

Art. 2

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	122 Stimmen
Für den Hauptantrag der Minderheit und den Antrag Herzog	33 Stimmen
Für den Eventualantrag der Minderheit	47 Stimmen
Dagegen	115 Stimmen

Präsident: Damit entfällt der Eventualantrag der Minderheit zu Artikel 1 bis.

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	126 Stimmen
Dagegen	29 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

89.009

Nationalstrassennetz.
VolksinitiativenRéseau des routes nationales.
Initiatives populaires

Botschaft und Beschlussentwurf vom 25. Januar 1989 (BBl I, 641)
Message et projet d'arrêté du 25 janvier 1989 (FF I, 617)

Anträge siehe Detailberatung

Propositions voir discussion par articles

M. **Pidoux**, rapporteur: La brièveté du temps qui m'est imparti m'oblige à vous présenter un rapport succinct.

1. Procédure. Votre commission s'est réunie les 10 et 11 août 1989 à Lausanne, en présence de M. Ogi, conseiller fédéral, et de ses collaborateurs. Elle a entendu les représentants des quatre comités d'initiative et ceux des cantons concernés.

Les initiatives ne portent pas sur le tracé des autoroutes ou sur leurs modalités d'exécution mais bien sur leur principe. Aussi la commission a-t-elle pu se dispenser d'effectuer des inspections locales, d'autant plus que la moitié de ses membres avaient déjà visité les lieux lorsqu'ils faisaient partie de la Commission Steinegger.

Les exigences d'un débat organisé contraignent le président de votre commission à se concentrer sur les problèmes généraux et sur les deux initiatives touchant la Suisse romande, le rapporteur de langue allemande traitant des deux initiatives concernant principalement les cantons de Zurich et de Berne-Soleure.

2. Généralités. L'article 36bis de la Constitution fédérale charge la Confédération d'établir un réseau de routes nationales, construit et entretenu par les cantons. L'Assemblée fédérale a déclaré nationales les voies de communication les plus importantes pour notre pays, par un arrêté de 1960 complété à trois reprises, notamment pour y intégrer la Transjurane.

En 1978, à une nette majorité des votants et à l'unanimité des cantons, le souverain a rejeté une initiative populaire «Démocratie dans la construction des routes nationales» qui aurait modifié les règles s'appliquant au réseau de ces routes. Il faut donc s'y tenir.

Vingt ans après la fixation de ce réseau, on a procédé à son réexamen. Se fondant sur les travaux de la Commission Biel, qui avait apprécié six tronçons remis en question, le Parlement a maintenu dans le réseau des routes nationales le tronçon de la N 1, entre Yverdon et Avenches, et celui de la N 4, entre

Wettswil et Knonau, retranchant en revanche du réseau la route du Rawyl. Le réexamen des routes nationales a pris fin par l'arrêté fédéral du 19 décembre 1986.

3. Les quatre initiatives. C'est contre cette décision des Chambres que quatre comités, chapeautés par l'Association suisse des transports, ont lancé dans les premiers mois de 1987 des initiatives populaires visant à compléter l'article 36bis de la constitution, de façon qu'aucune autoroute ne soit construite entre Morat et Avenches, dans le district de Knonau, entre Bienne et Soleure-Zuchwil et dans le canton du Jura. En d'autres termes, les tronçons concernés devraient être automatiquement radiés du réseau des routes nationales.

A la suite du Conseil fédéral, votre commission admet que ces initiatives sont recevables dans leur forme. Elles ne visent cependant pas à proposer une mesure, mais à interdire une réalisation conforme à la loi. Le réseau des routes nationales comprend 1856 kilomètres dont près de 1500 sont en activité. Les initiatives visent à ne pas construire quatre tronçons de 137 kilomètres au total, soit 7 pour cent du réseau.

4. Les avantages des autoroutes. Le réseau des routes nationales est cohérent. Il n'est pas question de l'étendre pour favoriser le trafic individuel. La route accueille le 80 pour cent des transports de personnes et le 50 pour cent des transports de marchandises. Les coupures du réseau proposées par les auteurs de l'initiative ne détourneront pas de la route ce trafic. Elles ne feront que reporter sur d'autres voies le trafic qui devrait emprunter les tronçons d'autoroute contestés. Ce seront les villages qui souffriront de ce trafic supplémentaire qui ne se déroulera pas sur des routes construites pour l'accueillir.

Pour cette première raison et par respect des hommes, la majorité de la commission a rejeté les quatre coupures d'autoroutes proposées par l'initiative du «Trèfle à quatre feuilles». Elle considère que l'achèvement des autoroutes prévues est un acte écologique, d'autant plus que le réseau des routes nationales n'est pas excessif en Suisse, même si on l'aurait conçu vraisemblablement de façon différente de nos jours. Il ne représente que le 1,2 pour mille de la surface productive du pays. En Europe, la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg et la République fédérale d'Allemagne ont un réseau d'autoroutes plus dense que le nôtre.

Enfin, les derniers tronçons d'autoroute seront construits d'une manière respectueuse de l'environnement. Les techniques se sont affinées, on a choisi les itinéraires les moins dommageables, multiplié les tunnels et protégé les paysages. C'est l'aspect positif de l'initiative du «Trèfle à quatre feuilles».

5. L'initiative contre la N 1. Les auteurs de l'initiative proposent cumulativement de couper la N 1 entre Yverdon et Avenches et la N 5 entre Bienne et Soleure-Zuchwil. Il faut cependant bien achever l'axe traversant notre pays de l'est à l'ouest. Il est évident que la N 12 ne remplit pas cette fonction. C'est une route nationale de deuxième classe, culminant à près de mille mètres d'altitude; les poids lourds l'évitent en raison de nombreux accidents en hiver et ils empruntent la route de la Broye, qui suit la pente naturelle, diminuant ainsi leur consommation de carburant.

Les représentants de l'administration fédérale ont établi que, selon les derniers comptages du trafic, il passe davantage de camions à Henniez, au milieu d'un village, sur une route à deux voies, que sur l'autoroute du Gothard, dans le canton d'Uri. Il y a donc lieu d'attirer les camions qui roulent de Berne à Morat sur une autre route plate, pour rejoindre Genève, le parcours de Berne à Genève étant d'ailleurs raccourci de 40 kilomètres par rapport à la N 1.

Enfin, le peuple vaudois s'est prononcé en faveur de cette autoroute.

Aussi votre commission vous recommande-t-elle, par 18 voix contre 4 et une abstention, d'inviter le peuple à rejeter cette initiative.

6. L'initiative contre la Transjurane. Les représentants du Comité d'initiative ont reconnu devant votre commission que l'initiative visait moins à ne pas construire la Transjurane qu'à exercer une pression pour obtenir la constitution d'un fonds fédéral de compensation en faveur de l'environnement. Une telle initiative, qui ne concerne l'autoroute que sur le canton du Jura et non sa continuation sur le canton de Berne, est donc

détournée de son but, comme l'ont avoué naïvement ou cyniquement ses auteurs.

L'initiative pose également un problème de bonne entente confédérale. Sur les 130 000 signataires qui demandent que l'on ne construise pas d'autoroute dans le canton du Jura, moins de mille habitent ce canton, mais près de la moitié sont des Zurichois ou des Bernois.

Aussi votre commission vous propose-t-elle, par 19 voix contre une et 3 abstentions, de recommander au peuple de rejeter cette initiative.

En conclusion, je vous sou mets la remarque d'un magistrat cantonal: dans le domaine des transports, la Suisse romande est touchée par trois décisions qui ont été ou vont être prises sous peu. La majorité du Parlement n'a pas voulu sauvegarder l'avenir du canal du Rhône au Rhin; beaucoup de Romands y étaient attachés. La nouvelle transversale alpine pourrait ne pas passer par le Simplon-Lötschberg, si l'on prend en compte les demandes du Splügen et surtout le poids du lobby du Gothard. Le fait que la majorité alémanique du pays sacrifie pour la troisième fois les Romands dans le domaine des transports, en refusant la construction de la N 1 entre Yverdon et Avenches voulue démocratiquement par le peuple vaudois et en laissant les Zurichois, de par leur seul poids, interdire la construction de la Transjurane, ne serait pas raisonnable.

Rüttimann, Berichterstatter: Der Nationalstrassenbau ist ein Dauerbrenner in unseren Räten. Abgesehen von der Beratung des Verfassungsartikels im Jahre 1958 und der Gesetzgebung im Jahre 1960 hatten wir uns hier im Jahre 1974 mit der Initiative «Demokratie im Nationalstrassenbau» zu befassen, welche von den Räten und vom Volk mit 61 Prozent gegen 39 Prozent der Stimmen und allen Standesstimmen abgelehnt wurde. Gleichzeitig wurde aber eine Motion überwiesen, die darauf abzielte, verschiedene Autobahnteilstücke näher zu überprüfen. Der Bundesrat setzte die sogenannte Nup-Expertenkommission unter dem Vorsitz unseres Kollegen Biel ein, die dann im Jahre 1981 ihren Bericht abliefern, dem ein breit angelegtes Vernehmlassungsverfahren folgte. Es waren zwei Autobahnteilstücke, die wir heute zu behandeln haben, nämlich die N 1 und die N 4, schon damals in Prüfung. Die Räte haben nur eine Strecke abgelehnt, nämlich das Simmental mit dem Rawiltunnel. Alle anderen Teilstücke wurden mit mehr oder weniger starken Stimmenzahlen bestätigt.

Die heutige Initiative wurde am 2. Juli 1987 vom Verkehrsklub der Schweiz als Koordinator der vier verschiedenen Initiativkomitees eingereicht. Sie wird Kleeblatt-Initiative genannt und will mit je über 130 000 Unterschriften autobahnfreie Landschaften zwischen Murten und Yverdon, im Knonauer Amt, im Raum Biel-Solothurn-Zuchwil und im Kanton Jura in der Verfassung festschreiben. Diese Initiative ist Gegenstand unserer heutigen Verhandlungen. Die Unterschriften wurden gleichzeitig und koordiniert in der ganzen Schweiz gesammelt. Die Fragestellung war also grundsätzlicher Art, d. h.: nicht auf die vier betroffenen Landschaften beschränkt. Dies lässt sich leicht aus der Tabelle der gesammelten Unterschriften in allen Kantonen, insbesondere aber in den direkt betroffenen Kantonen, leicht nachweisen. So erreichte zum Beispiel der Kanton Zürich für alle vier Teilstücken zwischen 29 und 30 Prozent aller Unterschriften, der Kanton Bern 20 Prozent, Freiburg 3 bis 5 Prozent, Solothurn 7 bis 8 Prozent, Waadt 2 Prozent und der Kanton Jura 0,6 bis 0,7 Prozent der Gesamtstimmen.

Sie werden heute einzeln über die vier Teilstücke zu beraten und zu beschliessen haben. Auch das Volk wird aufgefordert sein, vier Antworten zu geben. Also zum Beispiel der Waadtländer nicht nur zur N 1, sondern auch zur N 4 im Kanton Zürich und umgekehrt.

Zu den Beratungen unserer Kommission: Ihre Kommission hat am 10. und 11. August in Lausanne die Vorlage durchberaten. Sie hat auf Besichtigungen verzichtet, nachdem die Mehrzahl der Mitglieder entweder als Angehörige der Verkehrskommission oder der früheren Kommission zur Überprüfung der Nationalstrassenstrecken schon im Gelände waren.

Die Kommission hat während zwei Stunden die Initiantenvertreter der vier Teilstücke angehört und während ebenfalls zwei

Stunden mit den betroffenen Regierungsräten Gespräche geführt. Es waren dies die vier Baudirektoren und zwei Baudirektorinnen der Kantone Zürich, Bern, Freiburg, Solothurn, Waadt und Jura. Alle Kantonsvertreter setzen sich für den Bau der besagten Teilstücke ein, weil der Strassenverkehr, und darunter auch der Privatverkehr, ein unentbehrlicher Bestandteil unserer Wirtschaft und damit des Wohlstandes bedeute. Alle möglichen Verbesserungen, das heisst Rücksichtnahmen auf Natur, Landschaft und Bevölkerung, seien aber einzubauen.

