

**Zweite Sitzung – Deuxième séance****Dienstag, 2. Dezember 1986, Vormittag**  
**Mardi 2 décembre 1986, matin**

8.30 h

Vorsitz – Présidence: M. Cevey

**Ordnungsantrag Steffen**

Das Geschäft «Chemieunfall in Basel», Diskussion, traktandiert auf Montag, 15. Dezember, Nachmittag, ist zu streichen.

**Motion d'ordre Steffen**

L'objet «Accident chimique à Bâle», discussion, prévu pour le lundi 15 décembre est biffé de l'ordre du jour.

**Le président:** M. Steffen a déposé une motion d'ordre demandant que l'objet «Accident chimique à Bâle», discussion prévue pour le lundi 15 décembre, soit biffé de l'ordre du jour. Je lui donne la parole.

**Steffen:** Aus dem chronologischen Programm für diese Session und aus dem Schreiben des Generalsekretärs der Bundesversammlung vom 19. November 1986 wird ersichtlich, dass auf Montag 15. Dezember 1986 eine allgemeine Aussprache über die Erklärung des Bundesrates zum Chemieunfall in Basel traktandiert ist.

Ich habe ein gewisses Verständnis für den Beschluss der Fraktionspräsidentenkonferenz. Er zeigt uns, dass man diesem bedrückenden Ereignis grösste, ja einmalige Bedeutung beimisst. Wenn ich trotzdem den vorliegenden Ordnungsantrag stelle, so geschieht das sicher nicht, um die Fraktionspräsidenten zu desavouieren, sondern aus grundsätzlichen Ueberlegungen: Der Chemieunfall in Schweizerhalle und seine noch unabsehbaren Auswirkungen werden viele Parlamentarierinnen und Parlamentarier veranlassen, in den kommenden Tagen Vorstösse aller Art einzureichen. Bundesrat und Verwaltung benötigen aber Zeit, um diese komplexe Materie zu bearbeiten – gewiss mehr als 14 Tage. Und dann sollen mittel- und langfristige Massnahmen folgen. Die vorgesehene Diskussion wird sich aber lediglich mit den Erklärungen des Bundesrates vor diesem Hause und jenen kurz nach dem Ereignis befassen können.

Ich stelle die berechnete Frage nach dem Resultat einer solchen mehrstündigen Diskussion. Weder das Parlament noch der Bundesrat und später das Volk werden Dinge erfahren, die sie nicht schon in den vergangenen Wochen vor der Öffentlichkeit ausgebreitet vorfanden. Resultat: Der Problembereich wird ein paar Mäuse oder einige Eintagsfliegen für die Massenmedien gebären. Dafür soll der Nationalrat soviel Zeit opfern? Gemäss chronologischem Programm wird der Ständerat seine Zeit nicht für ein politisches Strohfeder opfern. Hut ab!

Ich verweise auf die fünfzehneinhalb grünen Seiten mit den aufgelisteten behandlungsreifen Motionen, Postulaten und Interpellationen. Diese Liste wird nach der laufenden Session erheblich länger sein, denn bestimmt werden – zu Recht – zahlreiche Vorstösse zum Chemieunfall in Basel dazukommen. Setzen wir deshalb die vorgesehene Redezeit vom Montag 15. Dezember 1986 für die Behandlung persönlicher Vorstösse ein! Damit schaffen wir Raum für die spätere Arbeit an den Chemieunfallvorstössen. Dann folgen Massnahmen.

Wenn Sie meinem Ordnungsantrag zustimmen, ändert sich wenig. Die Diskussionszeit wird nur verschoben, nicht aufgehoben. Zudem wird nicht ein unpassendes Element aus der parlamentarischen Demokratie entliehen, nämlich Regierungserklärung mit nachfolgender Diskussion; das passt ohnehin nicht zu unserem Beratungsstil. Dieser Ordnungsantrag kommt zwar aus einer Ecke des Parlamentes,

die selten mit Anträgen durchzudringen vermag. Bei diesem besonderen Fall bitte ich Sie aber eindringlich, über Ihren parteipolitischen Schatten zu springen und meinem Antrag zuzustimmen. Sie helfen auf diese Art mit, die Parlamentsarbeit in dieser Session zu straffen.

**Le président:** J'ouvre la discussion sur la motion d'ordre de M. Steffen et je donne la parole à M. Nebiker qui s'exprime au nom de la Conférence des présidents de groupe.

**Nebiker:** Im Auftrag der Fraktionspräsidentenkonferenz beantrage ich Ihnen, den Ordnungsantrag Steffen abzulehnen. Es war sicher richtig, dass der Bundesrat die Gelegenheit ergriffen hat, im Rahmen einer Erklärung zu diesem tragischen Vorfall Stellung zu nehmen. Es ist auch richtig, dass die Regierung ihre Betroffenheit hier ausgedrückt hat. Aber das gleiche soll auch das Parlament jetzt können, und zwar spontan und nicht nur aufgrund von persönlichen Vorstössen, die dann selbstverständlich im normalen Verfahren aufgrund der eingehenden Beantwortungen durch die Regierung erfolgen wird. Die Diskussion zu einer Erklärung des Bundesrates ist im übrigen im Geschäftsverkehrsgesetz Artikel 37bis Absatz 2 ausdrücklich möglich. Es ist also durchaus vorgesehen, dass auch das schweizerische Parlament zu der Aeusserung der Regierung Stellung nehmen kann. Auch wir sollten unsere Betroffenheit in einer offenen Diskussion am Montag, 15. Dezember ausdrücken können. Ich beantrage Ihnen, den Ordnungsantrag Steffen abzulehnen.

**Abstimmung – Vote**

Für den Antrag Steffen	13 Stimmen
Dagegen	80 Stimmen

84.094

**Ueberprüfung von Nationalstrassenstrecken**  
**Réexamen de tronçons de routes nationales****Fortsetzung – Suite**

Siehe Seite 1699 hiervor – Voir page 1699 ci-devant

**Art. 4a Uebergangsbestimmung***Antrag der Kommission**Mehrheit**Streichen**Minderheit*

(de Chastonay, Berger, Butty, Kohler Raoul, Perey, Rüttimann, Savary-Waadts)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

**Art. 4a Disposition transitoire***Proposition de la commission**Majorité**Biffer**Minorité*

(de Chastonay, Berger, Butty, Kohler Raoul, Perey, Rüttimann, Savary-Vaud)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

**Postulat der Kommission des Nationalrates**  
**Nationalstrasse N 6**

Der Bundesrat wird eingeladen, in Zusammenarbeit mit den Behörden der Kantone Bern und Wallis eine zweckmässige, wintersichere Strassenverbindung aus dem Raum Spiez ins Wallis (unter Ausklammerung der Linienführung durch das

Simmental) und die Aufnahme dieser Strassenverbindung als N 6 in das Nationalstrassennetz zu prüfen, unter Einschluss eines möglichen Bahnverlades.

*Antrag der Minderheit*

(Günter)

Ablehnung des Postulates

*Antrag Gurtner*

Ablehnung des Postulates

**Postulat de la commission du Conseil national  
Route nationale N 6**

Le Conseil fédéral est invité à étudier – en collaboration avec les autorités des cantons de Berne et du Valais – une liaison routière adéquate entre la région de Spiez et le Valais (en excluant un tracé par le Simmental) qui soit praticable en hiver, en vue de l'inclusion de cette route, en tant que N 6, dans le réseau des routes nationales, en tenant compte de la possibilité de chargement ferroviaire.

*Proposition de la minorité*

(Günter)

Rejet du postulat

*Proposition Gurtner*

Rejet du postulat

**Steinegger**, Berichtstatter: Ich habe bereits gestern erwähnt: Es besteht bezüglich des Rawil (N 6) im Anhang zum Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz keine Differenz mehr. Der Rawil zwischen Thun und dem Wallis ist gestrichen. Zu dieser Streichung hat nicht eine Geringschätzung des Wallis und eine Ueberschätzung des Kantons Bern geführt. Die Mittlerfunktion des Kantons Bern zwischen Ost und West, aber auch zwischen Nord und Süd kann ja kaum überschätzt werden. Es besteht heute eher die Gefahr, dass diese Funktion im Kanton Bern geringgeschätzt wird. Zu dieser Streichung des Rawil haben in erster Linie die Geologie und der schlechte Nutzen anderer Rawil-Varianten geführt.

Der Ständerat möchte nun in einer Uebergangsbestimmung die Verbindung Bern–Wallis weiterhin im Bundesbeschluss belassen. Der Bundesrat soll bis Ende 1991 die allgemeine Linienführung vorschlagen. Wahrscheinlich würde dann die Uebergangsbestimmung wieder gestrichen, und die vom Bundesrat vorgeschlagene Linienführung käme in den Anhang zum Bundesbeschluss.

Die Kommissionmehrheit ist der Auffassung, dass das Vorgehen des Ständerates gegen das Bundesgesetz über die Nationalstrassen verstösst und auch sachlich problematisch ist. Gemäss Artikel 10 des Nationalstrassengesetzes wird die Planung über die Notwendigkeit von Nationalstrassenverbindungen und über die allgemeine Linienführung vom Bundesamt für Strassenbau in Zusammenarbeit mit den interessierten Bundesstellen und den Kantonen geführt. Die Bundesversammlung entscheidet dann auf Antrag des Bundesrates. Während wir bei der N 4 – das haben einige Kollegen nicht begriffen – mit der Zimmerberg-Variante eine Alternative hatten, die untersucht worden ist und zu der die Kantone mindestens im Vernehmlassungsverfahren Stellung nehmen konnten, wissen wir beim Uebergang Bern–Wallis nur, dass der Rawil nicht in Frage kommt und dass die Kommission des Eidgenössischen Departements des Innern für die Planung des Hauptstrassennetzes im Schlussbericht 1959 sieben geografische Möglichkeiten für eine Strassenverbindung Bern–Wallis untersucht hat: Sanetsch, Geltenhorntunnel, Rawil, Mont-Bonvin-Tunnel, Wildstrubeltunnel, Gemmi und die Verbindung aus dem Gasterntal ins Lötschental.

Die Mehrheit der Kommission ist deshalb der Meinung, dass man die Verbindung Bern–Wallis nicht im Bundesbeschluss erhalten sollte, um dann zu prüfen, ob es auch tatsächlich möglich ist, sondern, dass diese Verbindung zu streichen ist, dass man aber untersuchen sollte, ob eine derartige

Verbindung möglich ist und welche Verbindung allenfalls vorgeschlagen werden soll. Dies soll in dem vom Nationalstrassengesetz vorgeschlagenen Verfahren erfolgen. Zu diesem Zweck möchte die Kommissionmehrheit den Bundesrat in einem Postulat beauftragen, einen Bericht zu dieser Frage zu erstatten. Sollte der Bundesrat in seinem Bericht zu einer negativen Stellungnahme kommen, kann die Bundesversammlung den Bundesrat in einer Initiative oder in einer Motion zu einer entsprechenden Antragstellung verpflichten, wenn die Bundesversammlung anderer Meinung ist. Aufgrund der Berichterstattung des Bundesrates wäre die Bundesversammlung überdies auch in der Lage, den Bundesrat auf eine bestimmte Variante zu verpflichten.

Die Kommissionmehrheit hat deshalb das Postulat der ständerätlichen Kommissionminderheit aufgenommen, daran aber zwei bedeutsame Retouchen durchgeführt. Zunächst wird im Wallis kein Zielort aufgeführt. Es geht um eine Strassenverbindung Bern–Wallis. Die Erwähnung Sion–Sierre im ständerätlichen Minderheitspostulat würde die Untersuchung auf die Varianten Sanetsch, Geltenhorntunnel, Rawil und Mont-Bonvin-Tunnel beschränken und insbesondere den Lötschberg ausschliessen.

