasse wie zum Beispiel die N 12 Bern–Freiburg–Vevey 4spurig und mit Mittelstreifen gebaut wurden und nicht nur 2- bis 3spurig, wie ursprünglich vorgesehen. Das Parlament folgte 1960 den Anträgen des Bundesrates über das Nationalstrassennetz.

Lediglich die N 8 Spiez–Interlaken–Brünig–Luzern wurde zusätzlich ins Netz aufgenommen. Seit 1960 wurde das Netz nur dreimal erweitert: 1965 wurde der Bau eines Gotthardstrassentunnels beschlossen, 1972 der Bau der Nordwestumfahrung von Zürich und 1984 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 Standesstimmen abgelehnt worden. Hingegen haben die Räte bei der Behandlung dieser Volksinitiative eine Motion überwiesen, die eigentlich den Auslöser für die heutige Debatte bildet. Der Bundesrat wurde beauftragt, in einem Bericht darzulegen und zu beantragen, ob und wie weit das Nationalstrassennetz zu revidieren sei. Es wurden einige Strecken namentlich aufgeführt. Sie sind uns bekannt. Schliesslich wurde gewünscht, dass in der Zwischenzeit bei diesen Strecken keine Bauten ausgeführt würden.

Um den Vollzug dieser Motion vorzubereiten, hat der Bundesrat eine Kommission zur Ueberprüfung von Nationalstrassenstrecken unter dem Präsidium von Nationalrat 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.

Die Kommission NUP hat zuerst eine Konfliktanalyse mit umfangreichen Anhörungen durchgeführt. So konnten die zentralen Konfliktpunkte festgestellt und mögliche Alternativen zu den offiziellen Projekten gefunden werden. Die Kommission NUP bewertete die zur Diskussion stehenden Strecken nach zwei Verfahren: der Nutz-Wert-Analyse und der Kosten-Nutzen-Rechnung. Bei beiden müssen aber die Zielsetzungen festgelegt und gewichtet werden, zum Beispiel die Erhaltung einer Landschaft oder der Zeitgewinn für den Autofahrer. Diese Wertungen sind aber sehr individuell, so dass schliesslich diese wissenschaftlich scheinenden Zahlen nicht weiterhelfen. Der Politiker muss nach politischen Gesichtspunkten entscheiden.

Zur Arbeit der Kommission: Ihre Kommission hat an zwei Tagen Besichtigungen durchgeführt, im Gegensatz zur nationalrätlichen Kommission, die alle umstrittenen Teilstücke besucht hatte. Unsere Kommission hat sich über das

Zürcher Ypsilon und die Situation im Knonauer Amt lediglich orientieren lassen, sie hat dem unteren Simmental einen Besuch abgestattet und schliesslich die Vertreter der Kantone Bern und Wallis zur N 6 angehört. Nachdem die NUP-Kommission eine Konfliktanalyse durchgeführt und die nationalrätliche Kommission eingehende Hearings durchgeführt hatten, konnte sich die ständerätliche Kommission auf diese Unterlagen stützen. 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 ich hoffe, dass in diesem Bereich den Arbeiten der NUP-Kommission und den Ueberlegungen in diesem Saal angemessen Rechnung getragen wird.

Die Kommission beantragt Ihnen einstimmig, auf die Vorlage einzutreten. Die Anträge zu den einzelnen Strecken werde ich separat in der Detailberatung begründen.

Cavelty: Bei oberflächlicher Betrachtung dieser Vorlage könnte man zur Meinung kommen, die Vorlage eigne sich dafür, die Stunde der Wahrheit herbeizuführen, sozusagen die Böcke von den Schafen zu trennen: hier Strasse, Individualverkehr – da Schiene, öffentlicher Verkehr. Dieser vereinfachten Betrachtungsweise ist auch ein Teil der Presse verfallen, indem sie sich mokierend dahin äusserte, nun würden die Räte das Fuder der Strasse überladen, und gleichzeitig auch das Fuder der Bahn, und zwar geschehe das sozusagen kopflos und ohne grosse Sicht der Dinge. Dem ist aber nicht so.

Der Herr Präsident hat es bereits gesagt: Das Nationalstrassennetz datiert aus den sechziger Jahren; es ist zum grössten Teil bereits gebaut. Es klaffen nur noch einzelne Lücken, die ausgefüllt werden müssen. Wenn wir diese Lücken nicht ausfüllen, ist es nicht so, dass der Verkehr zur Schiene geht, sondern vielmehr so, dass sich dieser Verkehr wie bis anhin auf Strassen, die durch Dörfer und Siedlungen führen, hindurchzwängt, sehr zum Nachteil der Lebensqualität der dort ansässigen Menschen. Herr Bundesrat Schlumpf hat in der Kommission zu Recht darauf hingewiesen, es gehe eigentlich um die Frage «Siedlung oder Landschaft». Will man die Siedlung, das tägliche Leben des Menschen erleichtern und in der Qualität heben, oder will man einfach die Landschaft unberührt lassen? Und wenn sich diese Frage so stellt – und sie stellt sich so –, ist es doch begreiflich, dass sich ein Grossteil der Kommission für den Menschen entschieden hat.

Nehmen wir das Beispiel Knonauer Amt: Selbst die acharniertesten Gegner der N 4, selbst die Naturschutzbünde und sonstigen Urheber der Post und der Geschenke, die wir erhalten haben, sagen nicht, sie wollen den Bahnverkehr fördern. Sie plädieren für eine andere Strasse, für den Zimmerbergtunnel. Es geht also nur darum, wo man durchgehen soll, und nicht um das Prinzip öffentlicher Verkehr – privater Verkehr. Wenn man nun noch weiss, dass der Bundesrat und die zuständigen Instanzen ihr Versprechen sicher halten werden, die noch bestehenden Lücken mit bester Qualität zu füllen und nach bestem Wissen und Gewissen dafür zu sorgen, dass die Landschaft so gut wie möglich unberührt bleibt, braucht man kein schlechtes Gewissen zu haben, um in diesem Fall für die Strasse zu stimmen. Dazu kommt noch das Versprechen des Bundesrates und der erklärte Wille auch unserer Kommission und der einzelnen hier anwesenden Mitglieder, das bestehende Netz, das wir nun durchziehen, nicht noch unnötigerweise und zum Nachteil der Bahn auszuweiten. Man kann also mit gutem Gewissen für die einzelnen Abschnitte stimmen und sich gleichzeitig als Förderer des öffentlichen Verkehrs – im Sinne nicht eines Gegeneinanders, sondern eines Miteinan-

ders, wie es die Gesamtverkehrskonzeption vorsieht – be-
kennen.

Ich bin also für Eintreten und auch für die Gutheissung aller
Abschnitte, die zur Diskussion stehen werden.

Frau Bühler: Sie entnehmen der Fahne, dass ich auf den
Bau aller überprüften Nationalstrassenstrecken verzichten
möchte. Im Falle der N 4 befürworte ich in Uebereinstim-
mung mit dem Nationalrat die Zimmerberg-Variante.

Die Vermutung, ich sei sozusagen aus ideologischen
Gründen – Stichwort: Verteufelung des Autos – gegen den
Bau der in Frage stehenden Nationalstrassenabschnitte, ist
damit, dass ich für die Zimmerberg-Variante bin, widerlegt.
Auch bei der N 7 sieht die Null-Variante im Bericht der
Kommission Biel gewisse Ausbauten im Raum Kreuzlingen
vor. Ich befürworte diese wie auch die Umfahrung Müllheim,
die sehr leicht zu realisieren wäre, und die Verbesserungen
an der T 1 im Raume Avenches. Ich gelange zur Ablehnung
jedes einzelnen Teilstückes also nicht deshalb, weil ich alles
in Bausch und Bogen ablehne, sondern allein dadurch, dass
ich einen strengen Massstab an die Notwendigkeit anlege.
Die Vorgeschichte dieser Ueberprüfung im Vorfeld der
Initiative «Demokratie im Nationalstrassenbau» zwingt uns
zu diesem strengen Massstab. Wir müssten uns sonst den
Vorwurf gefallen lassen, Zusagen vor einer Volksabstim-
mung nach Tisch nicht einzulösen. Den strengen Massstab
können wir nur finden, wenn wir den Boden, auf dem
seinerzeit, vor 25 Jahren, das Nationalstrassennetz konzi-
piert wurde, bewusst verlassen, die Vorstellungen, Visionen
und Wertmassstäbe jener Zeit in Frage stellen, einen Schritt
beiseite treten und die heutigen Gegebenheiten, die
Umweltsituation insbesondere, die Sensibilisierung der
Bevölkerung betreffend Kulturlandverlust, aber auch die
gemachten Erfahrungen mit dem Nationalstrassenbau ein-
beziehen. Die Erfahrung lehrt beispielsweise, dass jeder
Strassenbau die Attraktivität des Strassenverkehrs steigert
und jede Attraktivierung neuen Verkehr anzieht.