In den Kommissionsberatungen selber kam aber einmal mehr zum Vorschein, dass grundsätzlich zwei Philosophien in der Strassenverkehrspolitik unseres Landes aufeinander prallen. Die eine besagt, dass eine gewisse Mobilität für die Wirtschaft, das Berufs- und Privatleben sowie die Freizeitgestaltung unabdingbar sei, dies insbesondere für die entlegenen Gebiete des Landes, aber auch von unserer Transitaufgabe her als Binnenland im europäischen Raum. Deshalb sei nun das 1960 beschlossene Nationalstrassennetz endlich fertigzustellen und die letzten Lücken seien zu schliessen. Die andere, diametral entgegenstehende Philosophie geht davon aus, dass der Strassenbau automatisch mehr Verkehr nach sich ziehe und es nun höchste Zeit sei, dieser Entwicklung Einhalt zu gebieten. Dies könne entweder durch ein Verbot des Strassenbaus – siehe vorhergehende Initiative «Stopp dem Beton» – oder doch mindestens dadurch geschehen, dass man in unser Strassennetz Lücken einbaue bzw. stehenlasse.

Als weitere gravierende Widersprüche haben sich in der Kommission herausgeschält:

Erstens: Der Siedlungsdruck, der sich durch den Bau eines Autobahnteilstückes ergebe und dann wieder wie ein Teufelskreis mehr Landbedarf, mehr Strassen und mehr Verkehr nach sich ziehe. Die Gegenseite und insbesondere die kantonalen Baudirektoren hielten diesem Einwand entgegen, dass der Individualverkehr sich nur reduzieren lasse, wenn am Ende einer Verbindung Massnahmen ergriffen und gleichzeitig Verbesserungen beim öffentlichen Verkehr vorgesehen werden.

Zweitens: Der Landverbrauch wird auf der einen Seite als Landverschleiss bezeichnet, auf der anderen heisst es, er sei eine Frage des Masses. Er sei nicht zu umgehen in Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe. Zudem sei der Landerwerb für die fraglichen Teilstücke zum grössten Teil bereits erfolgt. Es müsse jedoch alles unternommen werden, um den Landbedarf durch günstige Linienführung und Tunnelbauten noch reduzieren zu können. Bundesrat Ogi hat glaubhaft gemacht, dass er und der Bundesrat sich dafür einsetzen werden und dass überhaupt punkto Landschaftsgestaltung die optimalsten Lösungen gesucht werden.

Im Sinne einer Straffung der Verhandlungen haben sich Herr Kommissionspräsident Pidoux und ich abgesprochen, dass wir uns im Rahmen der allgemeinen Aussprache nur kurz zu den einzelnen Teilstücken äussern. Mit den in der Kommission geäusserten Pro und Kontra werden wir uns in der Detailberatung noch intensiver beschäftigen, Herr Pidoux schwingewichtig zu N 1 und N 16, ich hingegen zu N 4 und N 5.

Die Kommission ist bei allen vier Teilstrecken mit deutlichen Mehrheiten dem Bundesrat gefolgt, d. h. die Initiative sei dem Volk zur Ablehnung zu empfehlen.

Zur N 1: Dieses Projekt wurde von der Nup-Kommission seinerzeit geprüft; die Kommission lehnt die Initiative mit 18 zu 4 Stimmen, bei einer Enthaltung, ab. Wir haben uns mit einem Minderheitsantrag, vertreten durch Herrn Brélaz, zu befassen: Die Volksinitiative sei anzunehmen.

Einige Fakten: Die Strecke Bern–Genf, also die N 1, ist gegenüber der N 12, die heute über Vevey–Lausanne führt, 40 km kürzer; sie ist topographisch geeigneter, hat weniger Höhenunterschiede; die Länge des Teilstücks ist 47 km, 10 km werden in Tunnels gelegt.

Zur N 4: Ebenfalls Nup-geprüft, Ablehnung der Initiative mit 16 zu 6 Stimmen, bei einer Enthaltung. Wir haben hier einen Minderheitsantrag, vertreten durch Herrn Bircher, es sei die Volksinitiative anzunehmen.

Die N 4 schliesst eine Lücke zwischen der Verbindung Gothard–Innerschweiz und Zürich–Ostschweiz; Gesamtlänge des Teilstückes 16 km, davon 5 km Tunnel.

N 5: Nicht Nup-geprüft. Eine Standesinitiative des Kantons Solothurn, die ebenfalls die N 5 in die Prüfung einbeziehen wollte, wurde 1985 abgelehnt. Ablehnung in der Kommission mit 17 zu 5 Stimmen, eine Enthaltung. Minderheitsantrag Leuenberger-Solothurn, es sei die Volksinitiative anzunehmen.

Die N 5 ist die Verbindung zwischen der Ost- und Westschweiz dem Jura-Nordfuss entlang. Die Länge des Teilstücks N 5 beträgt 23 km; 1,8 bis 2,8 km Tunnel.

N 16: Ablehnung in der Kommission mit 19 zu 1 Stimme, 3 Enthaltungen. Hier haben wir einen Minderheitsantrag Weder, es sei die Initiative anzunehmen.

Die N 16 ist eine zweispurige Nationalstrasse, die den Kanton Jura ans schweizerische Netz anschliessen soll und zugleich Verbindung zwischen dem schweizerischen und französischen Nationalstrassennetz sein soll. Länge 45 km, davon 17 km Tunnel.

Zum Schluss beantrage ich Ihnen namens der Kommission, dem Bundesrat zuzustimmen und die Minderheitsanträge abzulehnen.

M. Brélaz, porte-parole de la minorité: Je m'excuse tout d'abord envers ceux qui ont déjà suivi le débat à l'époque, de devoir redire un certain nombre de choses puisque ces initiatives sont, en fait, une sorte de referendum contre la décision que le Parlement a prise il y a quelques années.

Je rappellerai tout d'abord, en ce qui concerne la votation cantonale vaudoise, que le peuple, à une courte majorité de 53 pour cent, refusait une initiative qui demandait au canton de Vaud d'intervenir auprès des Chambres fédérales pour la suppression du tronçon de la N 1. Je signalerai également que, si l'on fait la somme des quatre districts concernés, on arrive à une légère majorité (200 à 300 voix) rejetante.

Or, toute la campagne des partisans de l'autoroute a consisté essentiellement à dire qu'il fallait désenclaver les régions qui ont refusé l'autoroute et que celles-ci la voulaient à tout prix. Ce qui signifie qu'un certain nombre de gens qui, dans le canton de Vaud, ont voté pour l'autoroute, ont voté en se trompant, croyant que les régions concernées la voulaient, alors qu'elles ne la voulaient pas. C'est pourquoi je n'ai aucune gêne à proposer l'acceptation de cette initiative, malgré ce verdict légèrement en faveur de l'autoroute.

D'autre part, dans le canton de Fribourg, il n'y a pas eu de vote, mais par contre, dans ce même canton, on a eu beaucoup de votes sur les crédits routiers, et, en général, ceux-ci sont presque toujours défavorables. Je ne vois pas un enthousiasme spontané des Fribourgeois pour les crédits routiers. Je parle bien entendu du peuple et non pas des autorités qui, sur ce sujet, comme sur d'autres, sont très déphasées par rapport à la population.

La question qui se pose en fait, c'est de savoir si nous voulons trois autoroutes entre Lausanne et Berne. On a déjà parlé de la N 12; la N 5 – c'est vrai – a sérieusement réduit son format, mais je connais aussi les ententes entre les cantons de Vaud et de Neuchâtel pour que, dès que la N 1 sera faite, on essaye de pousser à fond la N 5 si ce n'est la T 10 entre l'extrémité du lac de Neuchâtel et Berne directement. La situation qu'on risque d'avoir d'ici quelques années, si l'on entre dans ce jeu, c'est trois autoroutes parallèles entre Lausanne et Berne. Est-ce que l'argument qu'il s'agit de l'autoroute Lisbonne-Helsinki a un sens? Y a-t-il une différence pour celui qui va de Lisbonne à Helsinki de faire le trajet Lisbonne-Lausanne-Vevy-Bulle-Fribourg-Berne-Helsinki ou de faire le même trajet par Lausanne-Yverdon-Payerne-Berne-Helsinki? Personnellement vous me permettez d'en douter.

En ce qui concerne les autres aspects, il s'agit quand même ici – on le voit avec l'autoroute jusqu'à Morat – d'une situation où toute la région bernoise se décale sur la Broye vaudoise au point de vue de l'habitat. D'après les hausses de loyers et les difficultés de logement créées aujourd'hui dans la région d'Avenches, je doute de plus en plus que les gens de la Broye soient très heureux une fois que ces autoroutes seraient faites sur toute leur longueur. Quant à l'aspect financier – plus d'un milliard de francs – si l'autoroute n'est pas utile, c'est une somme que nous ne pouvons pas traiter avec négligence.

En ce qui concerne les experts, il est important de noter que

ceux de la Commission Biel (je ne parle pas de ceux qui ont voté à la fin, mais de ceux qui ont fait le rapport) ont, suivant les deux méthodes scientifiques utilisées, conclu qu'il ne fallait pas construire la N 1. C'est le seul de tous les tronçons examinés pour lequel l'on parvient à cette conclusion. Pour le Rwy, les experts étaient divisés. Mais par contre, les experts scientifiques pensaient qu'une solution dans la Broye, avec le contournement d'un certain nombre de localités, était préférable à la N 1. Veut-on vraiment que toute cette étude ne serve à rien? C'est une décision politique contre les experts. Généralement, on nous reproche d'être contre les experts et aujourd'hui, c'est vous qui l'êtes.

En ce qui concerne une telle autoroute, trouver une solution c'est bien, mais, hélas, il faut constater que les autoroutes sont aussi générateurs de trafic et que, meilleur sera le réseau, mieux on y roulera, plus vous aurez de trafic. Avec ce type de politique nous tournons en rond. Plus vous créez de tronçons, plus l'utilisation augmentera comme les besoins de nouveaux tronçons. Il faut sortir de cette spirale infernale.

Quant à l'altitude, je veux bien qu'elle soit un peu plus basse, mais elle approche quand même tout près des 700 mètres. Est-ce que ce sera déterminant pour les camions? Personnellement, si je connais la topographie des lieux, j'ai la certitude que les camions, qui vont directement à Lausanne continueront, hélas, à passer par la route de la Broye, même si cette autoroute conduit à Lausanne par Yverdon et que, donc, dans quelques années, on dira qu'il est indispensable pour les villages de la Broye de faire une autoroute au milieu, ce sera la quatrième. Je sais que le gouvernement vaudois a déclaré que cela ne se fera jamais, mais, moi je connais aussi les habitudes des chauffeurs de camions; on prend le plus court chemin, le meilleur marché et tant que le Chalet-à-Gobet n'est pas enneigé, on a tout intérêt à l'emprunter.

En ce qui concerne les camions et le trafic, je crois qu'il faut comparer ce qui est comparable. Chacun sait que concernant le St-Gothard, on a fait l'impossible en Suisse du point de vue des mesures prises pour éviter le trafic international; il y a toute une polémique là autour et l'on sait que pour l'essentiel, ce sont les voitures qui passent par là en très grande quantité. On sait que le besoin purement économique, intérieur à la Suisse, de transports entre Zurich et le Tessin, est certainement inférieur aux besoins de transports par camions sur le Plateau suisse. J'aimerais bien que l'on essaie d'éviter des comparaisons qui, à première vue sont séduisantes, mais s'effondrent comme un château de cartes dès que l'on y regarde d'un petit peu plus près. Vous avez tous, d'une certaine manière, à une ou deux exceptions près, dit que vous éprouviez une très grande sympathie pour l'environnement. J'ai un peu l'impression, quand je compare la sympathie et les actes politiques, que cette même sympathie ressemble à celle des paléontologues pour les dinosaures: l'on veut bien considérer l'environnement de manière purement intellectuelle mais tout ce que l'on fait, c'est de l'examiner en objet d'étude et si cet objet d'étude disparaît, cela ne semble pas faire une très grande différence pour la majorité de la classe politique.