Im weiteren erwähnt das Postulat der Kommissionmehrheit die Bahnverlademöglichkeit. Damit soll die Variante Lötschberg mit Bahnverlad in die Untersuchung miteinbezogen werden, wie dies seinerzeit am Gotthard vorgesehen war und erst 1965 geändert worden ist und wie es von Müller-Meilen im März auch zur Diskussion gestellt worden ist.

Die Kommissionminderheit demgegenüber möchte mit der Zustimmung zur ständerätlichen Lösung eine Vereinfachung des Verfahrens und eine direkte Berichterstattung und Antragstellung des Bundesrates verlangen.

Die Anträge Günter und Gurtner möchten sogar die Prüfung einer zusätzlichen Nationalstrassenverbindung Wallis–Bern verhindern. Die Kommissionmehrheit ist der Auffassung, dass diese Verweigerung aus sachlichen und insbesondere staatspolitischen Gründen nicht tragbar ist. Es ist insbesondere aus föderalistischen Gründen problematisch, die N 6 zu benützen, um schnell in Bern oder Interlaken zu sein und um schnell die Feriengebiete im Berner Oberland zu erreichen und dann den Wallisern sogar das Studium einer Fortsetzung dieser N 6 in ihr Gebiet zu verweigern.

Die Kommission hat mit 16 zu 9 Stimmen die Uebergangsbestimmung des Ständerates abgelehnt. Mit 13 zu 9 Stimmen stimmt sie dem Postulat zu. Mit diesem Postulat kann den berechtigten Anliegen des Kantons Wallis Rechnung getragen und der Verweigerungshaltung in Teilen des Kantons entgegengetreten werden. Es handelt sich um eine juristisch saubere Lösung, der auch der Ständerat zustimmen könnte. Es ist ja nicht anzunehmen, dass dort das juristische Gewissen auf Dauer verschüttet ist.

**M. de Chastonay**, rapporteur: Je vous ai donné, hier déjà, les principales raisons qui ont incité les membres de la majorité de votre commission à repousser par 16 voix contre 9 l'article 4a des dispositions transitoires telles qu'acceptées par le Conseil des Etats. Je ne reviens donc plus sur cet aspect des choses.

Je préciserai tout simplement que, subsidiairement à la proposition de minorité que je me permettrai de développer tout à l'heure, un postulat a été adopté par la commission dont le texte figure dans le dépliant. Ce postulat invite le Conseil fédéral à étudier, d'entente avec les cantons de Berne et du Valais, une liaison routière praticable durant l'année. Il vous propose d'étudier précisément une variante permettant de relier les deux régions de Berne et du Valais, notamment dans l'axe compris entre Spiez et le Valais. Je reviendrai sur ce postulat mais puisque j'ai la parole, je me permets de développer à cette tribune la proposition de minorité signée par sept de mes collègues et qui tend à défendre la proposition de l'article 4a, telle qu'acceptée par le Conseil des Etats.

Il y a plus de vingt-cinq ans que la liaison Berne–Valais par une route nationale a été inscrite au réseau des routes suisses. Si pendant ce temps, les mentalités et les points de

vue ont pu changer, il ne faut pas oublier que les prévisions de trafic routier, établies pour les débats de ce conseil en 1960 déjà, ont été multipliées par quatre jusqu'en 1980. Depuis lors, les statistiques de motorisation ne font que présenter des courbes ascendantes qui démontrent bien que les vues prospectives de l'époque sont, chaque année, régulièrement dépassées.

D'ailleurs divers éléments nouveaux apparaissent dans ce dossier de la N 6 qui devraient nous inciter à adopter la solution qui permette à l'autorité fédérale, par le biais de l'article 4a des dispositions transitoires, de démarrer très vite dans l'étude d'une variante nouvelle de traversée routière nord-sud Valais-Berne. En effet, je dois vous signaler que du côté italien du Simplon, la «super-strada» avance à grands pas vers Gondo. Dans quatre ans, en 1990, cette voie rapide sera terminée et donnera une attractivité supplémentaire à l'axe Bâle-Milan par Sesto Calende, un axe aujourd'hui désaffecté du fait des grandes difficultés du trafic le long du lac Majeur. Ce bouchon supprimé, la ruée vers le Simplon sera telle que la nécessité d'une deuxième traversée déchargeant le Gothard et la N 9 sera plus évidente encore.

Il est donc indispensable de trouver ici une formule qui soit plus impérative que le postulat qui jouit de la mauvaise réputation d'entrer parfois et pour fort longtemps dans les tiroirs aux oubliettes. D'autre part, d'une manière générale, le postulat, sans être contraignant, charge le Conseil fédéral de déterminer si un projet de loi ou d'arrêté doit être présenté ou si une mesure doit être prise. Cela signifie que le Conseil fédéral, en l'occurrence le Département fédéral des transports, de l'énergie et des communications, est le seul maître de l'examen de l'opportunité de l'urgence ou de la simple nécessité de présenter un projet législatif. Le postulat, il ne faut pas l'oublier, selon l'article 35 du règlement du conseil, est classé d'office lorsqu'il n'a pas été traité dans un délai de deux ans à partir du moment où il a été présenté. Cette disposition, dans son esprit, démontre bien – s'il en était encore besoin – la fragilité du postulat dans le processus d'avènement d'une disposition légale au sens de la loi fédérale sur les routes nationales. Cela m'amène tout naturellement à vous inviter à suivre la proposition de minorité tendant à voter l'article 4a des dispositions transitoires, en sa version telle qu'acceptée par le Conseil des Etats. Cette disposition confie le soin au Conseil fédéral dans un délai échéant en 1991 de proposer aux Chambres un tracé général. L'Assemblée fédérale conserve donc toutes ses compétences. D'autre part, selon un avis du professeur Fleiner, il a été réaffirmé que les Chambres fédérales ont toute latitude d'exiger des études de solutions nouvelles à des problèmes nouveaux autrement que par la voie du simple postulat ou même de la simple motion. C'est justement ce que vous propose l'article 4a des dispositions transitoires, qui est seul à même de charger le Conseil fédéral, d'entente avec les cantons de Berne et du Valais, d'étudier et de proposer un tracé général, le principe d'une liaison directe Spiez-Valais étant maintenu dans le réseau des routes nationales.

Cette procédure de dispositions transitoires n'est pas nouvelle dans la législation que nous avons déjà débattue ici. Souvenez-vous de la teneur de l'article 1er de la loi sur la prévoyance professionnelle, où nous avons ancré pour le Conseil fédéral l'obligation de présenter un autre projet de loi dans un délai de dix ans. En l'occurrence, rien ne justifie ici deux poids deux mesures et un traitement différent pour des problèmes législatifs identiques.

En séance de commission, le représentant du Conseil fédéral a émis l'opinion que l'acceptation de l'article 4a ouvrirait la porte à un catalogue de revendications. J'abonderai volontiers dans le sens du chef du Département des transports s'il n'avait omis de préciser que la disposition transitoire telle que formulée laisse absolument intactes les compétences de l'Assemblée fédérale telles que définies précisément dans l'article 11, 1er alinéa, de la loi fédérale sur les routes nationales.

Notre conseil et la Chambre des cantons conservent, je le répète, tout pouvoir de fixer le tracé général et le type de

routes nationales à construire sur la base des propositions que le Conseil fédéral est chargé de nous présenter jusqu'en 1991.

Je vous invite donc en conclusion à vous rallier à l'avis du Conseil des Etats et à accepter la proposition de la minorité de la commission qui va dans ce sens. Cela éliminerait une divergence. Cela rendrait surtout justice à un canton qui demande depuis de nombreuses années d'être raccordé à la Suisse centrale.

**Müller-Scharnachtal:** Die SVP-Fraktion lehnt die vom Ständerat unter Artikel 4a gefassten Beschlüsse ab, wonach der Bundesrat zu beauftragen sei, bis 1991 eine Alternative zur N 6 durch das Simmental und den Rawil vorzulegen. Die Fraktion gibt ihrem Erstaunen Ausdruck, dass der Ständerat diese rechtlich diskutabile Form gewählt hat.

Der ständerätliche Beschluss muss deshalb aus formellen und rechtlichen Gründen abgelehnt werden. Auf eine rechtliche Auseinandersetzung möchte ich verzichten, weil Herr Bundesrat Schlumpf bereits anlässlich unserer Kommissionssitzung keinen Zweifel über die hier diskutierte Fragwürdigkeit dieses Beschlusses offengelassen hat. Seine Darlegungen haben überzeugt. Eine Motion oder ein Postulat wäre andererseits über solche Zweifel erhaben gewesen und hätte eine Beschränkung der Diskussion auf die materielle Seite des hängigen Problems erlaubt.

Leider war die entsprechende Diskussion nicht ohne Miss-töne möglich. Ich bedaure dies. In letzter Zeit konnte man sogar in verschiedenen Tageszeitungen davon lesen. Insbesondere wurde von verschiedener Seite versucht, den «Röstigraben» breiter zu machen und den Kanton Wallis als schmählich im Stich gelassene Region hinzustellen. Apotrophiert wurden insbesondere bernische Parlamentarier. Ich erkläre dazu in aller Form, dass sich der Rückweisungsantrag zur «Bahn 2000» nicht gegen das Vorhaben richtete, sondern gegen die vom Bundesrat vorgeschlagene Variante Süd zwischen Bern und Olten. Niemand hat sich jedoch gegen den Ausbau der Jurafuss-Linie und damit für eine Benachteiligung der Westschweiz ausgesprochen.

Wir haben uns ebenfalls gleich für drei Autobahnen als Verbindung zur Westschweiz hin verwendet, nämlich die N 5, die N 1 und die N 12. Wir waren auch dabei, als es um den Furkatunnel ging. Wir haben dem grosszügigen Ausbau der N 9 und der Simplonstrasse zugestimmt. Bern hat insbesondere den Ausbau der Lötschberg-Linie auf Doppelspur vorangetrieben. Bern ist daran, den Nordzubringer zum Lötschberg-Autoverlad zielstrebig auszubauen. Bern hat soeben die Grimselstrasse modernst ausgebaut. Auch die Nordzufahrten zum Pillon, zum Col des Mosses und zum Jaun lassen sich sehen.

Zusammenfassend: Es ist sehr ungerecht, wenn Bern als schlechter Nachbar des Wallis hingestellt wird; ungerecht, ist aber auch die Behauptung, dass das Wallis verkehrsmässig benachteiligt worden sei.

Nun zur N 6: Wenn beide Räte entschieden haben, eine dritte Alpentransversale sei nicht notwendig und das Simmental komme aus umweltschützerischen Erwägungen für eine solche Strassenführung nicht in Frage, ist es unverständlich, weshalb das nun offenbar unlösbare Problem vom Simmental ins Kander- oder Lauterbrunnental verlagert werden soll. Im Gegenteil, die dort auftauchenden Probleme erachte ich zum Teil als schwerwiegender. In diesem Zusammenhang habe ich eine Frage an den Bundesrat. Für den Fall, dass der Rat die ständerätliche Fassung von Artikel 4a oder das nationalrätliche Kommissionspostulat überweisen würde, müsste der Bundesrat eine oder mehrere Alternativen prüfen bzw. dem Rat fristgerecht vorlegen. Herr Bundesrat, bestehen schon Ideen, welche Alternative im Vordergrund stehen würde, oder anders gefragt: Hält der Bundesrat beispielsweise eine Integration des Lötschberg-Autoverlads in das Nationalstrassennetz für möglich?