Um es vorweg deutlich zu sagen: Es war nicht alles falsch,
was wir in Sachen Nationalstrassenbau gemacht haben. Wir
haben Tausende von Menschen vom Albtraum «Durch-
gangsverkehr» befreit. Allerdings haben wir dafür auch
einen hohen Preis bezahlt. Wir haben Kulturland verbraucht,
Landschaften beeinträchtigt, Biotope zerschnitten und –
auch das ist nicht zu verschweigen – anderen Bevölkerungs-
gruppen den Albtraum «Verkehr» beschert.

Nebst vielem, was sich vertreten lässt, gestattete es die
Mentalität der frühen sechziger Jahre auch, dass wir Fürch-
terliches tun durften. Wir liessen es zu, dass die grossartige
Landschaft des Reusstals am Gotthard zerstört wurde. Wir
liessen es zu, dass geschlossene, gewachsene Siedlungen
brutal entzweigeschnitten wurden. Ich denke da z. B. an
Roveredo. Auch im Kanton Schaffhausen gibt es ein Bei-
spiel: das Grenzdorf Barga. Wir haben Täler und Bergflan-
ken derart mit Lärm und Getöse erfüllt, dass ihr Wert als
Erholungslandschaft heute gleich Null ist.

Vieles, was vor 15 Jahren hingenommen wurde, wäre heute
nicht mehr möglich. Erstaunliche Ergebnisse von Volksab-
stimmungen – eines Volkes von Autofahrern *notabene* –
legen diesen Schluss nahe. Es ist unübersehbar, dass sich
die Gewichte langsam zu verschieben beginnen. Die Eupho-
rie der sechziger Jahre hat in breiten Teilen der Bevölkerung
einer besorgten, skeptischen, distanzierten Haltung gegen-
über jedem weiteren Strassenbau Platz gemacht. Die
«schöne neue Welt», die wir mit einem perfekten Strassen-
netz schaffen wollten, zeigt als Kehrseite eine Fratze.

Auch wenn es nicht ganz einfach ist – ich beziehe mich da
mit ein – sich der Faszination des vor 25 Jahren konzi-
pierten, aus damaliger Sicht perfekten, logischen, harmo-
nischen, ausgewogenen, gerechten Nationalstrassennetzes
zu entziehen, muss für uns, die wir die letzten Teilstücke
dieses Netzes zu überprüfen haben, ein Argument ausser
Betracht fallen: das Argument, es müssten Lücken
geschlossen werden. Wer, wie der Bundesrat und die Kom-
missionsmehrheit, vor allem die Fertigstellung des Gesamt-
netzes im Auge hat, macht diese ganze Ueberprüfung zur

Farce und setzt das Wort «Ueberprüfung» am besten in
Anführungszeichen. Eine echte Ueberprüfung setzt den Mut
zu Lücken voraus. Lücken können keine Notwendigkeit für
weiteren Strassenbau begründen. Nur dort, wo es direkt um
den Schutz menschlichen Lebens geht, lässt sich weiterer
Strassenbau rechtfertigen.

Ich empfinde es beinahe als makaber, im Zusammenhang
mit Strassenbau von Notwendigkeit zu sprechen, ist doch zu
befürchten, dass angesichts der Luftqualität und der Ver-
letzlichkeit unseres Lebensraumes sich schon bald ganz
andere Notwendigkeiten aufdrängen werden. Wir tun so, als
wären wir immer noch Herr der Lage, als hätten wir die
Freiheit, den sogenannten Nutzen einer Strasse abzuwägen,
die Gewichte nach längst überholten Kriterien zu verteilen:
hier ein bisschen Landschaft, ein bisschen Luft, ein biss-
chen Lärm, ein bisschen Kulturland; dort der Zeitgewinn, die
Verkehrsfreiheit, die Mobilität, die wirtschaftliche Erschlies-
sung, die Bequemlichkeit.

Noch glauben wir, das Gesetz des Handelns liege bei uns,
und erkennen nicht – wollen nicht erkennen –, dass die
Natur im Begriffe ist, uns andere Prioritäten aufzuzwingen.
Sie kennen das Luftreinhaltekonzept des Bundesratès. Es
gibt nur eine Schlussfolgerung, die daraus gezogen werden
kann: Es muss Entscheidendes, Einschneidendes zur Ver-
minderung der Luftbelastung getan werden, wenn wir der
existenziellen Bedrohung unserer Gebirgsregionen begeg-
nen wollen, und es muss rasch getan werden.

Da reden wir vom Lückenschliessen im Strassenbau, von
Schwachstellen im Verkehrsfluss, die ausgemerzt werden
sollen! Der Bundesrat lässt uns wissen, dass er keine Halb-
heiten wolle.

Gestern konnte man im «Sonntags-Blick» die Schlagzeile
lesen: «Die Gebirgskantone schlagen Alarm» und – weiter –:
«SBB-Förster sagen: Sofort handeln oder Gotthardlinie
bricht zusammen».

Was muss alles passieren, bis wir bereit sind, aus dem
Luftreinhaltekonzept Konsequenzen zu ziehen? Müssen
erst die Vögel tot vom Himmel fallen, wollen wir warten, bis
uns die Berge auf den Kopf fallen? Vielleicht erleben wir
schon bald eine moderne Version der Schlacht am Morgar-
ten, in der uns die in ihrer Existenz bedrohte Bergbevölke-
rung die Durchfahrt verwehrt.

Der Auftrag, die verbleibenden Nationalstrassenstrecken zu
überprüfen, ist heute notwendiger und aktueller denn je. Die
Ueberprüfung wurde seinerzeit als Gegengewicht zur Initia-
tive «Demokratie im Nationalstrassenbau» verstanden. Wir
sind im Begriff, daraus ein Leichtgewicht zu machen.

Mme Bauer: Rarement une commission du Conseil des
Etats aura reçu autant de lettres, de rapports, de plans et de
graphiques, tendant à persuader les parlementaires de choi-
sir tel tracé plutôt qu'un autre, ou même de renoncer à
construire tel tronçon d'autoroute. La multitude de ces
interventions, de ces oppositions prouve que, dans la popu-
lation, sinon dans les milieux politiques, la construction de
nouvelles autoroutes est perçue de manière négative et
qu'on est bien plus conscient aujourd'hui qu'il y a vingt-cinq
ans, lorsque certains tracés furent adoptés, des graves dom-
mages dont elles sont responsables.

La commission Biel, le Parlement ensuite ont accepté, sur la
pression de l'opinion publique, de revoir certains tronçons
particulièrement contestés. Certains ont prétendu que c'est
un «Alibiübung», pour reprendre l'expression imagée de
nos collègues suisses alémaniques.

Il est vrai que les résultats de cette révision sont décevants,
parce qu'en fait, sauf la N 6, la route du Simmental et le
perçement d'un tunnel au Rawly qui, pour des raisons
politiques plus que de protection de l'environnement, ont
été supprimés, tous les autres tracés sont maintenus.

Il nous faut admettre que le réseau des routes nationales
doit être complété. Mais il importe de prendre en compte
des éléments nouveaux que notre Parlement, dans sa majo-
rité, a négligé et néglige encore lors de ses prises de
décision. Je veux parler, premièrement, de l'aménagement
du territoire et des atteintes au sol qui devient rare, de la

destruction des terres arables dans des vallées particulièrement fertiles. Je pense au Knonaueramt. N'a-t-on pas bétonné, ces dernières décennies, en moyenne un mètre carré par seconde? La surface agricole se rétrécit comme peau de chagrin et, dans plusieurs cantons, elle est insuffisante à assurer une partie au moins de notre approvisionnement, ainsi que l'a plusieurs fois souligné avec inquiétude, au cours des derniers mois, le Conseil fédéral.

Il semble également incroyable qu'après avoir voté une loi sur la protection de l'environnement, qui a mis en évidence les graves nuisances imputables à la pollution atmosphérique et acoustique, on puisse décider encore aujourd'hui – ainsi en a fait la majorité de notre commission – de construire une autoroute dans une ville – je veux parler de «l'Ypsilon» de Zurich – qui pénétrera dans des quartiers à très forte densité de population. Certes à grands frais – on parle de mille millions – une partie de cette autoroute sera construite en tunnel, et le bruit en sera-t-il amorti dans certaines zones au moins! Mais les gaz de voitures devront bien sortir quelque part! On prévoit des cheminées d'aération qui vont dégager des concentrations d'oxyde d'azote et d'hydrocarbure dont on sait maintenant qu'ils sont responsables de bronchites chroniques, d'asthmes, d'allergies, de maladies de la peau, dont sont victimes au premier chef les enfants.

Je veux rappeler ensuite la mort des forêts: 35 pour cent des arbres malades l'an dernier à pareille époque, 50 pour cent aujourd'hui, tant les feuillus que les résineux, dont sont en majorité responsables, on n'en peut plus douter, les oxydes d'azote et les hydrocarbures des véhicules à moteur. Et ne mesurons-nous pas encore, ainsi que la Conférence européenne sur la pollution atmosphérique qui a siégé à Stockholm il y a quinze jours le souligne avec grande inquiétude, les effets néfastes sur les sols, les eaux de surface et souterraines, la faune et enfin la santé de l'être humain.