Personnellement et mon groupe avec moi, nous essaierons de mettre au point une politique qui tienne compte de la qualité de la vie dans son sens le plus large. Dans le cas présent, celui de la N1, il s'agit vraiment d'un projet des années 60, d'une situation où toute la conception des autoroutes dans cette région a été mal faite. Il n'aurait fallu ni la N1 ni la N12, mais une solution intermédiaire. Toutefois, ce n'est pas une raison, si l'on a fait des erreurs, pour continuer à l'infini.

C'est pourquoi je vous engage à changer d'optique par rapport à la commission, à changer de cap, à viser le futur et à accepter cette initiative.

Bircher, Sprecher der Minderheit: Ich empfehle Ihnen, der Volksinitiative für ein autobahnfreies Knonaer Amt – auch N 4 genannt – aus drei Gründen zuzustimmen. Der erste Grund ist ein staatspolitischer: Es ist unverantwortlich und unklug, wenn wir uns gegen einen kantonalen Volksentscheid, der den Bau der Strasse ablehnt, wehren. Wir hatten am 9. Juni 1985 einen klaren zürcherischen Entscheid: Mit 171 000 gegen 151 000 Stimmen hat sich das Volk auf demokratische Weise gegen

die N 4 durch das Knonauer Amt gewendet; seither haben über dieses N-4-Teilstück keine Abstimmungen mehr stattgefunden.

Wir haben aus den Voten der Kommissionssprecher über die N 1 gehört, das kantonale Ergebnis zu diesem N-1-Teilstück sei positiv ausgefallen, also müsste man aus politischen Gründen einen solchen Entscheid – den Bau der N 1 – nachvollziehen. Wenn aber ein solcher Entscheid im umgekehrten Sinne vorliegt, wie bei der N 4, dann wird ein solches kantonales Volksergebnis nicht zitiert, und die entsprechenden Leute halten sich nicht an eine Auslegung des Volksentscheides. Das ist – kurz gesagt – unverantwortlich und ungerecht.

Bei der Volksinitiative für ein autobahnfreies Knonauer Amt können wir auch davon ausgehen, dass sie bei der Unterschriftensammlung im Kanton Zürich unterstützt wurde und dass sich auch seither – obwohl der Kampf gegen die N 4 schon lange dauert – immer wieder Oppositionsgruppen aus allen Teilen der Bevölkerung in der Region selbst Gehör verschafft haben.

Es ist ja interessant: Zum Mittel der Volksinitiative musste im Falle des Knonauer Amtes nur gegriffen werden, weil hier im Parlament ein fragwürdiger Entscheid getroffen wurde: Viele von Ihnen erinnern sich daran, dass wir uns im März 1986 – in einer denkwürdigen Abstimmung mit 85 gegen 83 Stimmen – gegen den Bau der N 4 und für die Schliessung der Lücke zur N 3 durch den Zimmerberg ausgesprochen haben. Diese Schliessung der Zimmerberg-Lücke wird auch von den heutigen Gegnern der N 4 im Knonauer Amt nicht in Frage gestellt. Mit einem beispiellosen Verwirrspiel mit Zahlen und mit dem Uebergewicht an innerschweizerischen Ständestimmen entschied aber der Ständerat schliesslich für den Bau der N 4; unser Rat hat in der Differenzvereinbarung im Dezember 1986 mit schlechtem Gewissen nachgegeben.

Wir müssen uns in diesem Zusammenhang staatspolitisch folgenden Vorwurf gefallen lassen: Es ist ein schlechtes Zeugnis für unsere Demokratie, wenn über die Köpfe der Bevölkerung, über den kantonalen Volksentscheid, hinweg einer Talschaft – und es handelt sich beim Knonauer Amt um eine geschlossene Talschaft – eine derart einschneidende Autobahn aufoktroiiert wird.

Wir kennen beim Nationalstrassenbau – auch wenn es Teilstücke betrifft, die kantonal überblickbar sind – keine Referendumsmöglichkeit; kantonale Abstimmungen haben keine Wirkung, und so bleibt letzten Endes nur der zeitaufwendige Weg über die Volksinitiative. Aber das Volk, das diesen Stapellauf macht, wird sich letzten Endes – glauben Sie mir das – düpiert vorkommen. Es wird die immer wieder zitierte Behauptung aufstellen, die in diesem Fall durchaus berechtigt ist: «Die in Bern oben machen ja doch, was sie wollen, unabhängig davon, wie bei uns die demokratischen Entscheide gefällt wurden.»

Ich möchte in diesem Zusammenhang daran erinnern, dass bei Neubaustrecken im Bahnwesen – «Bahn 2000» lässt grüssen – das fakultative Referendum besteht: Sie können jederzeit mit 50 000 Unterschriften eine Neubaustrecke zur Volksabstimmung bringen. Aber hier, beim Nationalstrassenbau, wird dieses fakultative Referendum verwehrt, und es bleibt – wie gesagt – nur der Umweg über diese aufwendige Volksinitiative.

Zum zweiten möchte ich die Argumentation des Bundesrats näher beleuchten: Es gehe nur noch um die Schliessung einer Lücke im Nationalstrassennetz. Wenn Sie aber einen Blick auf die Karte der bestehenden Nationalstrassenstrecken werfen – Sie finden sie auf Seite 10 der Botschaft –, dann sehen Sie, dass ein Teil dieses Verbindungsstückes zur N 3 – die N 4a Richtung Zimmerberg – bereits gebaut ist; es fehlt ein kleines Teilstück dieser Zimmerberg-Verbindung mit einem Anschluss bei Horgen, und dann wäre diese Nationalstrassenlücke geschlossen. Wir hatten interessanterweise schon in der Nationalstrassenplanung vor 1960 diese zwei Varianten nebeneinander geprüft erhalten. Sie wurden als gleichwertig empfunden. Anfang der achtziger Jahre, bei der Nup – bei der Nationalstrassen-Ueberprüfungsübung – haben Fachleute in einer Nutzwertanalyse der Zimmerberg-Variante mit einem gestreckten Uetlibergtunnel sogar noch mehr Punkte ge-

geben als der N 4 durchs Knonauer Amt. Sie finden diese Ziffern auch im Anhang des Nup-Berichts; ich will sie hier nicht zitieren.

Die Zimmerberg-Lückenschliessung ist schon in früheren Debatten einlässlich diskutiert worden, sie bringt einen ganz geringen Landverbrauch, einen sehr kleinen Kulturlandverbrauch, man spricht von etwa 18 ha – ich meine, auch das ist Land –, aber beim Knonauer Amt geht es um 80 bis 100 ha. Wir haben auch mit der Zimmerberg-Verbindung eine kurze Verbindung nach Zürich und schliesslich eine Verbindung zwischen der Innerschweiz und der Ostschweiz; auch das werden Sie auf einen Blick erkennen, wenn Sie die zitierte Karte auf Seite 10 betrachten. Sie können – das ist den Zürchern geläufig – das Erholungsgebiet über den Hirzel (wo heute relativ viel Verkehr durchführt) entlasten, indem Sie diese Zimmerberglinie schliessen.

Man muss hier noch anfügen, dass über die Schliessung der Zimmerberg-Verbindung so oder so heute laut nachgedacht wird und dass – nachdem einmal die N 4 durch das Knonauer Amt gebaut wäre – so oder so das Schliessen dieser Verbindungslücke via Zimmerberg beantragt würde.

Sie finden heute auf der Titelseite des «Tages-Anzeigers» einige interessante Angaben über entsprechende Vorbereitungsgespräche und Kontakte, welche zwischen dem Präsidenten der Aktion pro Zimmerbergtunnel, Herrn Otto Scherrer, und dem Direktor des Bundesamtes für Strassenbau, Herrn Kurt Suter, bereits geführt werden. Sie lesen dort, dass die Zimmerberg-Variante laut Herrn Suter eine Verbindung von nationaler Bedeutung sei.

Wenn schon der oberste Strassenbauer im Departement Ogi sich positiv zur Schliessung dieser Zimmerberg-Lücke ausspricht, können wir davon ausgehen, dass dem Bau des N-4-Teilstücks durch das Knonauer Amt die Schliessung dieser Lücke auf dem Fusse folgen wird. Mit dem Bau dieser beiden Autobahnen hätte man aber viel zu viele Autobahnkorridore durch den Grossraum Zürich. Es werden in nächster Nähe parallel Autobahnen geführt, die in ihren Auswirkungen ganze Gebiete, wie das Knonauer Amt, mehr und mehr belasten, statt sie zu entlasten.

Ich komme zum dritten und letzten Argument der Unterstützung dieser Volksinitiative. Es handelt sich beim Knonauer Amt letztlich um eines der wenigen intakten Talgebiete des schweizerischen Mittellandes, das auch für die Landwirtschaft von grosser Wichtigkeit ist. Es ist doch grotesk, wenn wir uns über Landverlust beklagen, über zu wenig Landwirtschaftsgebiet, wenn wir Berichte des Bundesrats zu dieser Thematik diskutieren, und hier, wo es dann um 80 bis 100 ha fruchtbares Land geht, die Augen davor schliessen. Wir wissen auch, dass diese Autobahn Mehrverkehr bringt, dass sie einen enormen Siedlungsdruck auslösen wird und dass sich damit der Verlust von 80 bis 100 ha in einer Sekundärwirkung vervielfachen wird; man spricht von 400 bis 500 zusätzlichen Hektaren, die verlorengehen.

Es bleibt mir nur noch Zeit für den Appell an Sie, das Knonauer Amt, das von den Einheimischen liebevoll «Säuliamt» genannt wird, dieses Gletschertal mit noch weitgehend intakter Kulturlandschaft, mit Naturschutzgebieten und schönen Moränenlandschaften, mit vielen grünen Wiesen und lebendigen Hecken, vor der Schädigung durch eine unnötige Autobahn zu bewahren. Ich bitte Sie deshalb, der Initiative zuzustimmen.

Leuenberger-Solothurn, Sprecher der Minderheit: Ich beantrage Ihnen namens einer Kommissionsminderheit, es sei der Volksinitiative für eine autobahnfreie Aarelandschaft zwischen Biel und Solothurn–Zuchwil zuzustimmen.

Lassen Sie mich eine Vorbemerkung im Sinne der Interessendeklaration machen: Ich bin Anwohner der Bielstrasse in Solothurn, der Strasse also, die heute einen bedeutenden Teil dieses Verkehrs aufnehmen muss, den dann irgendwann die N 5 übernehmen sollte. Dennoch bin ich gegen die N 5, weil ich finde, wenn ich schon zu Hause diesen Strassenlärm und den Gestank ertragen soll, so lasse ich mir nicht noch das Erholungsgebiet an der Aare zerstören, in das ich sonntags spazieren gehen kann.

Ich denke, es regiert heute morgen in diesem Saal wieder ein-

mal die Parole: «Gouverner, c'est goudronner», regieren heisst teeren, und die Mehrheit wird zweifelsohne auf diesem Zug fahren wollen. Ich denke, der Machbarkeitswahn wird – wie bereits in der Argumentation dargetan – Urständ feiern. Ich erinnere mich sehr gut an die ganzen Debatten über die Strassen zurück, und ich weiss, dass sich dieses Parlament in einem einzigen Fall hat beeindruckt lassen durch das Menetekel an der Wand, nämlich durch die Fadenrisse im Staudamm von Zeuzier, da haben sogar die Goudronneure und Schwadroneure gemerkt, was es geschlagen hat, und sind vor diesem Machbarkeitswahn zurückgewichen. Andere Menetekel an der Wand – ich will die Begriffe gar nicht alle aufzählen, weil einige behaupten, sie seien ein bisschen veraltet und angegraut: Waldsterben, schlechte Luft – übersieht man geflüstert.