Ich stelle auch Herrn Kollege de Chastonay eine Frage. Es war der ausdrückliche Wunsch Ihres Kantons, Herr de Chastonay, mit der dritten Alpentransversale in erster Linie das Mittelwallis verkehrsmässig besser zu erschliessen. Dies

wäre mit dem Ausbau des Rawils erreicht worden. Wie man gehört hat, sympathisieren Ihre Kreise nun mit wesentlich östlicher gelegenen Varianten, so dass das entsprechende Südportal einer neuen Strassenverbindung Bern-Wallis auf jeden Fall ins Oberwallis verlegt werden müsste. Wie ist das aber mit Ihrer ursprünglichen Forderung nach einer besseren Verkehrserschliessung des Mittelwallis zu vereinbaren? Es ist zwar löblich, wenn man nun offenbar aus politischen und freund-eidgenössischen Gründen die Idee nach einer dritten Nord-Süd-Strassenverbindung nicht kurzerhand aufgeben will. Auch eine Strohhalmpolitik kann gut sein, wenn Hoffnung besteht, dass schliesslich doch noch eine Lösung herauschaut. Sie ist dann fehl am Platz, wenn man damit nur falsche Hoffnungen weckt und Illusionen nachjagt. Genau in diesem Dilemma befand sich auch die SVP-Fraktion. Mit einer hauchdünnen Mehrheit entschied sie sich schliesslich ohne Begeisterung für die Ueberweisung des Postulats.

Persönlich lehne ich den Vorstoss aus den dargelegten sachbezogenen Gründen ab.

**M. Kohler Raoul:** Lors du premier débat, dans ce conseil, sur la N 6 entre Wimmis et Uvrier par le Simmental et le Rawyl, le groupe radical a pris clairement position contre cette liaison routière, pour un certain nombre de raisons sur lesquelles je n'entends pas revenir aujourd'hui.

Dans la même foulée, la majorité du groupe radical a donné son appui à la proposition de M. Weber-Schwyz de maintenir au réseau des routes nationales une liaison routière directe praticable toute l'année entre Spiez et le Valais central. On l'a dit, cette proposition a été rejetée dans ce conseil par 103 voix contre 63.

Depuis, le Conseil des Etats a pris position très nettement contre la solution Rawyl-Simmental, mais il a tenu à ce que soit maintenu le principe d'une liaison routière directe entre le Valais et la Suisse alémanique. Par 22 voix contre 15, il a décidé d'ajouter au projet d'arrêté fédéral un nouvel article 4a, dispositions transitoires, qui fixe ce principe et qui charge le Conseil fédéral de proposer un tracé général jusqu'à fin 1991. Au préalable, le Conseil des Etats avait préféré la disposition transitoire 4a à un postulat de la minorité de sa commission demandant l'étude d'une liaison routière entre Spiez et Sion-Sierre en vue de son inclusion au réseau des routes nationales.

Ce qui a frappé, lors des débats sur la N 6 au Conseil des Etats, c'est qu'à la différence du Conseil national, presque tous les membres de la Chambre des cantons souhaitaient qu'une liaison routière directe entre le Valais et la Suisse alémanique puisse être inscrite à l'avenir au réseau des routes nationales. La divergence qui séparait la majorité de la minorité du Conseil des Etats portait davantage sur les voies à suivre pour y parvenir que sur le principe même.

Notre groupe a repris le débat sur la N 6 en partant de la situation créée par le Conseil des Etats. A une faible majorité, il appuyera la proposition de la minorité de la commission. Comme il l'avait fait pour la proposition Weber-Schwyz, lors du premier débat dans ce conseil, il soutiendra donc l'article 4a retenu par le Conseil des Etats, article qui fixe le principe d'une liaison directe Berne-Valais central dans l'arrêté fédéral lui-même. Pour la minorité du groupe, cette solution est par trop contraignante. La voie choisie, celle de la disposition transitoire, n'est pas très heureuse, et le délai fixé au Conseil fédéral pour proposer un tracé général beaucoup trop court.

Au cas où notre conseil ne retiendrait pas la formule choisie par le Conseil des Etats, notre groupe, dans sa très grande majorité, soutiendra le postulat de la commission. Celui-ci ressemble comme un frère jumeau au postulat de la minorité de la commission du Conseil des Etats. On a simplement ajouté à la panoplie des solutions possibles celle du chargement ferroviaire des véhicules routiers.

A titre personnel, je vous recommande de retenir la solution choisie par le Conseil des Etats, car j'estime que l'élimination pure et simple d'une liaison routière directe entre le Valais et la Suisse alémanique pénalise durement une

région, le Valais central, qui, du fait de l'échelonnement de la construction des routes nationales, est servie parmi les dernières. L'aménagement du réseau des routes nationales a pour but de favoriser la prospérité générale du pays et d'égaliser les chances des divers groupes de population et des différentes régions du pays. Je ne vois pas pourquoi le Valais central devrait en être privé. La situation économique, la démographie, la géographie, le développement des transports ne se sont pas fondamentalement modifiés depuis vingt-cinq ans pour que l'on puisse supprimer, d'un trait de plume, un des maillons de ce réseau des routes nationales, dont on a dit qu'il formait un tout cohérent et dont l'achèvement se fait attendre. Sans doute, les climats psychologique et politique ont évolué, mais j'estime que ce n'est pas au Valais d'en faire les frais.

Si j'ai pu me convaincre qu'une liaison routière Berne-Valais, par le Simmental et le Rawyl, posait de nombreux problèmes difficiles à résoudre, je n'arrive toutefois pas à comprendre pourquoi, du côté bernois, on s'oppose à la recherche d'autres solutions. Je souhaite qu'à l'avenir les autorités du canton de Berne, lorsqu'elles auront à définir la politique cantonale des transports, interprètent, mieux que cela n'a été le cas dans un passé récent, le rôle de trait d'union que doit jouer ce canton entre la Suisse alémanique et la Suisse romande tout entière.

**Bäumlin:** Im Namen der sozialdemokratischen Fraktion beantrage ich Ihnen, es sei an unserem bisherigen Beschluss festzuhalten, die vom Ständerat vorgeschlagene Uebergangsbestimmung Artikel 4a (neu) sowie das Postulat seien abzulehnen.

Persönlich bin ich seit elf Jahren am Widerstand gegen die N 6 beteiligt. Die Frage der N 6 durch das Simmental dürfte nun entschieden sein. Aber ich bin nur halbwegs befriedigt, und vor allem mache ich mir keine Illusionen. Der Meinungsumschwung in der Öffentlichkeit, der in den letzten Jahren immer deutlicher geworden ist, hat in diesem Parlament keinen Niederschlag gefunden. Ich denke an die Abstimmungen von gestern über die N 4, aber auch an andere. Der Meinungsumschwung in der Öffentlichkeit wird hier einfach nicht zur Kenntnis genommen! Ökologische und verkehrspolitische Gründe, die es dringend nahelegen würden, ein Nationalstrassennetz von einer Dichte, die es sonst auf der Welt kaum irgendwo gibt, zu korrigieren, werden übergangen. Wenn die N 6 durch das Simmental nicht zustandekommt, so einfach deswegen, weil die geologischen Verhältnisse eine solche Strasse und den Durchstich unmöglich machen.

Zum Beschluss des Ständerates: Er ist Beweisstück für das, was ich soeben vorgetragen habe. Es gibt ökologische, verkehrspolitische und andere Gründe gegen die N 6 durch das Simmental; sie haben aber nicht den Ausschlag gegeben, und weil nun die vorgesehene Linienführung unmöglich ist, soll à tout prix eine Alternative herbeigezaubert werden. Ich unterstreiche, dass das Vorgehen des Ständerates, der sich oft als rechtliches Gewissen versteht, klar gesetzeswidrig ist. Der Bundesrat hat sich schon auf diesen Standpunkt gestellt, und wir werden es von ihm sicher noch zu hören bekommen: Die Bundesversammlung entscheidet nach Artikel 11 des Nationalstrassengesetzes auf Antrag des Bundesrates endgültig über die allgemeine Linienführung und die Art der zu errichtenden Nationalstrassen.

Was uns mit Artikel 4a vorgeschlagen wird, ist aber keine «allgemeine Linienführung», sondern ein Grundsatzentscheid, was jedoch nicht vorgesehen ist. Weiter sollte unser Rat auf Antrag des Bundesrates beschliessen können. Das bedeutet auch, dass vor Formulierung des bundesrätlichen Antrages nach Möglichkeit Alternativen geprüft werden sollten. Die Kantone wären zu begrüssen und dergleichen. Dieses ganze Vorverfahren ist mit dem Antragsrecht des Bundesrates verbunden.

Der Beschluss des Ständerates ist aber auch sachlich schlecht begründet. Ich muss folgendes einräumen: Wenn schon eine N 6, dann, wenn es möglich wäre, am ehesten mit Durchstich Rawil; das wäre ungefähr in der Mitte der

schon bestehenden Autobahn, die das Wallis von unten her erschliesst, und der BLS-Strecke. Geht man vom Rawil nach Westen, kommt man allenfalls zu einer touristisch interessanten Strasse, aber sicher nicht zu einer Strasse, die das Mittelwallis besser erschliesst. Je mehr man nach Osten geht, desto näher kommt man an den Lötschberg heran. Verschiedene Varianten wurden geprüft: Vor Jahren erhielten wir eine Dokumentation, die zeigt, dass Strassen, die das Frutigtal (mit einem Durchstich vom Frutigtal aus) passieren würden, geeignet wären, die Thermalquellen von Leukerbad zu gefährden. Ist das die Absicht? Ich will nur soviel sagen: Es gibt kaum sachlich vertretbare Alternativen. Strassen in der Nähe der BLS würden der Schiene die Totalkonkurrenz ansagen, nachdem man nun den Lötschberg auf zwei Spuren ausbaut. Das ist ökologisch und verkehrspolitisch nicht tragbar.

Zum Postulat: Man spricht sich nicht gerne gegen ein Postulat aus, weil man einräumen möchte, prüfen mag man allzumal. Aber in diesem Falle gebietet die Ehrlichkeit, diesen Vorstoss abzulehnen, da vorauszusehen ist, dass das Postulat nur ein negatives Ergebnis herbeiführen kann. Man sollte nicht etwas vorgaukeln, nicht neue Hoffnungen heraufbeschwören, die schliesslich mit grösster Wahrscheinlichkeit nur enttäuscht werden könnten. Der Kommissionspräsident hat argumentiert, staatspolitische Gründe sprächen für das Postulat. Ja – staatspolitische Gründe sprächen dafür, wenn das Postulat sachlich mehr als eine Beschwichtigungsfunktion haben könnte. Aber mehr als das liegt meines Erachtens nicht drin. Herr de Chastonay hat sicher zu Recht vom schlechten Ruf der Postulate gesprochen, die allzuoft in den Schubladen vermodern würden. Es sollte jetzt endlich Ruhe einkehren. Schaffen wir eine klare Situation, die es uns erlaubt, neu zu überlegen, andere Lösungen, z. B. für das Simmental, zu finden und die Probleme im Wallis neu zu überdenken! Ich bin auch für den Weiterausbau der BLS und insbesondere für einen Ausbau der Möglichkeiten zum Autoverlad.

Das alles soll möglich sein; das wollen wir nicht bekämpfen, wenn wir das Postulat ablehnen.

Ich empfehle Ihnen also, am bisherigen Beschluss festzuhalten und den neuen Artikel 4a abzulehnen.

Eine Schlussbemerkung: Auch wenn Sie so beschliessen, wie ich es Ihnen empfehle, hat das Resultat irgendwie etwas Unbefriedigendes, weil dann nur gerade die N 6 ersatzlos gestrichen würde, während alle anderen Strecken bestätigt würden. Darüber würden sich vielleicht unsere Walliser Freunde ärgern, und dafür hätte ich sogar ein gewisses Verständnis. Aber nachdem ich dieses Verständnis bekundet habe, möchte ich mit aller Entschiedenheit folgendes festhalten: Ich und meine Fraktion können nichts dafür, wenn nach jahrelanger Arbeit am Schluss nur dieses kleine Ergebnis, diese kleine Korrektur herauskommt. Wir hätten auch anderes streichen wollen. Dass das nicht möglich ist, ergibt sich daraus, dass der Prozess des Umdenkens, der im Volke weitherum in Gang gekommen ist, in diesem Rat nicht zureichend stattgefunden hat.