Je voudrais encore rappeler le coût de construction des autoroutes qui atteint des montants absolument astronomiques. Je voudrais prier M. Schlumpf, conseiller fédéral, de nous rappeler deux chiffres, tout d'abord celui des sommes dépensées à ce jour pour la construction des autoroutes nationales. Je voudrais savoir aussi quelles sont les sommes à prévoir pour les tronçons que nous discutons aujourd'hui. Enfin, la résistance des populations doit nous interpeller, et nous devons être plus enclins à pratiquer une véritable démocratie, aussi dans la construction des autoroutes, comme pour les centrales nucléaires, d'ailleurs. J'allais dire c'est la même chose, c'est en fait la même lutte des populations concernées. Plutôt que la démocratie du rouleau compresseur, il nous faut pratiquer, j'en suis convaincue, une véritable démocratie qui prenne en compte les préoccupations des populations directement concernées qui ont parfaitement le droit – qu'on essaie de leur dénier – d'exprimer leur inquiétude et leur opposition.

Ainsi donc, pour des raisons d'aménagement du territoire, de protection des terres arables, pour des raisons écologiques, il importe que nous reconsidérons nos décisions: la dégradation du milieu vital s'accélère et c'est un véritable cri d'alarme qu'a lancé le Conseil nordique qui a réuni à Stockholm, il y a quinze jours, la première conférence internationale sur la pollution atmosphérique. Tous les parlements représentés, toutes les grandes organisations internationales spécialisées y ont fait un constat extrêmement pessimiste.

Pour des raisons financières également, il nous faut accepter maintenant de réviser nos priorités et nos choix. Je voterai l'entrée en matière, mais pour plusieurs des tronçons, soit je m'abstiendrai, soit je m'opposerai à leur construction.

Reichmuth: Wie der Bundesrat in seiner Botschaft deutlich unterstreicht, wurde die Planung des schweizerischen Nationalstrassennetzes in den Jahren vor dem 21. Juni 1960 in Erfüllung des Verfassungsauftrages mit aller Sorgfalt recht gründlich vorgenommen. Es standen bei den damaligen Beschlüssen die objektiven Verkehrsbedürfnisse im

Vordergrund und weniger emotionelle Überlegungen, wie sie sich heute nicht selten in diesem Bereich offenbaren.

Die Planung des schweizerischen Nationalstrassennetzes war keine leichte Aufgabe, wenn man bedenkt, dass diese Hochleistungsstrassen sowohl dem internationalen Durchgangsverkehr als auch dem eigenen Verkehr des Tourismuslandes Schweiz und vor allem auch dem Binnenverkehr zur Entlastung der Hauptstrassen unseres dicht besiedelten und wirtschaftlich hoch entwickelten Landes zu dienen hatten.

Rückblickend betrachtet hat sich das Nationalstrassenkonzept 1960 im grossen und ganzen gut bewährt. Es hat die Erwartungen, die man in dasselbe gesetzt hat, erfüllt. Das darf man – so glaube ich – hier auch einmal sagen, zur Ehrenrettung all jener, die unsere Nationalstrassen geplant, beschlossen und gebaut haben und die heute deswegen vielfach ungerecht kritisiert und verurteilt werden.

Ich verzichte hier darauf, nochmals die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Vorteile aufzuzeigen, die uns die Nationalstrassen per saldo gebracht haben. Sie kennen sie alle, und Sie können sich auch die Zustände vorstellen, die wir heute in der Schweiz ohne die Nationalstrassen hätten. Die Umweltbelastung und auch die Luftverschmutzung durch den motorisierten Verkehr sowie die Beeinträchtigung der Lebensqualität in Hunderten von Dörfern wären ohne die Autobahnen unvergleichlich viel grösser, ja überhaupt nicht mehr vorstellbar. Ich denke in diesem Zusammenhang vorab an die Vorteile, die in meinem Kanton die N 6 für die Ortschaften Immensee, Arth, Ober-Arth, Goldau, Lauerz, Seewen, Ibach, Ingenbohl und Brunnen gebracht hat, wo zu gewissen Zeiten ein Überqueren der Dorfstrassen überhaupt nicht mehr möglich war. Von einer Nachtruhe an Wochenenden war überhaupt nicht mehr die Rede.

Ich gestatte mir hier – gewissermassen grenzüberschreitend – in meine Erinnerung auch die früheren Verhältnisse in den Dörfern des Kantons Uri, angefangen von Sisikon bis hinauf nach Göschenen, miteinzubeziehen. An diese – nur als Beispiele unter vielen erwähnten – Zustände muss man denken, wenn man heute aus dem Nationalstrassennetz, welches als Ganzes und im überregionalen Interesse konzipiert wurde, einzelne Teilstrecken herausbrechen will. Damit wird die verkehrspolitische Bedeutung der zusammenhängenden schweizerischen Nationalstrassenverbindungen stark beeinträchtigt, und das in einem Zeitpunkt, zu dem der überwiegend grösste Teil des 1915 km umfassenden Netzes bereits verwirklicht ist.

Diejenigen Kantone, die die ihnen zufallenden Nationalstrassenstrecken bereits gebaut haben, und zwar in vielen Fällen auch unter grossen Opfern an Kulturland, Landschaft und Geld, durften dies tun im Vertrauen auf die Verbindlichkeit des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und im Vertrauen auf die Solidarität der anderen Kantone, denen das Bauprogramm des Bundes etwas mehr Zeit einräumte, um ihre Abschnitte zu realisieren. So würde meines Erachtens – das sei ebenfalls nur als Beispiel angeführt – das Herausbrechen des N 4-Abschnittes von 13 km im Knonauer Amt aus der wichtigen Nord-Süd-Achse von Schaffhausen nach Flüelen den Grundsätzen von Treu und Glauben geradezu widersprechen, wenn man bedenkt, was zum Beispiel der Kanton Zug und der Kanton Schwyz für diese Verkehrsachse als Vorleistung erbracht haben.

Auch unsere Vorgänger haben bei der Festlegung des Nationalstrassennetzes vor 26 Jahren etwas gedacht. Auch die Kommission Biel hat meines Erachtens sorgfältig und gründlich gearbeitet. Ich verstehe daher die elf Kantone, die sich im Vernehmlassungsverfahren dahin geäussert haben, das seinerzeit von der Bundesversammlung beschlossene Nationalstrassennetz sei in seiner Gesamtheit zu verwirklichen. Ich stimme diesen Stellungnahmen grundsätzlich zu, weshalb es mir nicht leicht fällt, bei der heutigen Vorlage für Eintreten zu stimmen.

Wenn ich es trotzdem tue, so deshalb, weil die Beschlüsse der Kommissionsmehrheit die Grundkonzeption, nach welcher das gesamte Nationalstrassennetz seinerzeit festgelegt und bis heute auch zum grossen Teil geplant wurde, respek-

tieren und weil mir die von der Kommissionsmehrheit beantragten Aenderungen diskussionswürdig erscheinen.

Bundesrat Schlumpf: Ich danke Ständerat Weber für seine konzise, alles Wesentliche umfassende Einführung in dieses Geschäft. Ich möchte auch den Kommissionsmitgliedern danken, die sich sehr Mühe gegeben haben, die Streckenabschnitte, die zur Diskussion stehen, sorgfältig zu prüfen.

Ich möchte noch einiges unterstreichen, was bereits Ständerat Weber sagte, und zu einigen Fragen Stellung nehmen.

1. Wir stehen nicht an einem Neubeginn. Morgen ist nicht der erste Schöpfungstag. Im Gegenteil: Wir befinden uns beim Nationalstrassennetz bereits in einer fortgeschrittenen Altersphase. Damit komme ich zu einer Frage von Madame Bauer: Bund und Kantone haben bisher für die Nationalstrassen 25 Milliarden Franken aufgewendet. Die Komplettierung des gesamten Netzes – es sind noch etwa 530 Kilometer auszuführen – wird den Bund und die Kantone noch etwa 15 Milliarden Franken kosten. Die zu überprüfenden Strecken machen davon einen ganzen Fünftel aus, d. h. drei Milliarden Franken. Das steht heute zur Diskussion, nicht aber die Frage, ob wir diese 15 Milliarden Franken noch investieren wollen, um das Netz als geschlossenes System einigermaßen tragfähig zu machen.