Bei der N 5 wird frivol behauptet, es würden die Städte vom Durchgangsverkehr befreit. In der Botschaft steht auf Seite 16 sogar (und das war wohl an mich adressiert, weil ich eben an der Bielstrasse in Solothurn wohne), durch diesen Kanal könnten die Städte und Ortschaften ihre Wohnlichkeit zurückgewinnen.

Wer es glaubt, bezahlt einen Taler! Wir wissen doch längst, dass nach mindestens fünf, meinerseits zehn Jahren diese neue Strasse ausgelastet ist und die alte ebenfalls wieder einen Verkehrspegel erreicht hat, unter dem wir schon heute leiden. Ich denke, dieses Verlagerungsargument haut nicht hin. Dass sich die Stadt Solothurn eine Stadtaufahrt auf Bundeskosten finanzieren will, mit dieser Problematik muss sich Herr Scheidegger herumschlagen, das ist wohl nicht mein Problem.

Das wichtigste Argument aber ist und bleibt der Bodenverschleiss. 100 ha guten Bodens sollen diesem Strassenprojekt geopfert werden. Es ist keine Woche her, dass man uns in diesem Saal beschworen hat, es gelte nun endlich, gewisse Nachfragen nach Boden aus diesem Bodenmarkt herauszukapitulieren. Gleichzeitig schafft man eine Nachfrage nach 100 ha guten Bodens.

Letzte Woche ging es primär um Wohnungsbau, jetzt geht es um Strassenbau. Für den Strassenbau hat es Boden genug, und es werden jene, die sich letzte Woche mit Nachdruck und mit Vehemenz für diesen Boden und die Bodenpreise gewehrt haben, heute sagen, vielleicht hämisch sogar, das Land sei ja bereits gekauft und es sei alles in Ordnung.

Diese 100 Hektaren – und damit wende ich mich an die Landwirte und Landwirtschaftsvertreter hier im Saal – sind sehr viel. Mein Grossvater mütterlicherseits, ein Emmentaler Bauer, hatte sieben Hektaren hügeliges Land und hat damit seine Familie mit zehn Kindern ernährt im Zweiten Weltkrieg, dessen Anbauschlacht man kürzlich gefeiert hat. Sie verlangen doch heute nicht von mir, dass ich meinem Grossvater sechzehnmal die wirtschaftliche Grundlage entziehe, indem ich einfach ja dazu sagen würde, dass man 100 Hektar besten Landes einfach so dem Moloch, dem Machbarkeitswahn Strassenverkehr opfert.

Ich wende mich weiter an die bäuerlichen Freunde, die kürzlich mit unserem Stadtmann Scheidegger Händchen haltend in Inkwil gegen den Bodenverbrauch für die «Bahn 2000» demonstriert haben, und lade sie ein, auch einmal in Solothurn-West mit mir Händchen haltend gegen diesen Landverschleiss zu demonstrieren. Ich habe Euch dort noch nie gesehen. Ich frage mich, warum? Es gibt böse Zungen, die behaupten: Die Nationalstrassenbüros zählen besser für den Boden als die arg parlamentarisch kontrollierten Bundesbahnen. Aber das muss böse Verleumdung sein!

Weitere Argumentation: Die Grenchner Witi, durch die diese N 5 führen sollte, ist ein Naturschutzgebiet mit reicher Flora und Fauna. Die Botschaft ist geradezu entlarvend entwaffnend: Die N 5 werde weder die Aarelandschaft zerstören noch Naherholungsgebiete von Solothurn und Grenchen unverhältnismässig beeinträchtigen, noch die einmalige Fauna und Flora jener Landschaft entscheidend treffen. Das kommt mir, Herr Bundesrat, ungefähr vor wie ein Mörder, der vor Gericht sagt: Im ersten Anheb habe ich das Opfer nur halbtot geschlagen, dass es dann noch gestorben ist, da kann ich weiter nichts dafür! In diese Rolle sollten Sie sich nicht begeben.

Herr Bundesrat, es gibt eine staatspolitische Dimension bei dieser N 5, und da rede ich als Solothurner, freilich als minoritärer Solothurner, wie nachfolgende Redner belegen werden. Es gibt Widerstand in diesem Kanton Solothurn gegen die «Bahn 2000». Ich schliesse mich diesem Widerstand nicht an, weil ich finde, das Nutzen-Aufwand-Verhältnis beim Bahnbau sei, schmerzhaft zwar, aber doch noch einigermaßen zu verantworten und zu rechtfertigen, während das beim Strassenbau nicht der Fall ist.

Nicht genug damit. Es gibt Leute, die sich immer wieder dazu hinreissen lassen, vom Ausbau der N 1 auf sechs Spuren zu reden. Herr Suter hat sich den Widerstand unseres Freundes Urs Nussbaumer eingehandelt, als er von der sechsspürigen N 1 bei Härkingen sprach, und ehe uns der Bundesrat nicht klipp und klar sagt, es gebe keine sechsspürige N 1, wird man im Kanton Solothurn sehr wachsam bleiben und die Truppen Gewehr bei Fuss im Dienst behalten, um sie dann schlimmstenfalls in die Traxschaufel zu setzen. Provozieren Sie nicht Widerstände in diesem Kanton Solothurn, die unnötig sind, indem Sie jetzt noch um alles in der Welt diese N 5 durchzwingen wollen! Setzen Sie, Herr Bundesrat, Prioritäten und sagen Sie: Ich will nun mal diese «Bahn 2000», aber beim Strassenbau gebe ich nach und weiche zurück und verlange von Euch nicht auch noch Bodenopfer.

Verkehrstechnische Argumente wären viele anzuführen. Es gibt viele Äengste in Solothurn. Man sagt nämlich, es würde ein Korridor für Schwerverkehr geschaffen, weil sich die N 1 wegen der topographischen Gegebenheiten nicht so gut eigne für den Schwerverkehr, und es gelte nun, ein günstigeres Projekt im flacheren Land zu legen, eben diese N 5. In der Kommission haben andere Solothurner gesagt, der Bundesrat müsse halt dann schauen, dass da nicht ein neuer Korridor geöffnet wird. Es würde mich nur interessieren, wie? Es existieren auch Leute mit Tunnelleuphorie, die meinen – es ist schade, dass kein Psychiater im Saal ist, sonst würde er uns sagen, was aus Verdrängung resultieren kann, nämlich Sträusse von Neurosen –, alles was verlockt ist, alles, was man nicht sehe, störe auch nicht. Da teile ich die Meinung von Herrn Bundesrat Ogi, dass auch Tunnels entlüftet werden müssen, wozu etwelche Energie benötigt wird, die wieder irgendwie erzeugt werden muss.

Im übrigen kann man jetzt im Grauholz sehen – das tun einige Solothurner –, was ein Tunnelbau alles mit sich bringt. Man kann eine Landschaft vollkommen umgestalten, wenn man will.

Ich komme nicht umhin, Sie zu bitten, dieser Initiative zuzustimmen, d. h. dem Volk zu empfehlen, diese Initiative anzunehmen. Ich bitte Sie – vor allem die Vertreter des Strassenbaus –: Walten Sie für einmal nicht bloss Ihres Amtes, sondern lassen Sie Ihre Vernunft walten.

Weder-Basel: Wir kennen von allen Umweltprogrammen der Parteien die Aussage, dass man jetzt endlich Sorge zur Umwelt und Mitwelt tragen müsse. Mich erfüllen aber trotzdem schon lange Unruhe und Ungeduld über die noch immer bei uns herrschende Kurzsichtigkeit bei der Behandlung von Umweltfragen. Wie sollen unsere Kinder und Enkel auf einer Erde leben können, die wir verbetonieren, die wir vergiften, die wir zerstören? Wer heute nur für sich selbst sorgen will, verspielt mit der Zukunft anderer auch seine eigene.

Die vier Kleeblatt-Strecken – in meinem Fall betrifft es speziell den Jura – berühren wertvolle Landschaften und zerstören Biotope, Waldgebiete, grosse zusammenhängende, schützenswerte Natur- und Erholungslandschaften und rares und deshalb um so wertvolleres Landwirtschafts- und Siedlungsland, wie wir soeben gehört haben.

Zum Jura: Der Bau einer Nationalstrasse auf dem Gebiet des Kantons Jura stiess von Anfang an auf den Widerstand in Umweltschutzkreisen. Diese fügten sich zunächst dem Abstimmungsergebnis. Als jedoch im Mai 1985 das generelle Projekt vorgelegt wurde, entzündete sich der Widerstand von neuem, weil nun plötzlich ein viel grösseres Projekt vorlag.

Anstelle einer Halbautostrasse mit 2 bis 3 Spuren wurde eine 4spürige Nationalstrasse gebaut. Es gab eine überriessene

Zahl von Anschlüssen, 6 auf einer Strecke von 15 Kilometern. Der Verbrauch an Kulturland stieg von 60 auf 250 Hektaren.

Nun wird den Initianten vorgeworfen, Sie hätten eine sehr geringe Stimmenzahl zusammengebracht. Das trifft zu. Aber ich möchte trotzdem daran erinnern, dass die gleichen Initianten mittels einer Petition an die zuständigen Instanzen eine Redimensionierung verlangt haben. Und diese Petition umfasste 4500 Unterschriften. Ich möchte damit nur sagen, dass das Interesse im Kanton Jura nicht derart gering zu schätzen ist, denn 4500 Jurassier wollten seinerzeit eine Redimensionierung dieses Strassenprojekts.

Diese Autobahn ist unnötig, weil – das wurde ja schon verschiedentlich gesagt – jede neue Strasse zusätzlich neuen Verkehr schafft. Sie ist aber auch unnötig, weil weder das Verkehrsvolumen noch die Distanzen eine Autobahn im Jura rechtfertigen. Und der Jura hat, gemessen in Kilometer auf 1000 Einwohner, bereits ein dichtes Strassennetz. Es ist aber auch unnötig, weil es unsinnig wäre, in einer Region, in der der öffentliche Verkehr noch stark ausbaubedürftig ist, 1 Milliarde Franken in den Bau einer Autobahn zu stecken. Dann wäre es auch kurzfristig, die öffentlichen Verkehrsmittel mittels einer Autobahn zu konkurrenzieren.

Überall, auch in der Botschaft, wird gesagt – und viel geredet –, man müsse für die wirtschaftliche Zukunft des Kantons Jura etwas tun. Aber Konkretes wird überhaupt nichts erwähnt, es wird nur gesagt: Wir bauen einmal eine Strasse, und dann sehen wir weiter. Wir meinen aber, der Jura hätte eine sehr gute Chance bei der Förderung des Tourismus. Mit seinen grossenteils noch unberührten Landschaften bildet der Jura einen wertvollen Erholungsraum für das Mittelland, aber auch für die Region Basel, nicht zuletzt auch für unsere Freunde in Frankreich. Nun wollen wir ausgerechnet diesen schönen Lebensraum mit einer Strasse von gigantischem Ausmass durchziehen.

Ich erinnere an die Gotthardautobahn, die das Reusstal und die Leventina verschandelte, und zwar in einer nicht wieder-gutzumachenden Art und Weise. Wenn Sie die Leventina anschauen – viele von Ihnen haben auch noch in Erinnerung, wie die Leventina damals aussah –, dann kann einem doch heute das Heulen kommen. Das ist eine Gegend, in der sich nur Trostlosigkeit breitmacht.

Die heutigen Verkehrswege im Kanton Jura weisen ausreichende Kapazitäten auf. Eine wesentliche Verbesserung ergäbe sich durch einen Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel mit Fahrplanverdichtung und anderen Attraktivitätssteigerungen. Ich meine, es sollte sich auch bei uns endlich die Erkenntnis durchsetzen, dass es ein Ding der Unmöglichkeit ist, den Strassenraum dem immer stärker werdenden Motorfahrzeugverkehr anzupassen. Diese Denkweise ist doch wirklich passé.