**Günter**, Sprecher der Minderheit: Ich kann dort weiterfahren, wo Kollege Bäumlin aufgehört hat. Die Expertenkommission hat seinerzeit zu zwei Strecken nein gesagt, nämlich zum Ypsilon in Zürich und zur N 9. Unser Rat und der Ständerat haben jetzt zu diesen beiden Strecken ja gesagt. Das einzige, was jetzt nicht beschlossen wird, als Ergebnis einer jahrelangen Ueberprüfung durch die Expertenkommission und als Folge vieler Berichte, ist die N 6. Aber da darf man die Walliser trösten: Auch das ist nicht zustande gekommen als Ergebnis eines Umdenkens, als Ergebnis eines wachsenden Umweltbewusstseins, als Ergebnis der Einsicht, dass mehr Zurückhaltung im Strassenbau ein Zeichen der Zeit wäre, sondern nur dank des Wankens der Staumauer von Tseuzier und wegen der geologischen Verhältnisse. Effektiv hat die lange Prüferzeit nur eines zur Folge gehabt, nämlich dass wir etwas Zeit gewonnen haben. Während dieser Zeit hat im Volk, aber nicht in den Räten, ein manifestes Umdenken stattgefunden. Immerhin ist das

etwas, wenn auch nicht so viel, wie man sich wahrscheinlich erhofft hat.

Wenn man nun dem Artikel 4a des Ständerates zustimmt, beginnt das ganze Prozedere von vorne. Wieder muss geprüft werden, und wir kennen alle das Ergebnis: Es kann dabei keine Strassenverbindung Berner Oberland–Wallis herauskommen.

Man hat seinerzeit den Rawil nicht aus Zufall gewählt, sondern es war das Projekt, das man noch als realisierbar erachtete, obwohl es mit grossen Kosten verbunden gewesen wäre. Herr Müller hat darauf hingewiesen, dass in jedem anderen Tal im Berner Oberland die Situation politisch und wahrscheinlich auch geologisch noch schwieriger ist. Letzten Samstag fand die Hauptversammlung der Volkswirtschaftskammer des Berner Oberlandes statt. Dieser Volkswirtschaftskammer gehört alles an, was in der Wirtschaft Rang und Namen hat. Dort hat der Gemeindepräsident von Lauterbrunnen, Arthur von Allmen, ein überaus strammer freisinniger Grossrat und Unternehmer, gesagt, ein Breithorn-tunnel werde nur über Leichen gebaut. Er hat einen flammenden Aufruf an die Versammlung gerichtet, sich mit allen möglichen Mitteln – er hat nicht gesagt: mit allen rechtlichen, sondern mit allen möglichen und denkbaren Mitteln – gegen eine derartige Zumutung zu wehren. Das illustriert etwa die Tonlage. Wir dürfen davon ausgehen, dass jede andere Autoverbindung als der Rawil eine Illusion ist, und der ist (was ich sehr begrüsse) auch nicht möglich. Ich glaube nun, wenn man in irgendeiner Art die Hoffnung im Wallis nährt, diese Verbindung sei doch möglich, dann ist das eine unredliche Politik; es ist vor allem auch unredlich gegenüber den Wallisern. Wir müssen ihnen sagen, dass die einzige Möglichkeit in einer Verbesserung und Verbilligung des Autoverlades durch den Lötschberg liegt. Ich habe an diesem Pult schon gesagt, dass unsere Fraktion den Gratistransport durch den Lötschberg unterstützt, wenn die Walliser so sehr an dieser Verbindung hängen. Aber eine Autoverlad-Strassenverbindung ist nicht möglich und soll nicht gebaut werden. Gott sei Dank wissen wir, dass auch viele Leute im Wallis einsichtig werden, und zwar vor allem die Kreise, die seinerzeit in kürzester Zeit 4000 Unterschriften für die Initiative «Rettet das Simmental» gesammelt haben. Wir möchten unser Verständnis für die Anliegen des Wallis bekunden, indem die Bahnverbindung verbessert wird. Ich meine, im Postulat müsste das gesagt werden. Das Postulat der Kommission ist zwar in zweierlei Hinsicht besser als der Artikel 4a des Ständerates. Es enthält keine zeitliche Begrenzung, und vor allem ist es nicht so bindend. Aber es steht immer noch drin, man müsse die Strassenverbindung prüfen. Wir wissen alle, dass das ein Unsinn ist, und ich bin dagegen, dass wir hier etwas beschliessen, von dem wir wissen, dass es nicht realisierbar ist, das gar falsch ist, nur weil wir glauben, wir täten den Wallisern damit etwas Gutes. Wir tun gar nichts Gutes! Wir enttäuschen sie etwas später nur um so mehr. Wir müssen ihnen klar sagen, wie die Dinge sind. Dann müssen wir ihnen dort helfen, wo wir es können, nämlich bei der Verbesserung der Bahnverbindungen. Es wäre viel besser gewesen, man hätte das Postulat nur auf diesen Punkt beschränkt.

Meine Fraktion kann dem Postulat, wie es heute formuliert ist, nicht zustimmen, weil die Strassenverbindung immer noch darin enthalten ist.

**Frau Gurtner**: N 6-Strassentheater oder N 6-Zwängerei, so müsste dieses leidige Kapitel überschrieben werden. Die N 6 mit Rawiltunnel ist aus geologischen Gründen nicht realisierbar. Herr Steinegger hat das vorhin ausführlich dargelegt. Dieses Thema ist in dem Sinne vom Tisch, darüber brauchen wir uns nicht mehr zu unterhalten. Die N 6 soll ersatzlos gestrichen werden, das war der Entscheid des Nationalrates im letzten März. Um so unverständlicher wird der Antrag des Ständerates, eine direkte Verbindung Spiez–Wallis grundsätzlich im Nationalstrassennetz zu belassen, wobei eine Linienführung durch das Simmental ausgeschlossen wird.

Drei Stichworte gehen mir dabei durch den Kopf.

Erstes Stichwort: Waldmord. Heute müssen wir doch von Waldmord sprechen. Waldsterben ist bereits ein verschleiernder Begriff.

Hat dieser Rat mit der Sondersession seine Verantwortung in dieser Sache bereits erfüllt? Geht es jetzt nur noch darum, jedes Jahr bedauernd festzustellen, dass der Wald kränker und kränker wird?

Zweites Stichwort: Starrköpfigkeit. Vor 25 Jahren haben National- und Ständerherren beschlossen, eine Nationalstrasse Spiez-Wallis zu realisieren. Mögen geologische, umweltschützerische, wirtschaftliche, verkehrspolitische Gründe noch so sehr dagegen sprechen, ein Umdenken findet nicht statt, Beschluss ist Beschluss, und was einmal beschlossen ist, muss durchgeführt werden. So scheint es mir.

Drittes Stichwort: Realitätsverlust. Ich möchte wissen, wo und wie und wozu eine Linie ausserhalb des Simmentals realisiert werden soll. Mehr im Westen, direkt neben der N 12 oder mehr im Osten, parallel zum Lötschberg, oder wollen Sie endgültig – den Kopf im Sand – eine direkte Tunnellinie Bern-Sitten realisieren? Und wieviel darf dieses sinnlose Unternehmen kosten? Etwa das zehnfache einer 10. AHV-Revision. Noch diese Woche verhandeln wir das Budget 1987. Bei den Kosten für soziale Anliegen werde ich Ihnen genau zuhören, meine Damen und Herren, wie es um unsere Finanzen steht.

Das Postulat der Nationalratskommission ist aufgrund der Ständeratsdebatte entstanden. Da mir absolut keine plausiblen Gründe für diese Strassenverbindung in den Sinn kamen, habe ich das Protokoll des Ständerates durchgelesen. Dabei könnte man ja nun den Eindruck bekommen, der Entscheid, die Verbindung ins Wallis nicht zu realisieren, wäre einzig gegen den Kanton Wallis gerichtet. Von Gleichbehandlung der Landesteile wird da gesprochen und die N 9 völlig vergessen. Oder vom Kanton Wallis, der einem Konflikt mit dem Nachbarkanton Bern aus dem Wege gehen will. Aber der Kanton Bern habe nicht das Recht, auf seinem Gebiet eine Verbindung ins Wallis zu realisieren. Das Wallis sei isoliert, es würde als einziger Kanton seit 25 Jahren auf eine Verbindung warten. Der Zugang ins Wallis über die N 9 bringe grosse Umwege mit sich und der Autoverlad durch den Lötschberg bringe oft lange Wartezeiten. Tatsache bleibt aber, dass heute bereits drei wintersichere Verbindungen ins Wallis bestehen. Ueber die N 9 und N 12 vom Unterwallis her, über Vevey-Freiburg-Bern, und durch den Lötschberg- und Furkaautoverlad. Doch das sind alles Dinge, die in diesem Rat von vielen und schon oftmals gesagt worden sind. Kaum ein Wort im Protokoll des Ständerates zu umweltschützerischen Ueberlegungen. Die erschreckenden Bilder und Berichte über den Zustand unseres Waldes, wonach jeder zweite Baum krank ist, sollten uns warnen. Den grössten Anteil geschädigter Bäume weist mit 65 Prozent die Alpensüdseite auf. In den Gebirgsregionen drohen die Schutzwälder ihre Funktion zu verlieren. Jedes Kind weiss heute, was getan werden müsste, nämlich den Autoverkehr zu reduzieren, um die Emissionen des Strassenverkehrs zu verhindern.

Schliesslich gibt es auch wirtschaftliche Gründe, die sehr wohl im Interesse des Kantons Wallis liegen, dieses Projekt nicht zu realisieren. Der Tourismusforscher Prof. Jost Krippendorf hat in seinem Buch «Alpsegen-Alptraum» nachgewiesen, dass der Schweizer Tourismus nur eine Chance hat, wenn er mehr auf Qualität statt auf Quantität setzt, dass der Freizeitmensch der Zukunft Ruhe und Erholung in einer intakten Umwelt sucht und nicht die Fortsetzung der Hektik und des Stresses des Grossstadtlaltages. Mit andern Worten, die abgeholzten Bäume für die Skipiste in Crans-Montana sind sowohl ein ökologischer wie auch ein wirtschaftlicher Unsinn. Und eine Autobahn Spiez-Wallis wäre nur noch eine Krönung dieser Fehlentwicklung. Aus dieser Sicht müssen wir beim Entscheid des Nationalrates vom letzten März bleiben, nämlich der ersatzlosen Streichung der N 4. Ich bitte Sie, der Mehrheit auf Streichen der Uebergangsbestimmungen zuzustimmen (Art. 4a), und weil es in dieser

Sache absolut nichts mehr zu prüfen gibt, bitte ich Sie, auch das Postulat der Kommission des Nationalrates abzulehnen.

**Dիրren:** Unser Fraktionssprecher, Herr Rüttimann, hat sich gestern zu dieser Variante geäussert und Ihnen gesagt, mit einigen wenigen Ausnahmen habe die Fraktion dieser Variante zugestimmt.