Wir haben zu prüfen, was notwendig ist und auf was allenfalls verzichtet werden kann. Wir können aber nicht eine Variante oder eine Alternative zu dem diskutieren, was nun einmal geschaffen wurde. Verschiedene Votanten haben darauf hingewiesen. Ich möchte vor allem auch unterstreichen, was von Herrn Reichmuth gesagt wurde: Hüten wir uns davor, einfach herabzuwürdigen, was bereits gemacht wurde. Das wäre keine richtige und vor allem eine ganz ungerechte Betrachtungsweise, weil diejenigen, welche vor 25 Jahren dieses Netz projektierten und diejenigen, welche vor 25 Jahren in diesen Sälen das Netz beschlossen haben, den gleichen Anspruch darauf haben, es nach damaliger Wertung und Betrachtungsweise ernsthaft getan zu haben, wie wir das heute für uns in Anspruch nehmen. Zugegeben: mit einer anderen Optik, als sie in den späten fünfziger Jahren und zu Beginn der sechziger Jahre Geltung besass. Aber man darf nun nicht aus heutiger Optik das kritisieren, was damals unter den damaligen Umständen in guten Treuen gemacht wurde.

2. Ist es denn falsch, was gemacht wurde? Ich gebe zu: Das eine oder andere würden wir nach den heutigen Wertungen und Erfahrungen etwas anders anlegen. Aber im wesentlichen gibt es zu diesem nationalen Hochleistungsnetz überhaupt keine Alternative. Herr Reichmuth, Sie haben völlig recht: Wenn wir das nationale Hochleistungsnetz nicht hätten, hätten wir schon längst einen totalen Verkehrskollaps auf unseren Strassen, denn es wäre nie möglich gewesen, die neu geschaffene Kapazität von den Strassen auf die Schiene zu übertragen, weil verschiedene Funktionen von der Schiene gar nicht übernommen werden können und weil wir weite Gebiete in diesem Lande haben, die eben schienenmässig überhaupt nicht versorgt sind. Das muss man sich doch einmal vor Augen führen, wenn man Kritik übt – zu einem Teil durchaus begründet – an der Strassenbaupolitik früherer Jahre und Jahrzehnte. Dieses Nationalstrassennetz – Herr Cavelly hat das unter anderem gesagt – hat in entscheidendem Masse dazu beigetragen, viel mehr als den vorausgesehen Strassenverkehr zu bewältigen und die Siedlungsgebiete – das sind doch die Lebens- und Arbeitsräume von uns Menschen! – weitmöglichst zu schonen, obwohl dies, Herr Cavelly hat es gesagt, oft im Zielkonflikt mit der Landbeanspruchung geschah. Aber in diesem Zielkonflikt hatte der Siedlungsraum, hatten die Lebens- und Arbeitsräume der Menschen sicher einen hohen Stellenwert. Dem hat man Rechnung getragen.

Wir stehen also hier nicht an einem Neubeginn. Die Frage ist die: Auf was kann verzichtet werden, ohne dass das Gesamtsystem in seinem Nutzen abgewertet wird? Dieses Nationalstrassennetz ist für sich ein Gesamtsystem, eingepasst in ein gesamtes Verkehrswegesystem. Dazu gehören die kantonalen Strassen, die Hauptstrassen, die Verbindungsstrassen.

Unser gesamtes Strassennetz in der Schweiz besteht aus 67 000 km öffentlicher Strassen, und davon macht das Nationalstrassennetz 1915 km aus, wenn es einmal fertiggestellt ist. Nun ist aber ein wesentlicher Teil der kantonalen Haupt- und Verbindungsstrassen auf dieses vor 25 Jahren festgelegte Nationalstrassennetz ausgerichtet. Nehmen Sie den Raum Zürich. Es wird dort – ich verstehe das durchaus – beanstandet, dass man zuerst die Lösung mit dem sogenannten Ypsilon wählte (städtische Expressstrasse, Durchfahrt). Später sah man – und das war eine der drei Ergänzungen –, dass das nicht genügt und nahm die Nord-, West- und Südfahrt noch ins Netz hinein. Was passiert, wenn Sie heute das I – es ist ja kein Ypsilon mehr – vom Hardturm bis in die Gegend des Sihlfeldes streichen? Die Strasse von Norden bis zum Milchbuck ist bereits erstellt, aber ihr Verkehr wird nicht aufgenommen.

Der Kanton und die Stadt Zürich haben ihr kantonales und zu einem guten Teil auch ihr städtisches Verkehrswegesystem auf dieses festgelegte Netz ausgerichtet. Es würde doch gegen Treu und Glauben verstossen, wenn wir nachträglich ohne Not, ohne dass damit echte Einsparungen gemacht werden könnten, Netzteile herausstreichen und damit das, was die Kantone inzwischen nicht nur projektiert, sondern zu einem guten Teil realisiert haben, quasi ins Leere laufen liessen. Dieses Nationalstrassennetz ist Teil des Gesamtstrassennetzes der Schweiz und des schweizerischen Verkehrswegesystems überhaupt. Denken Sie zum Beispiel auch an die Bedienung von Flughäfen, an die Bedienung von Stationen, Bahnhöfen usw. Denken Sie an den Rheinhafen in Basel! Die Vorfahren im Bundesrat – es ist quasi zur historisch andauernden Tatsache geworden, dass wir noch nie einen so schlechten Bundesrat wie heute hatten; das wird auch in hundert Jahren noch so sein! – und die damaligen Parlamentarier haben auch in Gesamtzusammenhängen gedacht und geplant. Was geplant und beschlossen wurde, hat in sich einen Zusammenhang bis hin zu den andern Verkehrsträgern zu einem Teil auch mit den Wasserwegen und Luftverkehrsanlagen. Wir können nun nicht einfach Stücke herausbrechen, mit dem Argument, dass eine Umkehr im Denken stattgefunden habe. Frau Bühler, Sie haben zwar recht, dieses Umdenken hat sicher weitherum Einkehr gehalten, erfreulicherweise, im Jahre 1986; das tut not. Aber wir können dem nicht einfach Ausdruck verleihen – Herr Cavelly hat es erwähnt –, indem wir irgendwie Signale setzen, Stücke herausbrechen. Auf diese Art sparen wir in Wirklichkeit gar nichts an Landschaft, an Land oder Energie. Es handelt sich um ein Gesamtsystem, und wir müssen uns fragen: Auf was können wir verzichten, ohne dass dieses insgesamt Schaden nimmt? Die Beurteilung des Bundesrates kennen Sie. Wir sind der Meinung, es gebe ein Teilstück – es ist die N 6 –, auf das wir verzichten können. Im übrigen aber ist kein Verzicht möglich, ohne den Gesamtnutzen zu reduzieren. Ich kann Frau Bühlers Argumentation nicht folgen; es bringt gar nichts, wenn wir «Mut zu Lücken» haben. Mutproben sind sicher gelegentlich nicht nur mannhaft, sondern auch für Damen tugendhaft. Aber sie bringen doch für die Zielsetzung, die wir hier verfolgen, nichts. Dieser Mut zur Lücke kommt uns teuer zu stehen: er kostet Verkehrssicherheit. Schauen Sie sich einmal die Unfallziffern unserer kantonalen Haupt- und Verbindungsstrassen, gemessen an Verkehrsfrequenzen einerseits und Nationalstrassen andererseits an. Ich weiss, wovon ich spreche. Ein Verzicht kostet uns Umwelt, weil sich der Verkehr dann – wie Herr Cavelly gesagt hat – durch die gewollten Lücken zwängt. Was bringt uns das energie-mässig? Einen gesteigerten Energieverbrauch ohne jede Einsparung, weil die sich dahinschleppenden Verkehrskolonnen mit den Staus usw. ein Vielfaches an Energie dessen verbrauchen, was sie bei einem einigermaßen flüssigen, nicht zu langsamen, aber auch nicht zu raschen Verkehr auf der Strasse benötigen würden. Mit gewollten Lücken dienen wir nicht, sondern zwingen den Verkehr durch Siedlungs-räume, bewohnte Gebiete und Engpässe. Wir schonen und sparen nicht, sondern – ich muss es etwas drastisch sagen – vergeuden, was wir bereits investiert haben, indem wir, was

investiert worden ist, nicht zu einem optimalen Nutzen bringen.

Wenn der Bundesrat zu den Anträgen gelangt, die Sie im Detail behandeln werden, werden Sie die Überlegungen, die ich Ihnen jetzt zusammengefasst vorgetragen habe, wie einen roten Faden erkennen und prüfen können. Wo es darum geht, echte, relativ kleine, auch kostenmässig begrenzte Lücken zu schliessen, um ein Gesamtsystem zum Tragen zu bringen – nehmen Sie die N 1 –, wollen wir das System verwirklichen.