Es ist auch uns engagierten Umweltschützern durchaus klar, dass der Autoverkehr natürlich nicht mehr wegzudenken ist. Dieser hat auch eine wichtige Funktion. Wir sind ja nicht derart blind! Aber wir sind soweit, dass wir sagen: Jetzt nicht mehr weiter, jetzt ist es Zeit, Grenzen festzusetzen.

Mir persönlich ist es ein grosses Anliegen, auch zu wiederholen, was ich schon einmal gesagt habe: Ich glaube es ist Zeit, dass wir ein Umdenken einleiten. Wir müssen die Zerstörung unserer Umwelt stoppen, und zwar radikal stoppen. Wir müssen an die kommenden Generationen denken. Wir dürfen ihnen nicht eine Natur und Umwelt zurücklassen, die nicht mehr lebenswert ist. Kommende Generationen werden an uns Fragen und Anforderungen stellen. Ich meine auch, dass Tiere und Pflanzen Grundrechte haben. Nur so werden wir eine weit-sichtige und zukunfts-trächtige Verkehrspolitik aufbauen können.

Ich bitte Sie höflich, meinem Antrag zuzustimmen.

M. Theubet: Les initiatives anti-autoroutes dont nous avons à débattre ce matin ne laissent pas d'inquiéter, et même de choquer, sous certains aspects, le groupe démocrate-chrétien au nom duquel je m'exprime.

Sans remettre en cause le droit fondamental qu'est l'initiative populaire, permettez que je relève tout d'abord les aspects pour le moins singuliers que revêtent ces initiatives. C'est sans

doute des considérations d'ordre tactique qui ont présidé au lancement de quatre initiatives plutôt que d'une seule, l'Association suisse des transports espérant isoler les populations favorables et directement intéressées à chaque tronçon. Les signataires de l'initiative contre la Transjurane, par exemple, ne sont que 983 dans le Jura, soit 1,5 pour cent de la population, alors qu'en votation populaire le projet a été approuvé par 71 pour cent de oui, ce qui illustre bien la manoeuvre. De plus, comme l'a relevé tout à l'heure le président de la commission, les signatures recueillies dans les cantons de Zurich et de Berne représentent, pour chacune des quatre initiatives, entre 48 et 50 pour cent du total. Que voilà une image curieusement déformée de la volonté populaire de l'ensemble du pays! Pour corser le tout, récemment, les opposants à la N16 ont proposé de constituer un fonds fédéral de compensation de 15 millions en faveur de l'environnement et de faire de son acceptation par la Confédération une condition au retrait de leur initiative. Nous ne pouvons admettre un tel usage extensif et abusif du droit d'initiative et, à l'instar de la commission, nous refusons d'entrer en discussion maintenant sur une proposition qui, pour digne d'intérêt qu'elle puisse être, n'en apparaît pas moins comme une véritable tentative de chantage. De l'avis des initiants eux-mêmes, il s'agit là d'un moyen de pression pour essayer de faire revenir les auteurs du projet à un certain sens de la mesure.

Nous en venons ainsi aux arguments de fond avancés par les opposants et aux raisons qui ont amené le groupe démocrate-chrétien à en contester le bien-fondé. Les initiants prétendent que les routes nationales détruisent irrémédiablement des paysages de valeur. C'est en partie vrai mais exagéré, car les tracés des tronçons en question ont été corrigés afin de mieux préserver l'environnement naturel. C'est dans cet esprit que de nombreuses sections ont été enterrées. Les études d'impact sont effectuées et des solutions de compensation sont envisagées en conformité avec les dispositions légales en la matière. Il faut relever les efforts importants qui sont consentis dans ce sens, aussi bien par les responsables des projets que par les instances administratives chargées d'examiner ceux-ci. Des spécialistes ont déclaré, à propos de la N16, qu'aucune route nationale n'a été l'objet à ce jour d'investigations aussi poussées.

Les routes nationales amènent du trafic supplémentaire selon les opposants. Le volume du trafic n'augmente pas forcément avec le prolongement du réseau. Il se répartit différemment et sa fluidité est mieux assurée. Le trafic qui emprunte un nouveau tronçon décharge d'autant la traversée de certaines localités vouées au transit. La réalisation des derniers maillons du réseau est également une nécessité du point de vue de la sécurité routière. Nous sommes particulièrement sensibles à cet aspect du problème.

On reproche aux routes nationales d'être une concurrence coûteuse pour les chemins de fer. Cet argument est spécieux. Les routes nationales sont financées par les surtaxes sur les carburants et la moitié du produit net des droits d'entrée de ceux-ci. Autrement dit, les automobilistes, qu'ils disposent ou non d'une autoroute, supportent entièrement le poids des infrastructures routières et cela sans préjudice pour les chemins de fer. C'est plutôt le contraire qui se produit lorsque les dispositions de l'article 36ter, lettre c, de la constitution sont appliquées. Dans ce sens, la construction de la N16 permettra de contribuer à l'amélioration des transports publics comme le mentionne le message à la page 16. De manière générale, le groupe démocrate-chrétien est d'avis que personne n'a intérêt à entretenir le conflit rail-route.

Autre point controversé: les transversales nord-sud et est-ouest existantes sont suffisantes, affirment les initiants. Nous ne sommes pas du tout d'accord avec cette appréciation. Le réseau des routes nationales forme un tout, qui doit être achevé comme tel. En supprimant les tronçons de la N 1 et de la N 5, on couperait toute une partie de l'Arc jurassien du reste du réseau national, ce qui constituerait une décision incompréhensible et inacceptable pour les habitants de ces régions. La N 16, ou plutôt ce qu'il en resterait, ne serait pas reliée au réseau, ni au nord ni au sud. L'abandon des tron-

çons en cause laisserait subsister des fractures absurdes, voire des culs-de-sac, dans des axes essentiels.

Les routes nationales consomment trop de terrain, et notamment de terres agricoles, soulignent les opposants. Le message indique que de sérieux efforts ont été faits ou seront faits à ce propos.

Les initiants prétendent enfin que les routes nationales engorgent les villes tout en vidant les régions rurales de leurs activités. La question reste posée, nous en convenons.

En conclusion, je constate que le seul reproche que l'on puisse adresser à ces quatre tronçons est que leur réalisation intervient dans une période d'interrogation quant aux performances techniques et de prise en compte quasiment glorifiée de l'environnement, toutes circonstances qui favorisent l'apparition de mouvements irrationnels. Mais sachons raison garder, car on ne peut imaginer dans notre Confédération une décision majoritaire du peuple et des cantons interdisant à quatre régions du pays d'avoir ce dont toutes les autres disposent. A défaut, la solidarité confédérale s'en trouverait dangereusement ébranlée. C'est pourquoi, au nom du groupe démocrate-chrétien, je vous demande de rejeter catégoriquement ces quatre initiatives.

Fischer-Seengen: Die Initianten nennen ihre Initiativen Kleeblatt-Initiativen. Ein Kleeblatt bringt in der Regel Glück. Dies ist allerdings bei diesen Initiativen nicht der Fall, weshalb ich den Namen als verfehlt erachte. Ich hätte diese Initiativen eher Brennessel-Initiativen getauft, denn wenn wir sie annehmen, setzen wir uns gehörig in die Nesseln.

Die freisinnige Fraktion beantragt Ihnen aus staatspolitischen, rechtspolitischen und verkehrspolitischen Gründen praktisch einstimmig Ablehnung der Initiative. Zwei der vier Nationalstrassenlücken, die nach Meinung der Initianten nicht geschlossen werden sollen, betreffen Verbindungen zwischen der deutschen und welschen Schweiz, nämlich Murten-Yverdon der N 1 und Biel-Solothurn der N 5. Ein vor allem durch die Deutschschweizer Kantone bewirkter Abstimmungsentcheid, diese Teilstücke nicht zu realisieren, hätte schädliche staatspolitische Wirkungen. Im Welschland würde damit einmal mehr am Willen der deutschen Schweiz gezweifelt, die notwendigen Brücken über den «Röstigraben» zu schlagen. Wer gegen die Erstellung dieser beiden noch fehlenden Autobahnstücke stimmt, verkennt die integrierende Wirkung guter Verkehrsverbindungen zwischen unseren Landesteilen. Wir haben allen Grund, in der Schweiz diesem Aspekt grösste Bedeutung zuzumessen.

Mit der N 16 soll der Kanton Jura eine Verbindung zum schweizerischen Mittelland erhalten. Gleichzeitig dient diese Strasse auch als Verbindung nach Frankreich. Mit einer Streichung der Transjurane aus dem Nationalstrassenprogramm würden wir dem Kanton eine Nationalstrasse vorenthalten, für die sich über 70 Prozent seiner Bevölkerung ausgesprochen haben. Bezeichnend ist auch, dass lediglich 0,74 Prozent der Unterschriften gegen die Erstellung der Transjurane aus dem Jura selber stammen. Die Gutheissung dieser Initiative wäre eine mutwillige Brückierung des jüngsten Gliedes unserer Eidgenossenschaft.

Unser Nationalstrassennetz geht der Vollendung entgegen. Von den insgesamt 1856 Kilometern Nationalstrasse fehlen lediglich noch 370 Kilometer. Nach dem Willen der Initianten sollen von diesen 370 Kilometer deren 135 – oder 7 Prozent des Netzes – nicht realisiert werden. Ein solches Vorgehen könnte nicht anders denn als Schildbürgerstreich bezeichnet werden. Dies um so mehr, als diese Nationalstrassenabschnitte nicht nur Städte und Dörfer vom Durchgangsverkehr entlasten, sondern auch wichtige Verbindungsfunktionen zwischen den einzelnen Landesteilen haben. So stellt die N 1 zwischen Murten und Yverdon das letzte Teilstück dar, welches noch zur Vervollendung der Ost-West-Strassenachse durch unser Land fehlt und zugleich auch einen Bestandteil der E 25, einer wichtigen europäischen Transitachse, bildet.

Der umstrittene Abschnitt der N 4 durch das Knonauer Amt stellt seinerseits die Verbindung zwischen dem Kanton Tessin-Innerschweiz und Zürich-Ostschweiz sicher und dürfte mit dem langen Isisbergtunnel in den Aspekten Land-

schaftsschutz und Immissionen noch eine erhebliche Verbesserung erfahren. Das gleiche gilt für die N 5, die mit der Untertunnelung der Grenchner Witi wesentlich landschaftsfreundlicher gestaltet werden kann.

Im Zusammenhang mit der N 4 ist noch eine Frage aufzuwerfen: Herr Bircher hat behauptet, es werde unabhängig von der Realisierung der N 4 durch das Knonauer Amt auch die Realisierung des Zimmerbergtunnels vorangetrieben. Ich möchte Herrn Bundesrat Ogi fragen, wie er sich zu dieser Behauptung stellt.

Mit dem willkürlichen Herausbrechen solcher Teilstücke werden die Zweckmässigkeit und der Nutzen unseres gesamten Nationalstrassennetzes erheblich reduziert. In diesem Sinn ist es eindrucksvoll zu wissen, dass die Kantonsstrasse im Broyetal im Bereich der N-1-Lücke ungefähr gleichviel Schwerverkehr bewältigen muss wie die N 2 im Kanton Uri. Die Verkehrszählungen haben Ergebnisse gebracht, die durchweg ein Mehrfaches über den Prognosen von 1960 liegen, und zwar sowohl dort, wo Nationalstrassen gebaut wurden, als auch dort, wo solche fehlen.

Der Glaube, der Verkehr lasse sich durch Aufrechterhaltung oder Schaffung von Engpässen reduzieren, ist irrig, und entsprechendes Handeln erinnert an Vogel-Strauss-Politik.

Namens der freisinnigen Fraktion beantrage ich Ihnen Ablehnung dieser Initiativen.