Wohl wissend, dass der Ruf des grossen Kantons Bern besser ins Gehör geht, möchte ich trotzdem nochmals einige Fakten in Erinnerung rufen, denn wenn es keine Hoffnung mehr gibt, dann muss man mindestens noch einen Schrei ausstossen:

Herr Günter, die 4000 Unterschriften bezogen sich nicht auf die Variante Rawil, sie sind heute gegenstandslos zu dem, was wir Ihnen vorschlagen, und diese Opposition ist ein verschwindend kleiner Teil in unserem Wallis. Die Vertreter des Standes Bern haben soeben mit ihren Interventionen und der unheiligen politischen Allianz erneut ihre Kraft demonstriert und den Schwächeren an die Wand gespielt. Frau Gurtner, wir beweisen Flexibilität, denn wir haben andere Varianten studiert, wir sind nicht so starrköpfig, wie Sie uns nun taxieren, und den Tourismus wissen wir zu pflegen. Wir jagen nicht nach Illusionen, Herr Müller, der Col du Pillon führt ins Waadtland, die Grimsel ist während drei bis vier Monaten geöffnet, und die Variante Lötschberg führt in den unteren Teil des Oberwallis, d. h. unmittelbar ins Mittelwallis. Von Brig bis Sitten sind es 60 km und vom Ausstieg Gampel in die Kantonsstrasse bis Sitten noch rund 40 km. Die Strassenverbindung, wie sie vor 25 Jahren verankert wurde, soll heute ohne Prüfung, ohne Alternative ersatzlos gestrichen werden. Obschon der Verkehr um ein Vielfaches zugenommen hat und der Bahnverlad fast von allen Kreisen nur als mittelfristige Uebergangslösung angesehen wird, verschliessen Bundesrat und andere gegnerische Kreise bewusst die Augen vor dieser Wirklichkeit. Zur Erinnerung sei erwähnt, dass zwischen 24.00 und 06.00 Uhr auch heute noch keine Verlademöglichkeit besteht und wir Walliser an drei Ausfahrten Brückenzölle bezahlen müssen.

Südlich des Simplonpasses nähert sich die Superstrada mit Riesenschritten unserer Grenze, und bald wird das Teilstück Varzo-Lago Maggiore befahrbar sein. Der internationale Verbindungswille durch eine zusätzliche Nord-Süd-Verbindung wird zur Zeit durch die Italiener weit stärker und ausgeprägter getragen als von unsern freundeidgenössischen Instanzen und Nachbarn.

Die Linie Basel-Bern-Brig-Milano und Genua mit dem neu geplanten Hafen ist sowohl als Eisenbahntransversale als auch als neue Nord-Süd-Strassenachse bestens prädestiniert, diesen Verkehrsfluss in kurzer Zeit zu befördern. Es geht um die Verbindung des Wallis, Mittelwallis und Oberwallis mit der übrigen Schweiz, einer peripheren, teils abgeschlossenen Region mit dem grossen schweizerischen Industrie- und Gewerbepotential. Es geht also um «Lückenschliessen», wie Sie, Herr Bundesrat Schlumpf, zu sagen pflegen. Hier geht es um mehr als um reine Solidarität. Es geht um Konsequenz und um Gleichberechtigung, es geht darum, Lücken zu schliessen, wie Sie gestern bei der Argumentation bezüglich des Teilstücks Knonauer Amt wiederholt zu unterstreichen pflegten. Diese Verbindung wird von Ihrem Departement, von der Bundesratsseite, von der Mehrheit der Kommission und gewissen Gruppierungen bekämpft und als einziges Teilstück der nun überprüften Teilstücke gestrichen. Dadurch wird der industrie- und gewerbepolitische und volkswirtschaftliche Zusammenschluss bedeutend erschwert und dem regionalen Gefälle erneut noch mehr Vorschub geleistet.

Es wird uns vorgeworfen, wir hätten bereits eine gute Verbindung über Vevey nach Bern mit ein paar zusätzlichen Minuten Fahrzeit. Das stimmt, aber die Ökologen unter Ihnen – als solche haben sich in der laufenden Diskussion eine ganze Reihe entpuppt, die letzte extreme war vorhin an diesem Pult – mögen sich einmal die Praxis vor Augen führen. Diese Fahrzeit ist nur bei ständiger Hochgeschwindigkeit mit bedeutend mehr Kilometer und einem grösseren

Benzinverbrauch von etwa zehn bis fünfzehn Litern möglich.

Ist das etwa das von Ihnen viel zitierte Umweltbewusstsein? Ist das umweltschonendes, energiesparendes Verhalten? Oder entbehrt dies nicht jeder Logik?

An der letzten GV der Litra haben Sie, Herr Bundesrat Schlumpf, dargelegt, dass neben dem Gotthard und anderen nun auch der Lötschberg ernsthaft in die Evaluation miteinbezogen werden sollte. Dies ist eine längst erkannte logische Konsequenz der Verkehrspolitik, wie sie in verschiedenen Konzepten festgehalten ist. Sie darf nicht reines Lippenbekenntnis bleiben. Diese zweite Nord-Süd-Verbindung, die ja in allen Konzepten früheren und heutigen Datums verankert ist und den überschüssigen Warentransport der Gotthardlinie aufnehmen soll, hat zwei grosse Vor- teile:

1. Die Warenladungen müssten nicht mehr von bisher 600 m auf über 1200 bis 1300 m hochgezogen werden.

2. Sie würde das jetzige Trasse von Bahn und Tunnel freistellen. Es könnte somit ohne wesentlich grössere Landbeanspruchung, unter Einbezug der heutigen Zubringer und der vorinvestierten Millionen, berner- und walliserseits umweltschonend bestens ausgenützt, eine ganzjährige, den Erfordernissen entsprechende Strassenverbindung erstellt werden. Dies gilt sowohl für den Zubringer Kandersteg wie für den Ausläufer nach Brig ins Oberwallis und die Abfahrt über Hohtenn-Steg-Gampel ins Mittelwallis. Aber bisher haben wir in dieser Richtung wenig guten Willen verspürt. Wir wurden eher immer wieder mit Hammermethoden kuriert, wenn ich an die Abgeltung der Wasserkraft, den Ausbau des Simplontunnels, die SBB-Doppelspur im Wallis usw. denke. Die Bevölkerung ist frustriert und enttäuscht, und es ist ihr kaum übelzunehmen, wenn sie hie und da an eine eigenständige Rottenrepublik denkt.

Der Rawil ist auch für uns gestorben. Aber es wurden bereits verschiedene andere Varianten (Lötschberg-Mollens-Adelboden!) studiert und publiziert. Leider muss bei jeder Variante bernischer Boden beansprucht werden, und da ist bei so wenig gutem Willen und geringem Verständnis wohl jede noch so kompromissfreudige Variante zum Scheitern verurteilt.

Herr Präsident, Sie haben gestern einen Handel vorgeschlagen, indem wir beim Knonauer Amt auf die Variante Ständerat einsteigen sollten, damit dieser dann der von unserem Rat bzw. der Mehrheit vorgeschlagenen Variante, Streichung der N 6, zustimmen würde. Auf Kosten dieser Bern-Wallis-Verbindung wollen Sie die Vorlage retten. Ein solches Vorgehen kann nicht akzeptiert werden. Ein Postulat bringt uns wenig; denn der Glaube an die Realisation fehlt uns.

Abschliessend muss ich festhalten, dass die Mehrheit der Kommission Biel – nach Abwägung aller Vor- und Nachteile – einer Variante ins Wallis zugestimmt hat. Herr Günter, nehmen Sie dies zur Kenntnis.

Was gestern in der Begründung von Herrn Bundesrat Schlumpf für das Knonauer Amt angewandt wurde, sollte auch hier seine Gültigkeit haben: Der Initiative, vertreten durch Herrn Bäumlin, wird Rechnung getragen, indem das Simmental ausgeklammert wird! Diese Initiative wird dadurch gegenstandslos.

Die Regierung und der Walliser Grosse Rat haben sich für eine Nord-Süd-Verbindung ausgesprochen. Es geht hier um einen Grundsatzentscheid, der rechtlich wie andere Entscheide zu begründen ist. Ich glaube kaum, Herr Bäumlin, dass Herr Fleiner das Recht weniger gut auslegt als Sie. Es geht um Varianten, die noch zu prüfen sind. Es geht um Solidarität mit einem verkehrstechnisch schwierig erschliessbaren Randkanton, der gleichzeitig Bindeglied zwischen Ländern ist. Es geht um das Prinzip der Prüfung weiterer Alternativen.

Wir schlagen Ihnen hier eine Linienführungsvariante vor – unter Berücksichtigung eines angemessenen Zeitraums zur weiteren Abklärung vor dem endgültigen Entscheid. Zum wiederholten Male: Die N 6, die Nord-Süd-Verbindung, wurde als einziges Teilstück gestrichen. Ich bitte Sie, schlagen Sie die Türe nicht endgültig zu.

Ich ersuche Sie, Absatz 4 (neu), der die weitere Ueberprüfung und das Prinzip aufrechterhält, zuzustimmen.

**Hari:** Kaum sind die Diskussionen um Simmental und Rawilstrasse verhallt, beginnt der Kampf neu im Kandertal mit dem Lötschbergtunnel, im Lauterbrunnental mit dem Breithorntunnel. Die Strecke Spiez-Kandersteg führt 28 km durchs Kandertal. Es handelt sich hier um ein eher enges Tal mit verschiedenen Seitentälern mit den Fremdenkurorten Aeschi, Kiental, Frutigen, Adelboden und Kandersteg. Dieses Tal zeichnet sich aus durch recht grosse Naturschutz- und Wildschutzreservate. Die Umweltbelastung in diesem Tal hat heute die erträgliche Grenze weit überschritten. Polizei und Behörden sind heute bereits ausserstande, den auf der zum Teil bereits ausgebauten Strasse anfallenden Verkehr zu bewältigen. Die sich häufenden Verkehrszusammenbrüche sind natürlich eine Folge der Tarifvergünstigung am Lötschberg, die wir selbstverständlich auch unterstützt haben.

Die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahnen rechnen mit einer gewaltigen Steigerung des Güterverkehrs. Man spricht etwa von einer Verdrei- bis Vervierfachung. Damit, das habe ich hier an diesem Pult schon einmal gesagt, käme das Schluckvermögen des Tunnels an die absolut oberste Grenze. Die Lärmbelastung durch Strasse und Bahn ist bereits heute sehr hoch in unseren Tälern.

Diejenigen Argumente, die ich jetzt bezüglich des Kandertals erwähnt habe, gelten selbstverständlich auch für das Lauterbrunnental mit seinen Tourismusgebieten Wengen und Mürren.

Wir sind trotz allem Verständnis für unseren schönen Nachbaranton Wallis schlicht und einfach nicht bereit, unseren ohnehin recht kargen Bergbauernboden, wie auch unsere schönen Erholungsgebiete dem Moloch Verkehr zu opfern. Ich ersuche Sie dringend, den Antrag des Ständerates in Artikel 4a neu, wie auch das Postulat der Kommission des Nationalrates abzulehnen.

**Mme Vannay:** Au mois de mars de cette année, notre conseil, à une confortable majorité, a suivi la proposition du Conseil fédéral de sortir du réseau des routes nationales le tronçon de la N 6 Thoune-access à la N 9 par le tunnel du Rawyl. Le Conseil des Etats en a fait de même en septembre dernier.

Pourtant, tout n'est pas encore réglé puisque certains veulent à tout prix maintenir une disposition transitoire dans l'arrêté fédéral. Ils veulent maintenir un principe de liaison routière nord-sud pour relier le Valais central au Plateau suisse, à travers les Alpes bernoises, tout en évitant le Simmental. Ils font donc appel à la science du Conseil fédéral pour proposer un tracé qu'ils ne sont pas capable de suggérer eux-mêmes. Et pour cause, ils font appel à l'Assemblée fédérale pour admettre un principe, alors même que la loi sur les routes nationales nous prescrit de fixer un tracé. Ils continuent de plaider en invoquant des nécessités techniques et politiques, des aspirations historiques, culturelles et sociales, des impératifs d'équité et de solidarité confédérale, et j'en passe.