Ich möchte abschliessend sagen: Auch frühere Generationen in der Verwaltung, im Bundesrat, im Parlament haben Überlegungen angestellt. Die Arbeit der Kommission Biel war keine Alibi-Uebung, sondern sehr seriös. Frau Bauer hat das nicht als eigene Meinung gesagt, die Kommission Biel hat tatsächlich eine sehr sorgfältige Arbeit geleistet und uns Entscheidungsgrundlagen geliefert, die uns sonst fehlen würden. Sie hat eine methodische Pionierleistung erbracht. Der Bundesrat hat seine Anträge, gestützt auf diese Entscheidungsgrundlagen, gestellt, indem er auch von einem verkehrspolitischen Gesamtkonzept ausgegangen ist, das Sie kennen: Fertigstellen, echte Lücken schliessen, ein Gesamtsystem zum Tragen bringen. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen soll, soweit es das leistungsfähige, abgesteckte Strassennetz übersteigen würde, dem öffentlichen Verkehr zugeführt werden, insbesondere der Schiene. Das ist nicht einfach eine Meinungsäusserung, das ist verbrieft. Sie haben dieses Gesamtkonzept in Form von mehreren Botschaften und Vorlagen in Händen. Ich erinnere einmal mehr an die KVP. Ich hoffe, dass ihr erster Schöpfungstag einmal kommt. Wir sind noch nicht ganz soweit. «Bahn 2000», der Leistungsauftrag SBB, die Vereinabahn, die Tarifmassnahmen: all das gehört zu diesem Gesamtpaket. Auch was der Bundesrat beim Luftreinhaltekonzept beschlossen hat, sollten Sie nicht übersehen. Der Bundesrat hat ausdrücklich beschlossen, dass nach Fertigstellung des vom Parlament noch zu bereinigenden Nationalstrassennetzes kein Weiterausbau erfolgen soll, also keine zweite Strassenröhre am Gotthard, keine fünften und sechsten Spuren quer durch das Mittelland erstellt werden. Das würde Landverschleiss bedeuten und weiteren Verkehr anziehen. Auch beim Luftreinhaltekonzept ist der Bundesrat konsequent von diesem verkehrspolitischen Gesamtsystem ausgegangen. Dazu gehört die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, soweit nicht in einem Falle darauf verzichtet werden kann. Es ist also keine Masslosigkeit des Bundesrates, die ihn zu diesen Anträgen führt. Der Bundesrat trägt der heutigen politischen Landschaft, den neuen Gegebenheiten und dem veränderten Denken durchaus Rechnung. Es ist eine realistische Politik mit Mass und Vernunft. Sie tut not, wenn wir in diesem Jahrhundert ein Verkehrssystem schaffen wollen, welches in einer sinnvollen landschaft-, umwelt- und energieschonenden Art und Weise ermöglicht, die zu erwartenden Verkehrsaufgaben zu bewältigen. Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Ziff. I Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, ch. I préambule

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

N 1

**Genf–Lausanne–Bern–Zürich–Winterthur–St. Gallen–St. Margrethen
Genève–Lausanne–Berne–Zurich–Winterthour–Saint-Gall–St. Margrethen**

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Minderheit

(Bührer)

Yverdon–Avenches

Streichen

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil national

Minorité

(Bührer)

Yverdon–Avenches

Biffer

Weber, Berichterstatter: Die Kommission beantragt Ihnen mit 11 zu 1 Stimmen bei einer Enthaltung, die N 1 fertigzustellen; allerdings nur als Nationalstrasse 2. Klasse, wie es der Bundesrat vorschlägt. Die Kommission NUP empfiehlt ebenfalls, diese Strecke zu bauen. Der Nationalrat entschied mit 116 zu 50 Stimmen bei 19 Enthaltungen im gleichen Sinne.

Für den Bau sprechen folgende Argumente: Als Hauptachse für den Ost–West-Verkehr war von Anfang an die N 1 gedacht. Die N 12, als Nationalstrasse 2. Klasse, sollte Nebenachse sein. Mit dem Entscheid des Bundesrates von 1972, zuerst die N 12 durchgehend zu bauen, erhielt diese vorerst die Hauptrolle. Sie hat allerdings den Nachteil, dass sie auf fast 900 m Höhe führt. Die grosse Steigung führt insbesondere im Winter zu Problemen. Zwischen Vevey und Lausanne sind die Frequenzen auf der N 9 sehr hoch, weil hier der Verkehr von zwei Autobahnen rollt. Die starken Steigungen der N 12 behindern den Lastwagenverkehr stark. Der Schwerverkehr benützt deshalb die N 1 bis Kerzers und von dort die alte Hauptstrasse, die zum Teil durch Dörfer führt und wegen der Mischung des Verkehrs (Landwirtschaftsfahrzeuge, Velos, Autos) ziemlich gefährlich ist. Wenn die N 1 nicht fertiggebaut wird, ist zudem zu befürchten, dass die N 5 zur Schwerverkehrsrouten wird, weil sie bessere Steigungsverhältnisse aufweist.

Eine zusätzliche Konkurrenzierung der Bahn ist im Personenverkehr nicht zu erwarten, weil schon heute eine schnelle Verbindung über die N 12 besteht. Mit «Bahn 2000» soll zudem die Attraktivität gerade dieser Verbindung stark verbessert werden. Im Güterverkehr wird allerdings der Lastwagen effizienter, weil er weniger Zeit braucht.

Die NUP-Kommission hat mit lediglich 11 zu 9 Stimmen beantragt, das Teilstück im Nationalstrassennetz zu belassen. Mit 17 zu 2 Stimmen beantragte sie dann wesentliche Projektverbesserungen und eine Rückklassierung in eine vierspurige, richtungsgetrennte Nationalstrasse 2. Klasse zwischen Avenches und Yverdon. Der etwas geringere Querschnitt erlaubt eine geschmeidigere Linienführung im heiklen Gelände und erfordert rund 20 ha weniger Land, erfüllt aber andererseits alle Anforderungen der Sicherheit und Verkehrsnachfrage. Das Wegrücken der Strasse vom zu schützenden Gelände am Neuenburgersee scheint allseits Zustimmung gefunden zu haben. Gegen die Rückklassierung wird besonders von Verkehrsverbänden protestiert. Der Bundesrat hat die Empfehlung der Rückklassierung zum Antrag erhoben. Die Empfehlungen der Kommission NUP betreffend Linienführung der Autobahn und Schonung wertvoller Landschaftsteile sollen nach Auffassung der Landesregierung in die Projektierung des umstrittenen Abschnittes einbezogen werden. Gestützt auf diese Überlegungen kam der eindeutige Mehrheitsentscheid zustande, der Ihnen beantragt, das Teilstück im Netz zu belassen.

Frau **Bührer**, Sprecherin der Minderheit: Mit diesem Teilstück soll eine Lücke geschlossen werden; die Verbindung Welschland-Deutscheschweiz und umgekehrt wird verbessert; positive wirtschaftliche Impulse werden erwartet; von Verkehrssicherheit und Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrten wird gesprochen. Das sind die wesentlichen Gründe, die für dieses Teilstück sprechen.

Diese Argumentation verfängt nicht. Eine Lücke kann nur bestehen, wenn wegen des Verkehrsvolumens das bestehende Angebot nicht genügt. Das ist hier ganz bestimmt nicht der Fall. Ich kann dazu die Experten der Kommission NUP zitieren. Sie kommen ganz eindeutig zum Schluss, dass man auf dieses fragliche Teilstück verzichten könne, ohne dass eine Lücke entstünde. Der Verzicht habe keine schwerwiegenden Folgen, weil das Verkehrsvolumen diesen Bau nicht rechtfertige. Die N 12 stelle die Verbindung Bern-Lausanne sicher. Die bestehenden Industriezentren Murten, Payerne, Estavayer und Yverdon verfügten bereits über sehr gute Strassenverbindungen. Die übrige, rein landwirtschaftlich orientierte Region werde nichts von der wirtschaftlichen Wirkung der N 1 verspüren. Dafür seien Arbeitsplatzverluste in der Landwirtschaft als Folge von 140 ha überbauter Agrarfläche zu erwarten. Im übrigen wird eine verstärkte Abwanderung in die bestehenden Industriezentren erwartet. Auch die wirtschaftlichen Impulse werden also sehr in Frage gestellt.

Es wird darauf hingewiesen, dass auf einer Breite von 40 km eine eindeutige Ueberkapazität an Nationalstrassen bestehe und sich sehr viel eher ein gemässiger Ausbau der Talstrasse anbieten würde, um die ohne Zweifel bestehenden Probleme zu lösen. Diese Probleme betreffen die Ortsdurchfahrten. Sie müssten saniert werden. Die Experten kommen aber zum eindeutigen Ergebnis, dass die geeignetste Massnahme wäre, Umfahrungen zu erstellen, und dass man es im übrigen bei dieser Talstrasse, bei dieser T 1, bewenden lassen solle.

Auch die Kommission Biel sagt in ihrem Bericht, dass dort, wo unzumutbare Belastungen der Bevölkerung bestünden, punktuelle Lösungen in einem Ausbau der bestehenden Strasse gesucht werden müssten.

Die Fertigstellung dieses Teilstückes wäre – das ist meine Meinung – ein Opfer auf dem Altar des Perfektionismus. Das dürfen wir uns heute nicht mehr leisten. Zumindest besteht keine Dringlichkeit, diesen Abschnitt zu vollenden. Sollte sich diese Dringlichkeit später jemals erweisen, sind ja auch wieder Leute da, um das Problem zu lösen. Es wäre also, wenn man so will, eine Nationalstrasse auf Vorrat.