Scheidegger: Ich habe viel Verständnis für den Antrag Leuenberger-Solothurn, kann ihm aber nicht zustimmen. Leider, Herr Leuenberger, stehen mir nur zwei Minuten zur Verfügung, und ich kann nicht auf alle emotional vorgetragenen Argumente eingehen: Auch ich bin für die «Bahn 2000», aber auch dort für eine umweltgerechte Lösung. Ich würde auch für einen Tunnel in der Grenchner Witi – ich komme darauf zurück – die Hände reichen, für einen für einen «Demonstrations-Ring» von Tausenden von Menschen, wie am Inkwilier See für die Tunnel der «Bahn 2000».

Die Geschichte der N 5 ist lang und sehr wechselhaft: Ich selbst war anfänglich, bevor die ersten Verbesserungen vorgenommen wurden, Gegner der N 5. Allein im Abschnitt Zuchwil-Nennigkofen wurden ganz wesentliche Verbesserungen erzielt, indem beispielsweise 50 Prozent der Strecke untertunnelt werden soll. Die Stadt Solothurn hat zwar schon heute einen Anschluss an die N 5; die Verkehrsprobleme könnten durch die Stadt einigermassen gelöst werden. Eine Umfahrung der Stadt Solothurn ist allerdings dringend notwendig. Soll diese noch in diesem Jahrtausend erbaut werden, ist dies nur im Zusammenhang mit der Errichtung der N 5 möglich. Man soll aber nicht nur als Egoist sprechen: Die letzten Entlastungsuntersuchungen vom Herbst 1988 zeigen, dass die Wirkung der N 5 für die Durchfahrten durch die Dörfer Bellach, Selzach, Bettlach, durch die Stadt Grenchen, durch Lengnau und Pieterlen gross wären. In den solothurnischen Gemeinden rechnet man mit einem Entlastungseffekt von etwa zwei Dritteln.

In diesem Zusammenhang muss ich ganz klar sagen, dass Solothurn verkehrsmässig eine Brückenfunktion zu erfüllen hat: Wo soll dann die Transjurane aufhören, bzw. wie soll sie weitergeführt werden, wenn sie in Biel ist? Wir sind aus Solothurner Sicht ganz klar für einen Tunnel in der Grenchner Witi. Da werden wir hart bleiben, und wir sind froh für das grüne Licht, das jetzt aus Bern für die Planaufgabe gegeben wurde.

In diesem Sinne sind wir von der FDP gegen den Antrag Leuenberger-Solothurn (und jetzt leuchtet die Kontrollampe für die Redezeitbeschränkung auf) und für den Antrag der Kommissionsmehrheit und des Bundesrats.

M. Savary-Vaud: Tout ou presque a été dit sur la N 1. Vous permettez tout de même au seul parlementaire qui habite sur le tracé contesté de dire encore une fois combien la situation s'est dégradée dans notre région en dix ans. Le trafic nord-sud asphyxie les villes et les villages de la vallée de la Broye, les accidents sont nombreux, le bruit insupportable. Le paroxysme est atteint entre Estavayer-le-Lac et Payerne, où le trafic international emprunte une route – tenez-vous bien – de remaniement parcellaire, élargie en catastrophe ces dernières années,

ce qui vaut aux agriculteurs de risquer leur vie tous les jours en allant dans les champs. Des routes, il faudra donc bien en construire pour éviter les villes et les villages, pour séparer le trafic routier du trafic agricole.

Si vous ne voulez pas qu'une route nationale soit construite entre Morat et Yverdon, vous n'interdisez ni la construction de routes ni le trafic. Vous privez tout simplement les cantons de Vaud et de Fribourg ainsi que les communes de la Basse Broye de leur part légitime de la surtaxe sur les carburants. Hier, nous avons eu un grand débat sur le principe de la causalité. Aujourd'hui, vous pouvez le mettre en pratique en acceptant la construction d'une route nationale entre Morat et Yverdon. Ainsi les fonds de la surtaxe sur les carburants seront utilisés conformément à la constitution et à la solidarité confédérale. En revanche, par votre refus, vous obligez les cantons de Vaud et de Fribourg ainsi que les communes de la Broye à puiser dans leurs caisses pour combler les lacunes en matière de trafic routier.

Votre proposition, Monsieur Brélaz, ne va en rien diminuer le trafic dans la Broye ni supprimer la construction de routes. Elle va simplement forcer les cantons et les communes à sortir plusieurs millions de leurs caisses respectives.

M. Etique: Je constate qu'aveuglé par son militantisme écologiste intransigeant, M. Weder-Bâle voudrait que les Jurassiens soient à tout jamais tenus à l'écart du réseau des routes nationales. M. Weder-Bâle, qui semble tellement aimer le Jura, pourrait être mieux inspiré en incitant ses concitoyens à investir dans le Jura autrement que dans des résidences secondaires, nous aidant ainsi à maintenir et à créer des emplois dans notre région. Mais peut-être que notre collègue – qui n'est d'ailleurs pas dans la salle – voit-il dans notre région une sorte de réserve d'Indiens, qui deviendrait le lieu de villégiature privilégiée de nos riches voisins bâlois en quête de tranquillité dominicale.

Voisin du Jura, M. Weder-Bâle devrait savoir que les Jurassiens entendent bien ne plus être la seule région du pays privée d'une route nationale. Ils l'ont dit clairement en se prononçant à 72 pour cent, lors de la votation cantonale de 1982, sur la Transjurane précisément. Ils l'ont précisé encore en ne donnant même pas mille signatures sur les quelque 130 000 recueillies par l'initiative.

Le large consensus, qui se manifeste chez nous autour de la Transjurane, s'explique par des arguments qui militent en faveur de cette route. Reliant les réseaux autoroutiers suisses et français, à travers la chaîne jurassienne, la Transjurane permettra enfin de sortir le canton de son relatif isolement géographique. Elle contribuera, ce faisant, à donner plus de poids à nos multiples actions visant à développer notre économie et à diversifier notre tissu industriel.

Priver les Jurassiens d'une route nationale, c'est hypothéquer gravement l'avenir de leur région. C'est porter un coup à la solidarité confédérale. Ce serait créer une situation difficile avec un canton dont on ne tiendrait pas compte de l'opinion et des aspirations.

Je vous demande donc de rejeter l'initiative dirigée contre la N 16 et d'en faire par ailleurs autant s'agissant des trois autres initiatives.

M. Kohler: Il reste 135 km d'autoroute à construire pour achever le réseau des routes nationales. Où se situent les lacunes qu'il reste à combler? Bien évidemment dans les régions qui sont servies les dernières! Par ces initiatives, on entend donc pénaliser les populations qui n'ont pas pu bénéficier depuis dix ou vingt ans de tous les avantages d'une desserte routière de qualité. La majorité des signataires sont domiciliés dans des régions bien équipées de routes nationales. Pour éviter un bétonnage excessif, comme ils disent, ils ne demandent pas que l'on supprime l'autoroute qui traverse leur région, ils s'en prennent à ceux qui sont servis les derniers. Ils veulent donner une leçon, mais ils laissent aux autres le soin de payer la facture. Et tout cela au nom de la solidarité confédérale! N'est-ce pas plutôt la solidarité des nantis ou, mieux encore, l'impertinence des riches? Je suis persuadé que le peuple suisse donnera son vrai sens à la solidarité confédérale et qu'il rejettera

massivement ces quatre initiatives. Je vous invite à en faire autant.

En ce qui concerne la route nationale N 5 entre Soleure et Bienne, je constate qu'en moins de dix ans, c'est la quatrième fois que notre conseil est appelé à prendre une décision à son sujet: postulat, pétition, initiatives cantonale et fédérale. Bien que notre conseil ait pris à chaque fois une décision claire, considérant que cette artère était vitale pour les régions jurassiennes, ces démarches ont paralysé l'action gouvernementale, dans les cantons et à la Confédération, pendant tout ce temps, d'où le retard considérable qui nous vaut le débat d'aujourd'hui. Et je ne suis pas certain qu'après le rejet de ces initiatives, nous ne serons pas saisis à nouveau d'une nouvelle démarche, respectueuse certes, comme les précédentes, des voies démocratiques. Mais, je considère que les initiants abusent de celles-ci et je m'oppose à cette conception de la démocratie.

Ammann: Nachdem ich bereits in meinem Votum zur Volksinitiative zur Begrenzung des Strassenbaus sowohl auf unsere grundsätzliche Haltung in diesen Fragen als auch auf die Zusammenhänge mit den sogenannten Kleeblatt-Initiativen eingegangen bin, kann ich mir eine längere Einleitung sparen. Festhalten möchte ich lediglich nochmals unsere Schlussfolgerungen: Das Mittel der Kleeblatt-Initiativen erscheint uns als wesentlich erfolgversprechender und mehrheitsfähiger als das vorgängig behandelte Volksbegehren zur generellen Begrenzung des Strassenbaus. Die Anliegen können so gezielt und stufengerecht zum Tragen kommen. In die Beurteilung der einzelnen Teilstrecken mit einbezogen werden muss unseres Erachtens die Haltung der betroffenen Bevölkerung und Kantone. Gradmesser dafür sind sowohl die Resultate von kantonalen Volksabstimmungen als auch die Unterschriftenzahlen bei den jeweiligen Kleeblatt-Volksinitiativen.

Aufgrund dieser Fixpunkte ergab sich in unserer Fraktion eine grossmehrheitliche Zustimmung zu den Initiativen zur N 1, N 4 und N 5, während die Initiative zur N 16 von uns, vor allem aus staatspolitischen Gründen, mehrheitlich abgelehnt wird.

Nachstehend noch einige Stichworte zur N 1: In der Kommission wurde mir nicht widersprochen, als ich von einer ursprünglichen Fehlplanung sprach. Nicht weniger als drei Autobahnen – die N 1, die N 5 und die N 12 – sollen künftig die Städte Bern und Biel mit der Westschweiz verbinden. Nach einem Verzicht auf die N 1 wären es immer noch deren zwei. Man hat deshalb einige Mühe, darin eine Lücke zu erblicken. Die Unterschriftenzahlen bzw. die Opposition gegen die N 1 in den Kantonen Waadt und Freiburg erscheint glaubwürdig; eine Volksabstimmung im Kanton Waadt ergab ein recht knappes Resultat.

Keine Lücke hinterlässt auch der Verzicht auf die N 4 im Knonauer Amt, die durch den Ausbau der viel sparsameren und umweltschonenderen Zimmerberg-Variante ersetzt werden kann. Der Respekt vor einem deutlichen Volksvotum des Zürcher Souveräns veranlasste die SP-Fraktion zur praktisch einstimmigen Unterstützung des «Kleeblattes» zur N 4 sowie auch zur Einreichung des Begehrens um einen Namensaufruf.

Ich verweise im weiteren auf die Argumente unseres Minderheitssprechers Bircher, desgleichen betreffend N 5 auf das Votum des Antragstellers Leuenberger-Solothurn. Auch die Solothurner haben sich in einer kantonalen Volksabstimmung deutlich für eine Ueberprüfung der N 5 ausgesprochen und stellten eine eindruckliche Unterschriftenzahl zur entsprechenden Kleeblatt-Initiative bei.

Im Gegensatz dazu bekunden wir einige Mühe mit dem Volksbegehren betreffend die N 16, dies vor allem aus staatspolitisch-regionalwirtschaftlichen Gründen. Der Kanton Jura mag vielleicht in gewisser Weise tatsächlich zu Recht den Status eines Sonderfalles beanspruchen. Eine kantonale Volksabstimmung ergab hier ein deutlich positives Resultat, während die betreffende Kleeblatt-Initiative mit weniger als 1000 Unterschriften ein eher klägliches Ergebnis erzielte.

Wenn ich auch persönlich davon überzeugt bin, dass sich viele Jurassier bezüglich der positiven Wirkungen der N 16 grossen Illusionen hingeben, und ich als Alternative eine stär-

kere Förderung des öffentlichen Verkehrs befürworte, so scheint mir doch hier eine gewisse Zurückhaltung angezeigt. Diese Zurückhaltung wird auch von der SP-Fraktion geübt – wie schon erwähnt.