Dans certains milieux, cette percée routière nord-sud est vraiment devenue un mythe. On y croit comme on croit au Père Noël, et l'on en espère autant. Elle sert donc à certains politiciens à démontrer leur soi-disant capacité à défendre les intérêts du Valais, même s'ils ont été incapables de négocier un programme de remplacement, alors même qu'ils savaient la N 6 condamnée. Elle sert en même temps à occulter les problèmes réels actuels qui se posent à notre canton. Pendant que l'on récrimine, on ne se prend pas en charge et pendant que l'on accuse les autres d'être responsables de ses propres difficultés, on oublie d'en chercher les causes et d'y apporter les solutions justes. Alors faut-il vraiment céder à l'appel des sirènes en inscrivant un principe de liaison routière Nord-Sud dans l'arrêté fédéral ou, au contraire, faut-il pratiquer une politique cohérente des transports, de l'énergie et de l'environnement, en refusant le mythe tout en apportant des améliorations au réseau exist-

tant, des solutions au problème de communication de notre longue vallée du Rhône, et en dynamisant toutes les mesures de politique régionale propres à aider un canton de montagne?

Pour ma part, je suivrai l'exemple d'Ulysse et je ne me laisserai pas séduire par une vaine promesse. Car la proposition de la minorité n'est rien d'autre qu'une vaine promesse, un miroir aux alouettes dont on se servira encore pendant des décennies, mais qui ne nous apporte absolument rien à court terme ni à moyen terme. On sait aussi que le jour où l'on aurait un bon projet défendable à tous points de vue, on pourrait alors revoir l'arrêté fédéral, comme ce fut le cas en 1965 pour le tunnel du Gothard, en 1971 pour le contournement nord et ouest de Zurich, ou encore en 1984 pour la Transjurane. Mais aujourd'hui, et dans l'état actuel des choses, vous me pardonneriez de dire ouvertement que je ressens cette proposition de minorité comme parfaitement hypocrite et illusoire.

Lors du débat de mars, j'avais déjà esquissé quelques propositions pour l'amélioration rapide du trafic public et privé dans tout notre canton. Rappelons à titre d'exemple qu'il faut plus de temps à un Valaisan de St-Gingolph pour se rendre chez son ami valaisan de Gletsch qu'à n'importe quel Valaisan pour atteindre Berne. Je ne vais donc pas relire cette liste de réalisations souhaitables, puisqu'elle figure déjà au *Bulletin officiel*, mais je vous prierai, en conclusion, d'accueillir avec bienveillance ces propositions et d'autres plus élaborées que les Valaisans ne manqueront pas de vous faire parvenir dans un proche avenir. Il en ira de votre contribution concrète au développement économique et social de notre canton. C'est de cela que nous avons besoin maintenant et non pas d'un principe pour les calendes grecques.

**Oehen:** Sie haben gestern mit einer deutlichen Mehrheit den Autobahnbau durch das Knonauer Amt beschlossen. Für diesen für mich und viele Mitbürger schwer verständlichen Entscheid mögen zwei Argumente, die hier mehrfach vorgetragen wurden, mitbestimmend gewesen sein; dies veranlasst mich jetzt, an dieses Pult zu kommen. Es sind dies die Argumente der Verbindungsfunktion von Deutschland nach Italien für den weiter anschwellenden Nord-Süd-Privatverkehr im Rahmen der EWG und der Anschluss des innerschweizerischen Wirtschaftsraumes an das ostschweizerische Autobahnnetz. Sinngemäss werden genau die gleichen Argumente für die Aufrechterhaltung des Planes einer N 6 ins Wallis geltend gemacht, respektive für die Studie einer wintersicheren Strasse gemäss Postulat aus dem Raume Bern ins Wallis angeführt.

Wenigstens jene, die nicht völlig auf den sogenannten wirtschaftlichen Fortschritt eingeschworen sind, müssten heute einsehen, dass eine verhängnisvolle Entwicklung für jedes Gebiet, das, wie man so schön sagt «durch eine Autobahn erschlossen wird», fast zwangsläufig einsetzt: Die Zunahme des Verkehrs mit allen seinen Folgen für die Umwelt und die sozialen Strukturen der Gesellschaft ist mit Sicherheit zu erwarten. Das Oberwallis wurde vor wenigen Jahren mit der wintersicheren Furka-Oberalpbahn beschenkt. Die damit zusammenhängenden Diskussionen in diesem Rate klingen vielen von uns noch in den Ohren nach. Die Strassen durch das Rhonetal und die Simplonstrasse sind sehr gut ausgebaut. Die Lötschbergbahn sichert eine rasche und sichere Verbindung von Brig nach Bern. Wenn das Oberwallis seinen lebenswerten Charakter und die Umweltqualität noch einigermaßen bewahrt hat, dann wegen eines gewissen Distanzschutzes in bezug auf den Privatverkehr, Herr Dirren! Es ist betrüblich, feststellen zu müssen, dass noch immer starke Kräfte wirksam sind, welche das Heil unseres Landes im Ausbau zu einer internationalen Verkehrsdrehscheibe sehen, welche eine landesinterne Strassendichte wünschen, die aus unserem schönen Lande eine Megapolis helvetica werden lassen, für die offenbar ein einziger Industrieraum Schweiz das erklärte Ziel ist.

Es wird angesichts der bedrohlichen Umweltentwicklungen viel von Umdenken gesprochen. Jetzt müssen wir beweisen,

dass wir aufgrund des Denkens auch zum Handeln fähig sind.

Ich bitte Sie, mit der Kommissionsmehrheit Artikel 4a zu streichen, aber auch das Postulat der Kommission abzulehnen.

Gestatten Sie mir noch eine Replik auf das engagierte Votum von Herrn Kollega Dirren: Ich habe den Eindruck bekommen, dass Sie an einem Walliser Minderwertigkeitskomplex leiden. Anders sind Ihre Angriffe gegen die Vertreter des Kantons Bern und gegen die verschiedenen Entwicklungen und Beschlüsse nicht zu erklären. Ausserdem scheinen Sie mir ein würdiger Vertreter einer rein ökonomischen Denkweise zu sein; von ökologischen Ueberlegungen sind Sie jedenfalls noch nicht angekränktelt! Ihre Ausführungen in bezug auf den internationalen Verkehr zeigen mir, dass Sie glauben, dass die ganze Entwicklung in Europa richtig sei, während wir überzeugt sind, dass sie falsch läuft. Wenn im europäischen Raum das rigorose Ausnützen der Standortvorteile für die Wirtschaft weiter getrieben wird, werden wir nicht nur den europäischen Lebensraum endgültig ruinieren. In dieser Drehscheibe eingeklemmt, wird die Schweiz zu einem politischen Anachronismus werden und als unabhängiger Staat *de facto* nicht mehr existieren können.

Nicht nur im Interesse des Kantons Wallis, auch im Interesse der politisch selbständigen Schweiz und im Interesse des Kampfes gegen die Selbsterstörung Europas im ökologischen Sinne dürfen wir jetzt nicht wieder einen Schritt rückwärts machen.

Ich bitte Sie deshalb nochmals, der Kommissionsmehrheit zu folgen, das Kommissionspostulat aber auch abzulehnen.

**Bonny:** An dieser Tribüne sind im Rahmen dieser Debatte hüben wie drüben viele emotional geladene Voten gefallen, und es hat auch nicht an Schlagworten gefehlt. Ich möchte nun versuchen, einige ganz nüchterne Ueberlegungen anzustellen.

Herr Kollega Raoul Kohler hat richtigerweise gesagt, dass in unserer Fraktion mehrheitlich der ständerätlichen Lösung und damit der Minderheit der Kommission zugestimmt worden ist. Ergänzend möchte ich beifügen: das war ein knapper Entscheid; ich selber gehörte zu der starken Minderheit. Ich möchte hier kurz darlegen, was mich nun dazu bewegen hat, den Beschluss des Ständerates abzulehnen. Es sind im besonderen zwei Ueberlegungen.

Es geht mir in diesem Zusammenhang vor allem um die Befolgung einer konsequenten Politik und auch darum, dass wir in dieser Frage eine ehrliche Politik befolgen. Es ist hier wichtig, dass wir uns immer vor Augen halten, dass am 20. März dieses Jahres in diesem Rat mit Bezug auf die N 6 sehr klare Entscheide gefällt wurden. Der Rawil-Tunnel wurde in einer Namensabstimmung mit 103 zu 63 Stimmen abgelehnt. Der Antrag Müller-Meilen, der damals in eine ähnliche Richtung ging wie die ständerätliche Lösung und das Postulat, wurde noch deutlicher mit 92 zu 49 Stimmen abgelehnt.

Nachdem keine entscheidenden neuen Aspekte eingetreten sind, erscheint es mir wichtig, dass wir nun nicht eine Hüst- und Hott-Politik in dieser Frage einschlagen. Wir müssen uns auch im Klaren sein, was es bedeutet, den Rawil abgelehnt zu haben. Ich vertraue den Experten insoweit, dass unter den fünf bis sechs damals geprüften Varianten der Rawil offenbar die bestmögliche war; deshalb hat man ihn auch in Vorschlag gebracht. Wenn wir nun nein zum Rawil sagen und gemäss ständerätlichem Beschluss diese Variante auch ausklammern, dann bedeutet das nichts anderes, als dass wir die nächstbeste Lösung anstreben und damit der oberländischen Bevölkerung eine eben noch weniger gute Lösung zumuten. Ich finde es unverständlich, dass wir im Rahmen der gleichen Vorlage einmal ein klares Nein aussprechen und dann gleichzeitig bereits wieder zu einem neuen Anlauf ansetzen, dies in der Form eines absolut verbindlichen Beschlusses, der zudem noch zeitlich befristet ist.

Ich komme zu einem zweiten Aspekt: zur Frage der Ehrlich-

keit. Ich muss Ihnen gestehen, dass ich mich des Eindrucks nicht ganz erwehren kann, dass sowohl der Beschluss des Ständerates als auch das Postulat zu einem guten Stück Augenwischerei sind. Ich meine, dass unsere Bevölkerung im Berner Oberland endlich einmal das Recht hat zu wissen, woran sie in der ganzen N 6-Frage ist. Was machten wir, wenn wir dem Beschluss des Ständerates zustimmten? Dann wäre alles wieder unsicher. Man wüsste nur: Es wird später wieder einmal etwas passieren, ob es im Parlament durchgehen wird oder nicht, wäre dann eine andere Frage. Das hätte natürlich auch seine Konsequenzen z. B. mit Bezug auf die Planung, auf weitere Vorhaben, die dann blockiert würden oder unter dem Damoklesschwert eines allfälligen N 6-Beschlusses stünden. Das führt meines Erachtens zu einer völlig untragbaren Verunsicherung im Berner Oberland. Wir müssen jetzt den Mut haben, konsequent zu bleiben. Deshalb bin ich zum Schluss gekommen, dass der Antrag der Kommissionsminderheit im Sinne des Beschlusses des Ständerates abzulehnen ist. Aus Konsequenzgründen lehne ich auch das Postulat ab.

**Rubi:** Ich will diese Debatte nicht verlängern, aber eine Feststellung anbringen. Ich stehe unter dem Eindruck, dass der Beschluss des Ständerates sowie das Kommissionspostulat Alibiübungen darstellen. Es fehlt diesem Rat ganz offensichtlich der Mut, einmal einen endgültigen Entscheid zu fällen. Es bieten sich wenig Varianten an. In bezug auf diese Varianten werden wir ganz ohne Zweifel mit den gleichen Problemen konfrontiert, denen wir nun im Simmental begegnet sind. Es ist wohl nicht sinnvoll, dieses Problem einfach vor uns herzuschieben, um in wenigen Jahren wieder darauf zurückzukommen. Ich meine, dass wir den Mut haben sollten, einen Entscheid zu fällen. Deshalb bitte ich Sie, sowohl den Antrag des Ständerates als auch das Kommissionspostulat abzulehnen.