Und nun müssen wir den Preis ansehen. Ich meine hier nicht den Preis in Franken, sondern den Preis, den wir an Landschaft und an Kulturland für dieses Strassenstück erbringen würden. Diese Strasse verläuft in einer schutzwürdigen, äusserst reizvollen Region. Es ist eine noch intakte Landschaft, die hier tangiert wird. Wenn wir diese Strasse nicht bauen, sparen wir eben Landschaft, Natur. Wir hinterlassen unsern Kindern mehr unverfälschte Natur, als wir es tun, wenn wir diese Strasse bauen würden. Es heisst zwar, man werde jetzt die landschaftsschonendste Variante wählen. Das ist sicher sehr lobenswert, aber ein bisschen Schonung genügt nicht. Die schonendste Variante ist die Null-Variante, nämlich dieses Stück Nationalstrasse nicht zu bauen. Dort, wo die Menschen tangiert sind, soll man Verbesserungen an den bestehenden Strassen anbringen, aber diese Strasse soll nicht gebaut werden. Der Preis lohnt sich nicht.

M. Debétaz: Je voudrais tout d'abord remercier sincèrement M. Weber de son exposé objectif et dire à Mme Bührer que je ne peux pas partager son argumentation, pour les raisons suivantes.

La N 1 est l'axe prioritaire du réseau autoroutier suisse entre Genève et St-Margrethen. Elle est en service sur 324 kilomètres. Il manque le tronçon contesté, Yverdon-Avenches, soit 34 kilomètres, auquel il faut ajouter Avenches-Morat, dont la construction n'a pas encore pu commencer, pour les raisons que je n'ai pas besoin de rappeler. Nombre de kilomètres modeste, par rapport aux 324 qui sont en service,

mais tronçon d'autoroute d'une importance fondamentale, dont la réalisation s'impose dans un délai qui doit maintenant être le plus bref possible. Il faut construire ces 34 kilomètres pour des raisons aussi bien régionales que nationales et internationales. L'absence d'autoroute entre Yverdon et Morat est incontestablement une lacune particulièrement regrettable, qui déséquilibre le réseau des routes nationales. Il en résulte des surcharges de trafic à plusieurs endroits, ainsi que des inconforts durables, voire lancinants, pour les localités qui sont actuellement traversées par d'autres cheminements routiers. On parlait tout à l'heure de la qualité de vie, celle-ci est fortement altérée aujourd'hui dans les localités auxquelles je pense maintenant et la construction de l'ultime tronçon apportera un remède efficace à ces graves atteintes. M. Schlumpf, conseiller fédéral, a également mis l'accent tout à l'heure sur ce point qui me semble particulièrement important.

La construction du tronçon en cause nous rapprochera de Berne. Vous savez combien nous aimons à être le plus près possible de vous, mes chers collègues, de Schaffhouse également bien sûr, chère Madame Bührer! Je rappelle qu'il a été possible de trouver un nouveau tronçon à l'écart du lac de Neuchâtel, entre Yverdon et Estavayer. Autrefois, le tronçon passait en bordure du lac, il s'en écarte maintenant de façon très sensible; il est ainsi tenu compte des arguments de Mme Bührer sur le plan de la protection de l'environnement. Tout est mis en oeuvre, je vous en donne l'assurance, en faveur de la protection de l'environnement ainsi que pour ménager les terres agricoles au mieux.

Les gouvernements des cantons de Fribourg et de Vaud agissent résolument à cet effet, en plein accord entre eux et avec la Confédération. Et je tiens à réitérer mes sentiments de gratitude à M. Schlumpf, conseiller fédéral, et à ses collaborateurs.

Ayons encore conscience de l'élément sécurité, c'est aussi un élément essentiel auquel il faut accorder la plus grande importance. Mme Bührer a parlé en commission de la T 1, soit la route qui va d'Avenches à Lausanne en passant par Lucens, Moudon et le col du Chalet-à-Gobet. Cette route est tantôt à deux voies tantôt à trois, le col du Chalet-à-Gobet est à près de 900 mètres, 872 exactement. Pensez à la circulation pendant l'hiver. Sur le plan de la sécurité aussi la construction du tronçon de route nationale Avenches-Yverdon s'impose. La circulation sur cette autoroute sera plus sûre que sur la route actuelle qui va d'Avenches à Lausanne par le Chalet-à-Gobet.

Il faudrait également parler des effets bénéfiques de la construction sur le plan économique mais je ne veux pas prolonger le débat. Vous connaissez les éléments du problème, vous connaissez le remède à y apporter. Ce qui importe maintenant, c'est de passer au plus tôt des délibérations aux travaux sur le terrain. La situation est devenue intenable dans de nombreuses communes, je le répète. Passer effectivement à la construction est un gros souhait pour les communes et pour les cantons. Les gouvernements fribourgeois et vaudois travaillent en plein accord. Le Conseil fédéral entend aussi que la construction commence dans les meilleurs délais. Le Conseil national s'est prononcé d'une façon positive. Je vous engage à faire vôtre proposition de la majorité de la commission qui vous recommande clairement de dire oui à la construction de l'ultime tronçon de la N 1, par 11 voix contre 1 et une abstention.

Piller: Erlauben Sie mir, auch noch kurz als Ständesvertreter von Freiburg Stellung zu beziehen und Ihnen zu erklären, warum ich dem Minderheitsantrag zustimme. Ich werde wahrscheinlich der einzige Ständesvertreter von Freiburg sein, der dies tut!

Ich habe aber 1979 und 1983, vor den Wahlen, immer wieder erklärt, dass ich gegen den Bau dieses Nationalstrassenstücks sei, und ich wurde trotzdem gewählt. Das zeigt Ihnen, dass der Kanton Freiburg darüber nicht eine einheitliche Meinung hat.

Ursprünglich wurden als zeitliche Prioritäten die Achsen N 1 und N 2 vorgesehen. Wir wissen alle, dass politische Ueber-

legungen zur Aenderung der Prioritäten führten. So wurde die N 12 von Bern nach Vevey dem Teilstück Bern–Yverdon der N 1 vorgezogen. Es geht heute nicht darum, zu befinden, ob dieser Entscheid gut oder schlecht war, sondern vorab einmal darum, die Realität anzuerkennen, dass die N 12 heute durchgehend geöffnet ist. Ebenfalls muss zur Kenntnis genommen werden, dass die N 5 zumindest von Neuenburg nach Biel und vermutlich bis Solothurn gezogen wird. Weiter kommt dazu, dass wir auch die Transjurane beschlossen haben. Ich habe mit einem Mitglied der NUP gesprochen, das mir gesagt hat: «Wenn ich all das gewusst hätte, hätte ich natürlich auch gegen dieses Teilstück gestimmt». – Sie sehen, 11 gegen 9 war der Entscheid in der NUP.

Es muss mit Blick auf die rasante Umweltzerstörung und mit Blick auf den bedrohlichen Kulturlandverlust auf eine dritte Autobahnverbindung in die Westschweiz vorläufig – ich betone vorläufig – verzichtet werden. Es muss dazu auch einmal mit aller Deutlichkeit gesagt werden, dass bis heute kaum je ein nennenswerter Verkehrsstau in Richtung Westschweiz zu verzeichnen war. Dies trifft höchstens beim Vorhandensein von Baustellen oder bei Spezialanlässen mit grossem Publikumsandrang zu.

Herr Weber hat einige Gründe angeführt, warum man dieses Stück bauen sollte. Ich kann seine Ansicht nicht teilen; er hat aber nur nationale Gründe erwähnt. Einige Politiker versprechen sich vom Bau der N 1 zwischen Löwenberg und Yverdon eine wirtschaftliche Belebung dieser Region. Herr Debétaz hat auch darauf hingewiesen. Diese These muss heute ernsthaft angezweifelt werden. Natürlich haben gute Verkehrsverbindungen eine positive Wirkung auf investitionswillige Unternehmen, insbesondere solche, die einen grossen Güterumschlag aufweisen. Nun gibt es aber eine Vielzahl anderer Unternehmen, die nicht eine direkte Autobahnverbindung als Voraussetzung ansehen. Viele andere Faktoren haben mehr Gewicht, beispielsweise gute, motivierte Mitarbeiter, die über das nötige Fachwissen verfügen. Hier hat der Kanton Freiburg nach wie vor etwas anzubieten. Eine intakte Landschaft ist Grundlage der Lebensqualität und wird auch immer mehr gerade für die Ansiedlung kleiner, sauberer Veredlungsbetriebe bevorzugt. Saubere Luft ist oftmals sogar für gewisse Fabrikationsprozesse Voraussetzung. Ich denke da an die Halbleitertechnologie und die Mikroelektronik. Denken wir aber auch an die Abegg-Stiftung, die wir ja vor wenigen Jahren besucht haben. Dort erhielten wir von den zuständigen Leuten die Begründung, warum man diese Stiftung dort gebaut hat und nicht anderswo: eben wegen der Luftqualität.