Ein Rückzug der Initiative zur N 16, wie er von den Initianten bereits angedeutet wurde, würde überdies erlauben, viel unnötigen Ballast abzuwerfen und das Klima für die Volksabstimmungen zu den Teilstrecken der N 1, N 4 und N 5 wesentlich zu verbessern.

Zum Schluss verweise ich noch auf die nachfolgenden Voten der Kollegen Brügger und Matthey, die als welsche Mehrheits- und Minderheitssprecher weitere Argumente zur Debatte beisteuern werden.

M. Brügger: Le tronçon contesté de la N 1, entre Yverdon et Morat, devrait aussi passer sur sol fribourgeois. C'est la raison pour laquelle les projets de cette route nationale n'ont pas laissé indifférente l'opinion publique de mon canton. J'ai eu personnellement l'occasion, à maintes reprises, de participer aux discussions politiques, parfois très animées et même passionnées.

Je vous rappelle que le nombre de signatures récoltées dans le canton de Fribourg aurait largement suffi à lancer une initiative sur le plan cantonal. Je vous remets ce fait en mémoire pour mieux légitimer mon intervention en tant qu'élu du peuple et je voudrais me faire l'interprète de cette opinion. Ce nombre de signatures recueillies prouve bien l'existence, comme partout ailleurs en Suisse, de ce mouvement populaire qui reflète de plus en plus un sentiment de «ras-le-bol». On n'est plus d'accord de suivre aveuglément cette politique routière qui se borne à satisfaire non seulement les besoins établis du trafic privé mais surtout les besoins forcés du trafic lourd. Il y a longtemps que dans un contexte général, bon nombre de nos concitoyens se rendent compte qu'en construisant de nouvelles routes on va augmenter le trafic des voitures privées et que nos villes, aujourd'hui déjà submergées, vont tôt ou tard être carrément étranglées.

Allez demander aux Uranais ce qu'ils pensent du trafic des poids lourds qui transitent journellement sur la N 2 et qui polluent l'atmosphère de façon toujours plus dangereuse! Et qu'en est-il des lois votées par le Parlement ainsi que par le peuple? Qu'en est-il des limites imposées par la nature elle-même? Faut-il vraiment sacrifier le solde de nos richesses naturelles, faut-il sacrifier ce petit reste de nos paysages en parfaite harmonie avec la nature?

Ce qui me dérange surtout, c'est la contradiction entre le discours et l'action politique. N'a-t-on pas clamé haut et fort, au début de la législature, que nous voulions remplacer la croissance quantitative par une croissance qualitative? Or, que se passe-t-il, en réalité? La croissance quantitative continue, qui contribue à la dégradation de notre environnement, cela est prouvé d'une façon toujours plus aiguë. L'exemple de la N 1, dans la vallée de la Broye, est typique à cet égard. Avec la construction de l'autoroute, on prétend développer l'économie industrielle. C'est possible, mais il est tout aussi possible qu'on se trompe, car l'axe de la Broye pourrait être effectivement utilisé surtout pour le transit, comme c'est le cas pour la N 2 dans la vallée de la Reuss. Ce qui est sûr et certain, c'est qu'avec l'autoroute le trafic augmentera et il en résultera une croissance quantitative de nuisances bien connues.

On demande aux régions de réserver dans leurs plans directeurs d'aménagement du territoire des terrains d'assolement. On sait pertinemment que les quotas minima fixés par la Confédération ne pourront pas être atteints, et on continue à bétonner et à sacrifier des terrains de culture d'une valeur exceptionnelle, parce que c'est soi-disant indispensable pour satisfaire au besoin de mobilité que crée la société moderne. Le groupe socialiste est d'avis qu'en matière de transports il est grand temps de changer de direction, de favoriser et de promouvoir enfin d'une façon déterminée le transport public et de réduire sensiblement les efforts consentis au trafic privé.

En conclusion, je vous invite à suivre le groupe socialiste qui, lors de ses délibérations, a décidé, à une très forte majorité, de soutenir les initiatives concernant la N 1, la N 4 et la N 5. En ce qui concerne la Transjurane, le groupe est d'avis qu'il ne serait

pas judicieux d'interdire à un seul canton de la Confédération la construction d'une autoroute et que par conséquent il ne soutiendra pas l'initiative contre la Transjurane. En donnant notre accord à cette construction, nous exigeons néanmoins d'apporter des améliorations au projet existant, sa réalisation est faisable à condition que l'on tienne compte, dans toute la mesure du possible, des exigences imposées par l'environnement.

M. Matthey: Pour trois d'entre elles, les initiatives que nous discutons aujourd'hui concernent directement la Suisse romande, même si seulement 10 pour cent des signatures visant à la suppression des tronçons des N 1, N 16 et N 5 proviennent de cette région. Au nom d'une minorité du groupe socialiste romand tout particulièrement, je vous propose de rejeter les initiatives visant les tronçons en question, non par amour des routes mais parce qu'il y a, à notre avis, un certain nombre de raisons à un tel rejet.

Nous aimerions en particulier insister, en ce qui concerne la N 1, sur la cohésion du réseau que nous devons construire ou du réseau déjà existant. Mais nous devons, pour l'ensemble de ces trois tronçons, assurer des relations favorables entre la Suisse romande et la Suisse alémanique – nous dirons aussi entre la Suisse alémanique et la Suisse romande. Nous pensons, avec la majorité de la commission, que les améliorations qui ont été apportées au tracé de la N 1, celles qui seront apportées aux villes, aux villages traversés actuellement par la route nationale, justifient la construction de la N 1 également. Il y a pour le moins contradiction chez certains, pour ne pas dire malice, à déclarer que l'on ne veut pas de trois autoroutes, la N 12, la N 1, la N 5, alors que les mêmes personnes s'opposent aujourd'hui à la N 1 ainsi qu'à la N 5 qui ont au surplus des fonctions différentes. De même, ceux qui proposent une meilleure liaison entre la N 1 et la N 5 dans la région de Chiètres et de Thielle sont-ils prêts, aujourd'hui, devant ce Parlement, à prendre l'engagement de nous soutenir lorsque nous en discuterons ultérieurement devant les Chambres fédérales?

Nous sommes adversaires de l'inscription des vitesses dans la constitution. Nous sommes partisans du maintien des vitesses actuelles. Mais nous trouvons discriminatoire d'inscrire dans la même constitution l'impossibilité de disposer d'une route nationale pour certaines régions. Permettez-moi de vous rappeler qu'à l'exception d'Appenzell, le Jura et le canton de Neuchâtel sont les deux seuls cantons à n'être pas reliés, aujourd'hui, au réseau des routes nationales, alors que leur population, leurs autorités ont, en plusieurs circonstances, très largement souhaité une telle liaison. Ce sont les mêmes cantons qui ont souffert le plus de la crise économique: nous avons perdu 15 000 emplois dans le canton de Neuchâtel. Nous avons, aujourd'hui, entendu essentiellement les représentants des régions développées de notre pays nous faire la leçon concernant les réseaux que nous demandons en matière de communications. Nous ne sommes pas un chaud partisan de goudronner à l'excès et nous ne pensons pas non plus que ce n'est qu'avec des routes que nous développerons les régions, mais les voies de communication sont un élément nécessaire du développement économique.

Je dirais à M. Weder-Bâle, s'il était là, que j'ai été choqué par son affirmation à savoir que le Jura devait rester une zone verte pour le Plateau, une zone verte pour la ville de Bâle. C'est une attitude colonialiste que nous devons déplorer. Il y a dans les régions jurassiennes des entreprises, des industries, des travailleurs. Ces derniers tiennent à vivre là et à ne pas être au seul service des régions développées du Plateau, uniquement à but touristique.

La N 5 n'est pas que soleuroise. Elle a une vocation intercantonale et concerne aussi les cantons de Vaud, de Neuchâtel, de Berne et du Jura. Elle est l'axe routier essentiel du Pied du Jura en collectant le trafic des villes et villages situés sur l'axe Yverdon-Soleure. Le tronçon soleurois, on l'a déjà dit, ne comporte que 13 kilomètres sur 108. Elle a un rôle pour désenclaver toutes les régions jurassiennes et favoriser les échanges avec la Suisse alémanique. D'ailleurs, accepter la N 16 et refuser la N 5 constitue une inconséquence dans la mesure où la

N 5 est l'unique possibilité de relier la Transjurane au réseau des routes nationales.

La décision concernant la N 5 ne doit pas être l'expression d'un fédéralisme replié sur les considérations d'un seul canton, comme nous l'avons entendu plaider précédemment. Nous pensons que cette décision doit être celle d'un fédéralisme de coopération, de justice et de solidarité.

M. Friderici: La loi sur les rapports entre les conseils précise que nous devons faire connaître nos intérêts personnels chaque fois que nous nous exprimons sur un objet qui nous concerne. A l'instar de tous ceux qui vont monter à cette tribune, je me dois de signaler que je suis un utilisateur direct et indirect du réseau routier. Cette constatation amène d'ailleurs une question de fond sur le fonctionnement de notre démocratie: celle-ci n'est-elle pas malade, victime d'un blocage systématique par la remise en cause des décisions mûrement réfléchies et coordonnées par les autorités compétentes?

En effet, notre Parlement a déjà longuement débattu du réseau des routes nationales et je ne répéterai pas la trop longue énumération des occasions où, soit le peuple, soit les Chambres se sont déjà prononcés sur ce sujet. D'autres l'ont fait ou le feront sans doute. Il convient cependant ici de relever les contradictions de l'Association suisse des transports, le club AST qui, en sa qualité de coordinatrice des quatre comités locaux, ne craint pas de leur apporter sa caution. La plus grossière erreur concerne l'achèvement de la N 1 entre Morat et Yverdon et celui de la N 5 entre Berne et Soleure-Zuchwil. En effet, les membres des deux comités d'initiatives ont déclaré, à maintes reprises, qu'il était inutile de construire trois autoroutes parallèles à quelques kilomètres de distance, affirmant même que la N 5 serait un complément acceptable de la N 12. Cette prise de position ne les empêche pas de combattre à la fois la poursuite des travaux sur la N 1 et sur la N 5. Ces deux autoroutes ne sont pas comparables, pas plus que la N 12 d'ailleurs.

Les adversaires de la N 4 dans le district de Knonau présentent une très intéressante alternative, visant à renvoyer la circulation sur la N 3 par un tunnel sous le Zimmerberg. Ils évitent cependant de préciser que cette artère est déjà surchargée aux heures de pointe et que la déviation du trafic en provenance de la N 4 aggraverait encore cette situation, provoquant des ralentissements et des bouchons sans fin dans une région extrêmement peuplée de notre pays. L'intérêt de cette proposition réside, avant tout, dans le fait qu'elle administre la preuve du manque de sérieux des membres du comité.

La palme du cynisme revient à la Fédération jurassienne pour la protection de la nature qui, devant la commission et le lendemain dans la presse, a admis avoir lancé une initiative pour obtenir 15 millions de francs destinés à un fonds géré par cette association-même, fonds qui serait affecté à des actions compensatrices en faveur de la nature. Pas un mot pour défendre l'initiative elle-même, les représentants se déclarant même disposés à la retirer s'ils obtenaient gain de cause. Ce genre de procédé à un nom, il s'agit de «racket».

La confirmation par notre conseil des décisions antérieures doit être ferme. Nous devons, par-dessus la barrière des langues et des intérêts régionaux, affirmer notre volonté d'achever le réseau des routes nationales. M. Brélaz a déclaré à la commission qu'il serait impensable, aujourd'hui, de présenter un projet aussi important que celui décidé au début des années 60. C'est méconnaître les aspects positifs de cette réalisation pour n'en considérer que les angles négatifs. Il est certain que les habitants du Plateau suisse n'auraient pas attendu 1989 pour exiger la construction de routes modernes, eux qui, durant les années 1960 et 1970, étaient déjà submergés par une circulation bien plus faible que celle que nous connaissons aujourd'hui. Il est toujours facile de refaire l'histoire, de remettre en cause les décisions des autorités de l'époque, mais nous pouvons également être certains que dans une situation semblable, les mêmes résolutions seraient prises.