**Steinegger, Berichterstatter:** Ich möchte vier Bemerkungen anbringen:

1. Kollege Müller hat die Frage aufgeworfen, ob die Aufnahme der Bahnverlademöglichkeit mit den Zufahrten nach Goppenstein und Kandersteg ins Nationalstrassennetz auch eine mögliche Lösung wäre. Die Kommission hat das als mögliche Lösung mit einbezogen. Aus diesem Grund ist das auch im Postulat erwähnt worden. Die Kollegen Bäumlin und Günter haben den Bahnverlad gepriesen. Das ist eine der Möglichkeiten, die im Kommissionspostulat enthalten sind.

2. Kollege Günter hat gesagt, dass die Unmöglichkeit einer Strassenverbindung Wallis–Bern sich daraus ergebe, dass im Berner Oberland ein grosser Widerstand bestehe. Ich bin der Meinung, dass das staatspolitisch problematisch ist. Wir sollten in der Schweiz die Bereitschaft zur Prüfung mindestens noch aufbringen, und wir sollten auch eine gewisse Bereitschaft haben, unseren Nachbarn entgegenzukommen. Als Urner darf ich erwähnen, dass mit einer derartigen Haltung die Tessiner wahrscheinlich äusserst grosse Probleme hätten, überhaupt eine Verbindung zur übrigen Schweiz zu erhalten.

3. Es ist von Meinungsumschwung in der Öffentlichkeit gesprochen worden. Ich bin auch der Meinung, dass in der Einstellung zur Strasse ein Meinungsumschwung stattgefunden hat, und ich möchte sagen: zum Glück. Aber man kann das nicht jederzeit herbeireden. Ich betone noch einmal, dass wir zu den Beschlüssen, die hier zur Diskussion stehen, eine einzige demokratische Rückkoppelung haben, nämlich bezüglich der N 7 im Thurgau, und dort hat das Thurgauer Volk im August unserem Beschluss grossmehrheitlich zugestimmt.

4. Ich erwähne noch einmal, dass diese Ueberprüfungsarbeiten nicht einfach zum Ziel hatten, die Streichungen zu zelebrieren. Das war nicht der Ausgangspunkt dieser Aufgabenstellung. Die Enttäuschten arbeiten bereits an der Sprachregelung, um das Vorhaben Ueberprüfung der Nationalstrassen zu disqualifizieren. Ausgangspunkt waren Fragen der Linienführungen, zum Beispiel am Sempachersee,

und die Initiative «Demokratie im Nationalstrassenbau». Diese Initiative ist abgelehnt worden. Wenn man die Streichungen gewollt hätte, hätte man die entsprechenden Beschlüsse damals fassen müssen. Wir haben mit dieser Ueberprüfung der verschiedensten Strecken eine bessere Berücksichtigung des Landschaftsschutzes erreicht, wir haben Optimierungsfragen gelöst, und schliesslich haben wir ein Verfahren gefunden, um auch in Zukunft derartige Vorhaben vielleicht etwas besser prüfen zu können.

Sie hatten alle Fakten, Sie hatten alle Grundlagen; hingegen die Gewichtung mussten Sie selbst durchführen.

**M. de Chastonay, rapporteur:** Je répondrai tout d'abord à M. Müller qui me demande de préciser ma position personnelle à la suite du refus du tracé, en sa variante Rawyl, de la N 6.

Si j'ai voté la proposition du Conseil des Etats telle que formulée dans l'article 4a des dispositions transitoires c'est précisément parce que cette disposition ne préjuge aucunement du lieu et de l'endroit exacts où passera le tracé général. Sera-ce plus à l'est du canton du Valais? Sera-ce plus au centre de ce canton? Je n'en sais rien puisque précisément il incombera au Conseil fédéral, d'entente avec les cantons de Berne et du Valais, d'entreprendre des études et de favoriser tous les contacts utiles en vue de la proposition à notre conseil du tracé général. Ce que je puis vous dire, par contre, Monsieur Müller, c'est qu'il n'y aura pas de route nationale à travers le Simmental. C'est la seule certitude que je puis vous donner ici.

Mme Gurtner et M. Günter ont déposé une proposition tendant à refuser le postulat que votre commission a accepté par 13 voix contre 9. Je suis un peu étonné de cette prise de position à l'égard d'une intervention qui entend précisément éviter d'enterrer définitivement l'espérance même d'une liaison routière Berne–Valais. Le postulat, dans une mesure certes moins contraignante que l'article 4a des dispositions transitoires, entend mandater le Conseil fédéral d'étudier une liaison routière adéquate entre Berne et le Valais. Il ne s'agit que de cela et non pas dans ce postulat d'éveiller de faux espoirs ou de vaines illusions.

Aurait-on peur dans ce conseil d'étudier un problème qui ne l'a plus été depuis la fermeture définitive de la galerie de sondage de Tseuzier? Craindrait-on dans ce conseil de mettre face à face les autorités valaisanne et bernoise pour trouver une solution appropriée au désenclavement de régions de montagne? Aurait-on peur enfin de la mise en pratique d'une solidarité bien comprise envers des régions périphériques? Pour ma part, je n'ose pas le croire. Je vous demande en conséquence d'accepter la proposition de la minorité de la commission en faveur de l'article 4 a tout en soulignant que le postulat, défendu par la majorité de la commission, a été accepté en tant que proposition subsidiaire, solution alternative.

Deux mots pour terminer à l'adresse de Mme Vannay. Vous oubliez un peu que lorsqu'il s'agit de voter des lois sociales – et la loi sur la prévoyance professionnelle en est une – vous étiez probablement de celles qui ont accepté de confier au Conseil fédéral, dans l'article premier de cette loi, un mandat exprès d'étudier un nouveau projet législatif dans un délai déterminé. Alors de grâce, n'accusez pas ceux qui ont en vue les véritables intérêts du Valais de vouloir entretenir ici ou ailleurs des mythes ou de vouloir jouer au miroir aux alouettes. Je note que dans tout notre débat, seuls deux Valaisans sont intervenus au nom de la députation valaisanne, Mme Vannay mise à part. Cela marque bien l'étendue du consensus du vieux pays à maintenir ouverte la porte d'une liaison routière nord-sud.

Je vous demande donc de voter la minorité de la commission et subsidiairement de rejeter les propositions Günter et Gurtner.

**Bundesrat Schlumpf:** Zu den Fragen von Herrn Müller–Bern: Wir haben noch keine konkreten Vorstellungen, welche Varianten geprüft werden sollen, ob Sie uns das mit Artikel 4a gemäss Ständerat, den wir bekämpfen, oder mit

einem Postulat in Auftrag geben. Das wird in einem ersten Schritt, wenn wir den Auftrag erhalten, Sache eines Gesprächs mit den Vertretungen der beiden Kantonsregierungen und der bezüglichen Ämter sein. Das ist auch das ordentliche Vorgehen bei Netzerweiterungen, wie es im Nationalstrassengesetz vorgeschrieben ist.

Die Frage einer Erweiterung und Intensivierung des Autoverlads am Lötschberg, die von Herrn Müller-Meilen mit seinem Postulat in Diskussion gebracht wird, ist eine meines Erachtens durchaus prüfenswerte Möglichkeit einer Verbesserung der Verbindungen Bern–Berner Oberland–Wallis. Wir werden bei der Behandlung des Postulates von Herrn Müller-Meilen dazu Stellung nehmen.

Herr Dirren, ich habe alles Verständnis für das Engagement, das in Ihrem Votum zum Ausdruck gelangte. Ich will deshalb nicht auf alles eintreten, aber betrachten Sie das ja nicht etwa als Zustimmung zu Ihren Ueberlegungen. Nur wenige Bemerkungen:

Der Rawil wurde gestrichen, und zwar nicht, weil das Parlament oder der Bundesrat gegen das Wallis entscheiden wollten. Die Gründe sind bekannt. Die Lötschbergbasis-Eisenbahnvariante wurde auf Antrieb von Departement und Bundesrat in das Prüfungskompendium für eine neue Eisenbahn-Alpentransversale einbezogen, Herr Dirren. Wir prüfen gleichwertig vier mögliche, neue Eisenbahn-Alpentransversalen, darunter auch eine Lötschberg-Basis, weil wir ja den Simplon als Flachbahn schon haben, so scheint es mir naheliegend, dass wir diese Idee, die schon vor 15 Jahren im Spiel war, einbezogen haben. Sie wissen auch, dass wir die heutige Lötschberglinie ausbauen. Das ist in vollem Gang und wird in etwa fünf Jahren abgeschlossen sein.

Zum Vergleich mit meinen gestrigen Ausführungen zur N 4 im Knonauer Amt: Ich kann nur wiederholen, dass es dort darum ging, ob eine echte Lücke von etwa 14 km in einem bereits vorgezeichneten Netz geschlossen werden soll. Hier aber geht es um einen Netzbestandteil, für den keine Vorinvestitionen getätigt wurden; weder die N 8 noch die N 12 noch die N 9 können als solche angesehen werden.

Zur Feststellung, die Walliser müssten an drei Orten Zölle bezahlen, folgendes: Nach allen Verbilligungsbeiträgen, die wir – inklusive Abonnemente – für den Autoverlad festgelegt haben, liegen die heutigen Transportkosten unter den Betriebskosten für den Selbstfahrer. Und damit ist, glaube ich, die Qualifikation solcher Transportkosten als Zölle zur Genüge widerlegt.

Man könnte nach der heutigen Diskussion versucht sein, wieder einmal die Verkehrspolitik des Bundesrates darzulegen. Ich tue das nicht; Sie kennen sie. Ich muss aber noch einmal unterstreichen, der Bundesrat und der Vorsteher des zuständigen Departementes sind nicht strassenbauwütig, wir haben nicht aus Masslosigkeit unsere Anträge zu den Bereinigungen des Nationalstrassennetzes gestellt, sondern aus Ihnen bekannten Gründen. Das Nationalstrassennetz ist für uns nach den Beschlüssen, die das Parlament noch zu bereinigen hat, abgesteckt. Das sind nicht Worte. Sie haben das vom Bundesrat verbrieft in Händen. In unserem Bericht zum Luftreinhaltekonzept haben wir das mit aller Klarheit gesagt; wir haben auch dargelegt, dass es darum geht, *grosszügig und langfristig den öffentlichen Verkehr zu fördern*. Das haben Sie bereits akzeptiert: «Bahn 2000», Leistungsauftrag SBB, in einer Woche behandeln Sie die Veraina-Bahn, die auch in das gleiche Kompendium gehört.

Wir wollen mit unsrer Verkehrspolitik nicht eine quantitative Erweiterung des übergeordneten Strassennetzes, sondern qualitative Verbesserungen beim Hauptstrassennetz. Andererseits wollen wir aber eine intensive, grosszügige Förderung des öffentlichen Verkehrs. Damit wollen wir der Umwelt, der Landschaft, der pfleglichen Behandlung der beschränkten Energieressourcen, der Lebensqualität ganz allgemein Rechnung tragen. Aber wir wollen keine Hauruckpolitik, die sich einfach vom Moment leiten lässt; dafür können wir die Verantwortung nicht übernehmen. In der Verkehrspolitik braucht es die Gesamtschau und auch Beharrlichkeit.

Damit zurück zum Thema N 6 Rawil; wir wissen, dass Wim-

mis-Uvrier gestrichen ist. Die Frage ist, ob ein Ersatz in irgendeiner Form beschlossen werden soll. Mit dem Postulat wird der Bundesrat beauftragt, mit den Kantonen Bern und Wallis zu prüfen, ob und allenfalls wo und wie Möglichkeiten einer Strassenverbindung bestehen. Das ist übrigens ein Postulat, das schon im Ständerat eingebracht wurde, aber dann abgelehnt worden war. Wir sind der Meinung, dass ein solches Postulat durchaus vertretbar ist. Der Bundesrat ist bereit, einen solchen Auftrag in Postulatsform entgegenzunehmen. Der Bundesrat wendet sich aber auch hier gegen den vom Ständerat beschlossenen Artikel 4a, und zwar aus den Gründen, die dargelegt wurden.