Der Bau der N 1 wäre zumindest für die Ansiedlung solcher Betriebe als negativ zu werten. Die Schweiz wird aber auch in Zukunft eher auf Veredlungsbetriebe setzen müssen als auf rohstoffabhängige Produktionsbetriebe, die auch leistungsfähige Strassenverbindungen voraussetzen.

Ein weiteres Argument, das vorgebracht wird: die Entlastung der Städte und Dörfer. Ich habe viele Briefe und Stellungnahmen besorgter Mitmenschen gelesen, die heute unter dem sehr starken Verkehr in unseren Städten und Dörfern leiden und die sich durch den Bau der Nationalstrassen Erleichterungen erhoffen. Für diese Leute habe ich volles Verständnis und bin sehr dafür, dass man bald Verbesserungen herbeiführt. Aber muss man beispielsweise die N 1 bauen, um Murten, Dompierre und Domdidier verkehrstechnisch zu entlasten? Nehmen wir einmal Murten. Seit Jahren wird den geplagten Bewohnern, beispielsweise an der Schützenmattstrasse, gesagt, die N 1 bringe eine Entlastung. Das mag wohl stimmen, wenn die N 1 einmal fertig gebaut ist. Mit dem Entscheid, die N 12 vorzuziehen, wussten aber die Verantwortlichen des Kantons und der Gemeinde seit über 15 Jahren, dass die Realisierung noch lange auf sich warten lässt. Ich möchte an eine Antwort des Bundesrates auf eine Schriftliche Anfrage erinnern, in der der Bundesrat ganz klar festgelegt hat, dass die N 1 auf sich warten lassen muss. Ein Versprechen löste das andere ab, und heute haben bereits viele Hoffende resigniert. Fast eine Generation lang warten sie schon, und nun sollen gar die

Gegner der N 1 schuld sein, dass ihnen nicht geholfen wurde. Sie wurden hingehalten, und ich finde es nicht richtig, wenn man heute so tut, als ob man sie plagen würde. Tatsache ist, dass man längst mit Umfahrungsstrassen oder Ueberdachungen der bestehenden Strasse Abhilfe hätte schaffen können. Allzu oft wird auch verschwiegen, dass Autobahnanschlüsse noch zusätzlichen Verkehr in Quartiere und Dörfer hineinbringen können.

Persönlich bin ich zum Schluss gekommen, dass kaum auf die Bedürfnisse der Anwohner von nicht befahrenen Strassen Rücksicht genommen wird und gerade im Falle Murten die geplagten Mitbürgerinnen und Mitbürger zu Unrecht hingehalten wurden. Diese Leute hätten eine raschere Hilfe gebraucht und auch verdient. Es muss hier mit aller Deutlichkeit gesagt werden, dass auch ohne Widerstand gegen die N 1 diese nach wie vor nicht gebaut wäre. Die Prioritäten wurden vor vielen Jahren zu Gunsten anderer Strecken gesetzt.

Ich bin dafür, dass der Mensch in all diesen Fragen Vorrang haben muss. Es geht nicht, auf Kosten von Dorfbewohnern Naturschutz zu betreiben. Aber überall dort, wo Umfahrungsstrassen oder andere Massnahmen wie Ueberdachungen oder Untertunnelungen verkehrstechnisch genügen, sollten solche Lösungen endlich zielstrebig verwirklicht werden. Sollte sich in 10 bis 20 Jahren zeigen, dass beispielsweise das Teilstück Löwenberg–Yverdon wirklich nötig wird, werden unsere Kinder und Kindeskinde das selbst realisieren und uns für diese Möglichkeit sogar noch dankbar sein. Ein Blick auf die Landkarte genügt, um zu erkennen, dass es Möglichkeiten gibt, das heute bestehende Teilstück der N 1 und die N 5 sowie die geplante Transjurane verkehrstechnisch sinnvoll zu verbinden. Ich habe volles Verständnis für die Neuenburger. Aber bitte: die Neuenburger brauchen doch nicht die N 1, um beispielsweise rasch nach Bern zu kommen; dazu haben sie die N 5 stellenweise realisiert, die sie mit einer Querstrasse in die N 1 leiten könnten, wenn man nur endlich umdenken wollte.

Auf die Strecke Löwenberg–Yverdon könnte verzichtet werden. Letztlich könnte sogar auch der Solothurner Standesinitiative zur N 5 stattgegeben werden; sie wurde zwar bereits liquidiert, aber man hätte hier einen Schritt machen können. Dazu braucht es aber den politischen Willen, ein Umdenken einzuleiten und endlich etwas mehr zu tun, als nur verbal «man sollte, man müsste, man könnte» zu sagen.

Bei der Behandlung der Standesinitiative der N 5 habe ich bereits gesagt, dass ich persönlich leider feststellen muss, dass die einmal in Gang gesetzte Maschinerie im Nationalstrassenbau kaum mehr aufzuhalten ist. Redimensionierung scheint man in verschiedenen Planungsbüros überhaupt nicht mehr zu kennen. Man spricht von Sachzwängen; auch unser Kommissionspräsident sprach davon. Wir lassen uns immer wieder von Sachzwängen leiten, anstatt dass wir einmal einen mutigen Marschhalt machen. Wenn die NUP vor einigen Jahren mit 11 zu 9 Stimmen so entschieden hat (ein prominentes Mitglied sagte: wenn es alles gewusst hätte, hätte es damals dagegen gestimmt), müssten wir heute doch eigentlich sagen: Wir könnten doch hier einen Marschhalt gebieten, dann aber zielstrebig ans Werk gehen, um die neuralgischen Punkte zu sanieren und den betroffenen Leuten, die man seit 15 Jahren hinnhält, echt zu helfen. Aus diesen Gründen stimme ich heute dem Minderheitsantrag zu.

M. Dreyer: Mon intention n'était pas d'intervenir dans ce débat, la majorité de la commission étant suffisamment forte pour faire admettre le tronçon qui est contesté par Mme Bühler et M. Piller. Je ne doute pas d'ailleurs du résultat du vote mais je voudrais quand même émettre quelques réflexions pour ne pas donner l'impression qu'il y a une forte résistance à la N 1 dans le canton de Fribourg. Il est vrai que M. Piller a reçu beaucoup de lettres. Il s'en fait l'écho. J'en ai moi-même reçu beaucoup plus et je me fonde, puisque l'on a évoqué ici la nécessité de tenir compte de la démocratie, sur des décisions qui ont été prises par le peuple vaudois d'abord. Monsieur Debétaz, vous vous en souvenez, le peu-

ple vaudois a décidé en 1982 le maintien de la N 1. C'est tout le peuple vaudois qui s'est prononcé. Sur les 19 communes fribourgeoises qui sont touchées par le tracé, 17 se sont prononcées favorablement, une s'est abstenue et celle qui s'y est opposée est une petite commune qui tous les jours pratiquement voit voler sur la tête de ses habitants des Mirage décollant de Payerne. On peut comprendre que l'on ait une dose suffisante de nuisances à Morrens.

Mme Bühler et d'ailleurs M. Piller également ont beaucoup de sollicitude pour l'agriculture, semble-t-il, puisqu'ils marquent à l'endroit du maintien des surfaces agricoles, de la protection du paysage, de la sympathie; cette sollicitude devrait se traduire de leur part en tout cas par une attitude beaucoup plus positive à l'endroit de l'agriculture. Si vous voulez maintenir toutes ces terres sur le tracé de la N 1, il faut permettre aux paysans de La Broye de cultiver des betteraves sucrières et ne pas combattre le régime du sucre. Il faut leur permettre aussi de cultiver du tabac parce que l'on va contingerer la production du tabac. On leur a déjà annoncé que l'on contingererait la production des céréales. Peut-être que dans quelques années l'on cultivera des cactus parce qu'il faudra bien que l'on embellisse le paysage si l'on ne peut plus faire de cultures comme on l'entend.

M. Piller a mis en doute l'effet favorable sur l'économie régionale d'une route nationale. J'ai là une statistique toute récente et qui est démonstrative. Elle est extraordinairement intéressante. C'est la statistique qui ressort du recensement fédéral des entreprises de 1985 et qui marque l'évolution des emplois et des entreprises dans les dix ans qui précèdent puisque le recensement des entreprises ne se fait que tous les dix ans.

Entre 1975 et 1985, le canton de Fribourg a vu croître dans son économie, pour ses 180 000 habitants, 10 000 emplois. Cela fait une moyenne de 14 pour cent, dans le premier peloton des cantons suisses, pour une fois le canton de Fribourg n'est pas dans le dernier peloton. Et cela grâce à la N 12. Si vous analysez les détails et suivez le tracé de la N 12, vous avez d'abord le district de la Singine, cher à M. Piller, qui marque la plus forte croissance, ensuite le district de la Sarine, la région de Fribourg, ensuite le district de la Gruyère qui marque une considérable augmentation et supérieure largement à la moyenne suisse et même le petit district de la Veveyse que les Veveysans considéraient comme parfaitement abandonné par Fribourg et le reste de la Suisse.

En revanche, aucune augmentation dans la région moratoise, une augmentation quasi nulle dans la Broye fribourgeoise qui est véritablement déshéritée parce que manquant de moyens de communications peu convenables pour l'implantation d'entreprises industrielles et artisanales.

C'est la démonstration, je ne vous cite pas tous ces chiffres mais véritablement la Broye et le Lac, le Murtenbiet sont largement en queue des districts fribourgeois. La Broye marque 0,6 pour cent d'augmentation des emplois et le Lac un pour cent. C'est la démonstration pure et simple que la N 12 a été une véritable artère. Elle a apporté du sang nouveau dans une région qui en avait besoin et si l'on ose parler de l'économie régionale et si l'on veut pratiquer une politique régionale, il faut que la N 1 soit construite pour que les Broyards tant vaudois que fribourgeois ne se considèrent pas comme des délaissés dans la Suisse romande et dans la Suisse tout entière.

Frau Bühler: Nur ein Satz zu Kollege Dreyer. Ich bin nicht der Meinung, dass die Probleme der Landwirtschaft durch eine Betonierung des Bodens gelöst werden können und sollen.

Bundesrat Schlumpf: Ich habe Ihnen gesagt: Wir sind von einer Gesamtopik mit einem bestimmten Raster an Kriterien ausgegangen. Hier haben wir ein Modell der Anwendung dieser Überlegungen. Die N 1 – vergewenwärtigen Sie sich das noch einmal – von Genf an den Bodensee ist eine der beiden Tragsäulen des Nationalstrassennetzes; die andere ist die Nord-Süd-Transversale. Darauf ist alles abgestützt. In Relation zum in Frage stehenden Gesamten sind diese 33,5 km doch ein verhältnismässig kleines Stück, das noch zu vollenden ist, um die Lücke zu schliessen.

Die N 5 entspricht nicht einfach dem Interesse der Neuenburger, an die N 1 anzuschliessen, Herr Piller. Sie wurde überhaupt nie als tragende Durchgangsstrasse konstruiert; sie ist eine regionale Sammelschiene. Sie hat den Zweck, den ganzen Verkehr im Raume Solothurn, Jurasüdfuss, Neuenburg nach Norden und nach Süden aufzunehmen. Genauso wurde sie angelegt. Wir können unter keinen Umständen eine Aenderung in der Realisierung vornehmen, welche auf diese N 5 ganz anderen Verkehr, insbesondere durchgehenden Schwerverkehr, lenken würde. Die N 5 wäre nie in der Lage, das zu verkräften.

Nun zur N 12. Man sieht auch aus der Anlage: Erschliessung und Anschluss des Raumes Freiburg, direkte Verbindung zur N 9 Richtung Wallis und gleichzeitig Querschliessung von der N 1 her in Richtung Wallis und Freiburg-Bern. Das ist das Konzept. Daran kann bei diesem fortgeschrittenen Realisierungsstand nichts geändert werden.

Ständerat Piller, Sie haben gesagt, diese Realisierung habe auf sich warten lassen. Als aber die Motion für die Überprüfung der Strecken überwiesen wurde, hat man vom Bundesrat die ausdrückliche Zusicherung verlangt, dass in der Zwischenzeit nichts gemacht werde. Ein Bundesrat hält sich an das, was er zusichert, auch wenn er es nicht in Form eines Staatsvertrags zugesichert hat. Das hat er bei allen Strecken getan. Es sind neun Jahre ins Land gegangen. Wenn das einmal bereinigt ist und wir in der Lage sind, voranzukommen, werden wir die neuralgischen Punkte des Programms – es ist ein langfristiges Programm, das man mit den Kantonen abstimmen muss – auf die effektiven Bedürfnisse, auf die Dringlichkeit ausrichten.

Darf ich noch etwas beifügen: Herr Piller hat gesagt, es genüge nicht zu sagen «man sollte, man müsste». Der Bundesrat ist durchaus auch dieser Meinung: Dort, wo wir können, tragen wir dieser neuen Betrachtungsweise, diesen neuen Wertungen Rechnung, und dies nicht nur bei diesen sechs Strecken, sondern auch anderenorts, wo wir noch die Wahl haben: Im Raume Sachseln ist jetzt eine Überprüfung im Gange, die man vom Bundesrat nicht einfach erwarten konnte, eine grosszügige, bergmännische Tunnelvariante auf einer Strecke von etwa 4 km, kein «Halbzeug». Ich habe mich selbst davon überzeugt. Wir sind aber auch anderenorts entschlossen, das, was getan werden kann, zu tun, um zur Fertigstellung eines Werks Land, Landschaft, Umwelt und damit auch Menschen zu schonen.

Die damit verbundenen Kosten sind nicht ein erstes Kriterium, und rein technische Belange auch nicht. Wir wollen tatsächlich einem neuen Denken, neuen Wertungen Rechnung tragen. Der Bundesrat ist kein erratic Block, und er hat keinen Mangel an zeitgemässen Denken, wenn er bei solchen Teilstücken nicht der Auffassung folgen kann, man brauche sie mindestens jetzt einmal noch nicht fertigzustellen. Wir wehren uns gegen Halbzeug, gegen Halbheiten, gegen eine gewisse Hüft- und Hottpolitik.

Zu den Lösungen mit Teilumfahrungen: Diese brauchen auch Land (nicht so viel) und sind mit aller Sicherheit nur Teillösungen. Was passiert nachher, wenn sich der Verkehr weiterentwickelt, und davon ist auszugehen, wenn auch nicht im Tempo der vergangenen Jahrzehnte? Dann werden wir – neben diesen Teilumfahrungen – weitere Strassenstrecken zu errichten haben. Ich glaube nicht, dass es dann

überall gelingt, wie das Ständerat Weber sagte, wieder Ackerland zu schaffen, wo bereits eingespielte Ortsumfahrungen im Dienst stehen.

Ich möchte Sie bitten, dem Antrag der Kommissionmehrheit zu folgen und die Fertigstellung der N 1 zu beschliessen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	34 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	4 Stimmen

*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*

Zweite Sitzung – Deuxième séance

**Dienstag, 23. September 1986, Vormittag
Mardi 23 septembre 1986, matin**

8.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Gerber

84.094

**Überprüfung von Nationalstrassenstrecken
Réexamen de tronçons de routes nationales**

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 441 hiervor – Voir page 441 ci-devant

N 3

**(Basel)–Augst–Brugg–Birmenstorf und Zürich–
Pfäffikon–Sargans
(Bâle)–Augst–Brougg–Birmenstorf et Zurich–
Pfäffikon–Sargans**

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Minderheit

(Bührer, Bauer, Weber) Bern (Weyermannshaus)
—Zürich (Hardturmssportplatz) 1

Augst —Birmenstorf (Anschluss an N 1) 1
Zürich (Sihlhölzli)–Pfäffikon 1

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil national

Minorité

(Bührer, Bauer, Weber)
Berne (Weyermannshaus)–
—Zürich (Hardturmssportplatz) 1re

Augst —Birmenstorf (accès à la N 1) 1re
Zürich (Sihlhölzli)–Pfäffikon 1re

Weber, Berichterstatter: Als Kommissionspräsident habe ich die Aufgabe, die Argumente, die zum Mehrheitsbeschluss geführt haben, darzulegen. Diese Bemerkung gilt für alle Abschnitte, die ich zu vertreten habe. Es ist nicht meine Aufgabe, meine persönliche Auffassung vorzutragen. In der Kommission war ich frei; jetzt habe ich eine Pflicht zu erfüllen, und dieser möchte ich – auf eine loyale Art – gerecht werden. Sonst müsste ich beantragen, eine Million zu opfern, um die verfehlten Bauwerke um und in Zürich abzubauen, und neu zu beginnen. Das habe ich in der Kommission ausgeführt. Auch wer das heute nicht offen zugibt, muss im Stillen die Frage stellen, ob es nicht eine Fehlplanung gewesen ist, Autobahnen zur und durch die Stadt zu bauen. So – nun habe ich das los! (*Heiterkeit*) Nun zurück zu meiner präsidialen Pflicht.

Die Kommission NUP empfiehlt mit knapper Mehrheit, mit 11 zu 10 Stimmen, das Ypsilon nicht zu bauen. Der Bundesrat hingegen beantragt Fertigstellung dieses Teilstücks. Der Nationalrat hat sich mit 109 zu 62 Stimmen bei 9 Enthaltungen dem Bundesrat angeschlossen. Ihre Kommission beantragt mit 10 zu 3 Stimmen, dem Nationalrat zu folgen.

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	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.094
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.09.1986 - 18:15
Date	
Data	
Seite	441-450
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 773

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.