Ich danke den Herren Kommissionsreferenten. Ich möchte Ihnen in Erinnerung rufen, dass dieser Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz ein Netzbeschluss ist. Er enthält die dem Willen der Bundesversammlung entsprechenden Linienführungen, die Netzbestandteile. Dieser Bundesbeschluss ist kein Katalog von Prüfungsaufträgen, von Anliegen, von Ansprüchen und Begehren an den Bundesrat. Das war er nie. Wenn wir diesen Artikel 4a als Quasi-Auftrag an den Bundesrat, eine Vorlage zu bringen, verstehen würden, wird ein Fremdkörper in den Netzbeschluss hineingebracht. Der Gehalt von Artikel 4a ist tatsächlich auch eigenartig. Schauen Sie ihn einmal an. In Absatz 1 gibt man dem Bundesrat den Auftrag, die bestehenden Möglichkeiten zu prüfen. In Absatz 2 sagt man – ohne Rücksicht darauf, ob diese Prüfung positiv oder negativ ausfällt –, der Bundesrat habe bis zum Jahre 1991 eine Vorlage zu bringen. Innerhalb von vier Zeilen sollte man doch nicht derart widersprüchliche Bestimmungen – das hat materiell Gesetzesbedeutung – schaffen.

Er ist aber auch aus einem andern Grunde nicht realisierbar. Faktisch bedeutet Artikel 4a eine Netzergänzung; der Bundesrat hat einen dahingehenden Antrag zu bringen. Für Netzergänzungen im Nationalstrassengesetz gilt ein bestimmtes Verfahren. Da sind die Kantone, andere Betroffene, Regionen usw. anzuhören; mit ihnen ist das zu prüfen. Das ist nicht gemacht worden. Aber es wird trotzdem einfach festgelegt, dass der Rawil nicht gebaut wird und das Simmental geschont werden muss und dass es eine andere Variante braucht. Sofort heisst es, Bundesrat, bring eine Vorlage für eine andere Variante. So dürfen wir nicht über Verfahrensregeln hinweggehen, die wir uns selbst auferlegt haben, um ein geordnetes Verfahren zu gewährleisten.

Ich bitte Sie also, dem Kommissionsmehrheitsantrag zuzustimmen, diesen Artikel 4a zu streichen. Ich tue dies nicht aus mangelndem Verständnis oder mangelnder Solidarität mit dem Wallis. Wenn ich sage, der Bundesrat sei bereit, einen echten Prüfungsauftrag in Postulatsform entgegenzunehmen, dann nicht, um einen solchen Auftrag in der Schublade vermodern zu lassen, wie gesagt wurde – Herr Schmidhalter, nennen Sie ein Postulat, das in diesen sieben Jahren bei mir, in meinem Departement modert –, aber auch nicht, weil ein solcher Auftrag unehrlich oder unsinnig wäre. Wir sichern Ihnen zu, dass wir mit den zuständigen Instanzen – das sind vor allem die Regierungen Bern, Wallis – sofort nach Ueberweisung des Postulates diese Angelegenheit in Angriff nehmen werden.

Der Bundesrat stimmt dem Postulat zu. Er bittet Sie aber, Artikel 4a zu streichen und damit der Kommissionsmehrheit Folge zu leisten.

*Namentliche Abstimmung – Vote par appel nominal*

*Für den Antrag der Mehrheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:*

*Votent pour la proposition de la majorité:*

Allenspach, Ammann-St.Gallen, Aregger, Basler, Bäumlín, Biel, Bircher, Blunschy, Bonny, Borel, Bratschi, Braunschweig, BrélaZ, Bremi, Bundi, Camenzind, Carobbio, Chopard, Christinat, Deneys, Dünki, Eggenberg-Thun, Eng, Eppenberger-Nesslau, Euler, Fankhauser, Fehr, FetZ, Fierz, Fischer-Sursee, Friedli, Früh, Geissbühler, Gloor, Grendelmeier, Günter, Gurtner, Hari, Herczog, Hess, Hofmann, Hösli, Hubacher, Jaeger, Jaggi, Keller, Kühne, Künzi, Lanz,

Leuenberger-Solothurn, Leuenberger Moritz, Longet, Loretan, Lüchinger, Maeder-Appenzell, Magnin, Martignoni, Mauch, Meier Fritz, Meizoz, Meyer-Bern, Morf, Müller-Aargau, Müller-Scharnachtal, Müller-Meilen, Müller-Wiliberg, Nauer, Nebiker, Nef, Neuenschwander, Neukomm, Nussbauer, Oehen, Oehler, Oester, Ogi, Ott, Pfund, Pitteloud, Rebeaud, Rechsteiner, Reich, Reichling, Renschler, Robbiani, Rubi, Ruch-Zuchwil, Ruckstuhl, Ruf-Bern, Ruffy, Rutishauer, Sager, Schnider-Luzern, Schüle, Segmüller, Seiler, Spälti, Spoerry, Stamm Judith, Stamm Walter, Stappung, Steffen, Steinegger, Tschuppert, Uchtenhagen, Uhlmann, Vannay, Villiger, Wagner, Wanner, Weber Leo, Weber-Arbon, Weder-Basel, Wellauer, Wick, Wyss, Zbinden, Ziegler, Zwingli, Zwygart (120)

*Für den Antrag der Minderheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:*

*Votent pour la proposition de la minorité:*

Aliesch, Ammann-Bern, Aubry, Berger, Blocher, Bonnard, Bürer-Walenstadt, Butty, Candaux, Cantieni, Cavadini, de Chastonay, Cincera, Columberg, Cottet, Cotti Flavio, Cotti Gianfranco, Couchepin, Coutau, Darbellay, Dirren, Dubois, Dupont, Eggly-Genève, Eisenring, Etique, Feigenwinter, Flubacher, Frey, Gautier, Giger, Giudici, Graf, Grassi, Houmard, Jeanneret, Jung, Kohler Raoul, Koller Arnold, Landolt, Maitre-Genève, Martin, Massy, Mühlemann, Perey, Revacquier, Rime, Risi-Schwyz, Röthlin, Rüttimann, Salvioni, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Schärli, Schmidhalter, Soldini, Stucky, Thévoz, Weber-Schwyz, Widmer (60)

*Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:*

Bühler-Tschappina, Fischer-Hägglingen, Petitpierre, Pini (4)

*Abwesend sind – Sont absents:*

Auer, Clivaz, Eggli-Winterthur, Gehler, Humbel, Hunziker, Iten, Müller-Bachs, Pidoux, Reimann, Riesen-Fribourg, Schnyder-Bern, Schwarz, Weber Monika, Zehnder (15)

*Präsident Cevey stimmt nicht*

*M. Cevey, président, ne vote pas*

**Le président:** Par 120 non contre 60 oui, vous avez décidé de suivre la proposition de la majorité de la commission qui consiste à biffer la disposition.

Nous devons maintenant nous prononcer sur le postulat de la commission du Conseil national. Je vous rappelle que Mme Gurtner et M. Günter proposent de rejeter ce postulat.

*Abstimmung – Vote*

Für Ueberweisung des Postulates	86 Stimmen
Dagegen	60 Stimmen

*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

86.934

## Postulat Rüttimann

### Nationalstrasse N 4 Wettswil–Knonau.

#### Linienführung

### Route nationale N 4 Wettswil–Knonau.

#### Tracé

*Wortlaut des Postulates vom 8. Oktober 1986*

Als Vorschlag zu einer konstruktiven Konfliktlösung wird der Bundesrat eingeladen, in Zusammenarbeit mit den Behörden der Kantone Zürich und Aargau zu prüfen, ob die Nationalstrasse N 4 im Raume Wettswil–Hedingen im Interesse der landwirtschaftlichen Bodennutzung, des Immis-

sionsschutzes und der Erhaltung eines wertvollen Landschaftsbildes in einem Tunnel durch den Isisberg (AG) verlegt werden könnte.

*Texte du postulat du 8 octobre 1986*

Le Conseil fédéral est invité à examiner, de concert avec les autorités des cantons de Zurich et d'Argovie, la possibilité de modifier le tracé de la N 4 dans le secteur Wettswil – Hedingen en prévoyant un tunnel sous l'Isisberg (AG), afin de préserver les terres agricoles, d'éviter des immissions et de sauvegarder un paysage digne d'être protégé. La présente proposition se veut constructive et vise à mettre fin à la controverse actuelle.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Basler, Blunschy, Bürer-Walenstadt, Camenzind, Dirren, Eisenring, Flubacher, Früh, Grassi, Hess, Humbel, Jung, Kühne, Landolt, Mühlemann, Müller-Wiliberg, Neuenschwander, Risi-Schwyz, Ruckstuhl, Sager, Savary-Freiburg, Schärli, Schmidhalter, Schnider-Luzern, Segmüller, Stucky, Thévoz, Uhlmann, Weber-Schwyz, Wellauer, Ziegler (31)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Das Nationalstrassenstück N 4 zwischen Wettswil und Knonau ist eines der 6 Teilstücke, die 1978 einer Fachkommission zur «Ueberprüfung der Notwendigkeit oder Klassierung» übergeben wurden. Gegenwärtig stehen die daraus resultierenden Anträge in der parlamentarischen Beratung bzw. Differenzbereinigung. In der Frühjahrssession 1986 lehnte der Nationalrat die Schliessung der N 4-Lücke durchs Knonauer Amt mit 83 zu 85 Stimmen ab, wiewohl letztere sich für den Zimmerbergtunnel entschieden. Am 23. September 1986 entschied sich der Ständerat hingegen mit 31 zu 10 Stimmen für die N 4 durchs Knonauer Amt.

Für Konfliktstoff ist also weiterhin gesorgt, da die Vorlage nun zur Differenzbereinigung zurück an den Nationalrat geht. Die Hauptopposition gegen diese direkte Linienführung besteht wegen des Kulturlandverlusts, insbesondere im Raume Hedingen-Bonstetten-Wettswil.

Dieser Landverlust könnte erheblich reduziert werden, falls die Nationalstrasse in einer Untertunnelung des Isisbergs geführt würde. Ohne Mehrlänge könnte diese auf einer Strecke von etwa 4 Kilometern zwischen Hedingen und Birmensdorf vom Kulturlandgebiet weggenommen und in den Berg verlegt werden. Damit wäre ein wesentlicher Teil des Widerstands gegen die N 4 entkräftet.

Die vorgeschlagene Variante ist meines Wissens noch nie geprüft worden. Da sie – allerdings unter Tag – auch Territorium der Gemeinde Isisberg (Kanton Aargau) tangieren würde, sind diese Behörden rechtzeitig in die Abklärungen einzubeziehen.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

**Le président:** Le Conseil fédéral est prêt à accepter le postulat. M. Herzog demande la parole.

**Herzog:** Ich habe Ihnen bereits gestern im Zusammenhang mit der N 4-Debatte angekündigt, dass wir beantragen, dieses Postulat abzulehnen. Ich akzeptiere, dass Herr Rüttimann seinen guten Willen demonstrieren will und angeblich eine umweltverträgliche Lösung anvisiert. Nur scheint nicht überall, wo ein Wille ist, auch ein gangbarer Weg vorhanden zu sein. Dieses Postulat zielt vollständig am Problem vorbei. Dazu zwei Bemerkungen:

1. Es gibt heute in der Politik Leute, die sich vor allem in Planungsfragen wenig mit Planungsfragen auseinandersetzen, die glauben, wenn man Dinge für das Auge zum Verschwinden bringe, so etwa unter den Boden, dann sei das Problem bereits gelöst. Ich erinnere Sie zum Beispiel an die Auseinandersetzung um die Atomkraftwerke, konkret um Kaiseraugst. Da dachten tatsächlich einige Kommissionsmitglieder, wenn man den Kühlturm wegzaubere, sei das

## 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	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.094
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.12.1986 - 08:30
Date	
Data	
Seite	1717-1727
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 969

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.