La campagne contre l'initiative «Pro vitesse 100-130» n'a pas encore véritablement débuté que nous entendons déjà les milieux opposés à l'achèvement des routes nationales brandir le spectre des accidents. Ils semblent ignorer que la circulation

est au moins cinq fois plus sûre sur une autoroute que sur une route conventionnelle. Que penser en outre de ces mêmes opposants qui, adversaires acharnés du tronçon entre Morat et Yverdon, négligent la situation des habitants de Faoug, Avenches, Domsdidier, Dompierre ou Henniez. Dans ces villages, sur une route à deux voies de 6,50 mètres de large, il passe autant de poids lourds que dans le canton d'Uri sur une autoroute de cinq pistes totalisant 15 mètres de large. La qualité de la vie n'a-t-elle pas la même valeur selon que l'on se trouve sur un axe de communications Nord-Sud ou Est-Ouest?

A ce titre, je tiens à reprendre M. Brélaz qui met en doute les chiffres obtenus lors des comptages. Il passe, en effet, 1500 poids lourds par jour dans le canton d'Uri, il en passe également un peu plus de 1500 à Henniez et je tiens à dire à M. Brélaz que sur les 1500 poids lourds qui passent à Uri, il y en a 500 qui concernent le trafic de transit et 1000 le trafic interne à la Suisse; ces chiffres proviennent de l'état-major pour les questions de transports.

S'exprimant il y a peu devant un auditoire composé en grande partie d'étudiants de la région zurichoise, pourtant très critiques à l'égard du trafic routier, M. Silvio Bircher a déclenché la réprobation générale lorsqu'il s'est opposé à la réalisation de la N 4. La même déclaration contre la N 1 est passée pratiquement inaperçue. Il est à craindre que, s'il s'était prononcé contre la Transjurane, il n'y aurait eu aucune réaction. Pourtant, moins de 1000 Jurassiens ont signé l'initiative pour un canton du Jura libre d'autoroute, alors que plus de 20 000 Zurichois ont signé celle pour un district du Knonau libre d'autoroute. Va-t-on priver les Jurassiens d'une liaison routière qu'ils appellent de leurs vœux?

C'est sans doute la preuve la plus flagrante des conséquences perverses qu'entraîne ce genre d'initiative «multipack», l'effet de levier produit par la récolte commune des signatures permettant cette déviation d'une volonté populaire régionale pourtant clairement exprimée.

Notre commission a entendu les autorités de tous les cantons touchés par ces initiatives. Leurs déclarations sont unanimes, l'achèvement de ces quatre tronçons d'autoroutes est indispensable pour les économies locales, mais également pour le soulagement des communes traversées par le trafic régional en constante augmentation.

Une acceptation de ces initiatives ne supprimerait pas le besoin de nouveaux axes routiers; en lieu et place de routes nationales, il faudrait construire des routes principales, le transfert des investissements étant dès lors défavorable aux finances cantonales.

Le réseau d'autoroutes décidé par notre Parlement est un tout cohérent. Il a été planifié en 1960, selon des critères qui sous-estimaient les besoins des transports de la fin du siècle. Loin de discuter sur la suppression de l'un ou de l'autre des tronçons contestés, nous devons engager le débat sur les améliorations sectorielles à apporter pour la sécurité des usagers de la route et pour la fluidité du trafic, car l'achèvement des tronçons contestés n'est pas programmé avant la fin de ce millénaire.

En conclusion, le groupe libéral appuie la décision du Conseil fédéral et de la commission et vous prie d'accepter la recommandation de rejet des quatre initiatives qui seront soumises au peuple et de renoncer également aux propositions de minorité.

Wiederkehr: Ich beschränke mich hier auf die Leidensgeschichte rund um die N 4. Ende 1981 hat die Ueberprüfungskommission Biel festgestellt, dass im Raume Zürich-Zug die Nationalstrassen zusammengeschlossen werden könnten, auch ohne N 4, mit der Zimmerberg-Variante.

Dann hat im Kanton Zürich eine Konsultativabstimmung stattgefunden. Die Zürcher Bevölkerung hat eine N 4 abgelehnt. Hierauf, im März 1986, hat der Nationalrat knapp entschieden, es sei die Zimmerberg-Variante der N 4 vorzuziehen.

Der Ständerat zeigte dann ein klares Bekenntnis zur N 4. Schliesslich hat sich auch im Nationalrat ein Ja für die N 4 ergeben. Herr Suter als Chef unseres Amtes für Strassenbau erklärte in Lausanne vor der nationalrätlichen Kommission, die Zimmerberg-Variante sei nicht die Lösung der Verkehrspro-

bleme. Er sagte eigentlich das Gegenteil der Kommission Biel, nämlich die Vernetzung im Raume Zürich-Zug sei nur mit der N 4 möglich.

Im Februar dieses Jahres traf sich dann aber unser Chef des Amtes für Strassenbauförderung mit zwei Herren des immer noch existierenden Komitees «Pro Zimmerberg-Tunnel», und im Protokoll dieses Komitees ist festgehalten, dass Herr Suter den Zimmerberg-Tunnel als Verbindung von «nationaler Bedeutung» verstanden haben wollte. Sie sei «sinnvoll» und werde, wenn sie vorgeschlagen werde, «mit entsprechendem Wohlwollen behandelt».

Zwar werde der Bundesrat keinen Ausbau des nationalen Strassennetzes beantragen. Das hiesse aber nicht, «dass der Bundesrat einen entsprechenden Antrag ablehnen oder bekämpfen würde». Er empfahl den beiden Herren des Zimmerberg-Komitees, einen Sponsor oder eine Sponsorin zu suchen, die im Nationalrat mit einem solchen Antrag auf Bau des Zimmerberg-Tunnels auftreten könnten. Gleichzeitig sollte man aber dafür besorgt sein, auch auf den Verkehrsrichtplan bei der nächsten Richtplanrevision Einfluss zu nehmen, da nur der Kanton solche Entscheide fällen könne.

Angesichts der brisanten Situation der Diskussion um die N 4 sagte Herr Suter aber, es wäre nicht geschickt, wenn ein solcher Sponsor oder eine solche Sponsorin unter den Nationalräten vor der Abstimmung über die Kleeblatt-Initiative auftreten würde. Tatsächlich wäre das verheerend, denn dies würde ja den Befürwortern eines autobahnfreien Knonauer Amtes die besten Argumente in die Hand geben, nämlich dass diese N 4 überhaupt nicht nötig sei, der Zimmerberg-Tunnel die bessere Variante sei und erst noch eine ganze Milliarde Franken weniger koste.

Der Sponsor darf also erst auftreten, wenn die N-4-Abstimmung so ausgeht, dass die N 4 gebaut wird. Wenn die Abstimmung so ausgeht, dass die N 4 nicht gebaut wird, dann darf der Sponsor erst recht auftreten. Also eine todsichere Sache, zumindest für den Sponsor und natürlich für die Strassenbaulobby. Sie feiert Urstände und derweilen wird das Säuliamt von zwei Seiten durch Autobahnen in die Zange genommen.

Es besteht auch kein Zweifel daran, dass dieses Zimmerberg-Komitee auf eine Autobahn hin arbeitet. In einem Brief, geschrieben an verschiedene Nationalrätinnen und Nationalräte, hält dieses Komitee fest: «Es wäre angebracht, diese Strecke in absehbarer Zeit ins Nationalstrassennetz integriert zu wissen.»

Nun ist aber des Leidens noch nicht genug. Vor drei Jahren habe ich als Alternative zur geplanten N 4 einen direkten Durchstich, einen SBB-Tunnel durch den Uetliberg ins Säuliamt, gefordert. Man wäre in 11 Minuten vom Hauptbahnhof Zürich in Affoltern a. A. anstatt in einer halben Stunde wie heute.

Die SBB haben vor drei Jahren abgelehnt, das zu prüfen. Nun aber ist diese Doppelspur, dieser Tunnel der SBB doch noch aufgegriffen worden, denn Herr Bundesrat Ogi ist wegen seines Neat-Entscheidung da und dort ein bisschen in Bedrängnis geraten, im besonderen von Seiten der Ostschweizer Kantone. Im steten Bemühen, es allen recht zu machen, ist es natürlich nicht abwegig, das Zuckerchen des direkten Uetliberg-Durchstichs SBB mit seiner Zeitersparnis auch auf der Gott-hard-Route herumzureichen.

Das hiesse dann, dass dem Knonauer Amt, im Würgegriff der zwei Autobahnen, auch noch der siedlungspolitische Todesstrick durch den SBB-Strang angelegt würde. Sie werden das Säuliamt dann nicht mehr erkennen. Es wird mit Industrieanlagen und Wohnüberbauungen in der Ausdehnung von 400 bis 500 Hektaren gerechnet.

Diejenigen, die heute eine Autobahn dort befürworten, weil sie eine Verkehrsentslastung in den Dörfern erwarten, werden sich grün und blau ärgern, denn diese gewaltige Erschliessung wird mehr Neuvverkehr bringen, als man mit der Autobahn wegzuschaffen hofft. Wenn die N 4 einmal auch im Weinland fertig gebaut ist, braucht es nicht einmal mehr eine eventuelle Verlängerung der Zimmerberg-Strecke mit einem Seetunnel unter dem Zürichsee hindurch und einem Anschluss an die Oberland-Autobahn, um den Deutschen klarzumachen, dass wir jetzt eine direkte Strecke von Deutschland nach Italien ha-

ben. Unsere deutschen Nachbarn werden das sehr schnell merken, und die Flut der Autos wird zunehmen. Dann wird selbstverständlich auch die zweite Gotthard-Röhre gebaut, und was früher ein schweizerischer Werbespruch war, nämlich «Reise durch Europa, raste in der Schweiz», wird vom italienischen Fremdenverkehrsamt übernommen und abgeändert in «Reise nach Italien, rase durch die Schweiz».

Meine lieben Miteidgenossinnen und -eidgenossen, Sie werden sich noch wundern!

Hösli: Meine Vorredner haben Ihnen dargelegt, um welche vier Nationalstrassenstücke es sich hier handelt. Ich verzichte darauf, dies zu wiederholen. Ebenso kann ich es unterlassen, die ablehnenden Beweggründe unserer Kommission und die Resultate der Kommissionsabstimmungen nochmals in allen Teilen aufzuzeigen.

Es gilt aber, einige grundsätzliche Erwägungen anzustellen. Deshalb halte ich fest:

1. Gemäss Nationalstrassengesetz von 1960 sind die eidgenössischen Räte für die Festlegung des Nationalstrassennetzes zuständig.

2. 1974 ist die Initiative «Demokratie im Nationalstrassenbau» eingereicht worden, die die Beschlüsse der Bundesversammlung über die Festlegung der Nationalstrassen dem fakultativen Referendum unterstellen wollte. 1978 fand die entsprechende Abstimmung mit einem eindeutigen Resultat statt. Das Volk verwarf die Initiative mit rund 1,1 Millionen gegen 700 000 Stimmen. Dazu lehnten sie sämtliche Stände ab.

Es zeugt von einem schlechten Demokratieverständnis der Urheber der jetzt zur Diskussion stehenden Initiativen, dass sie den klaren Willen des Volkes derart missachten und die Stimmberechtigten innert relativ kurzer Frist schon wieder an die Urnen bemühen.

3. Verursacht durch eine 1977 beschlossene Motion überprüften Bundesrat und Parlament eingehend die Notwendigkeit der Klassierung von sechs in der Öffentlichkeit umstrittenen Nationalstrassenabschnitten. Dabei blieben alle überprüften Strecken – mit Ausnahme der Rawil-Verbindung – im Netz.

4. Entgegen den Behauptungen von Befürwortern geht es nicht darum, jetzt ein Netz enger zu gestalten, als vielmehr darum, dieses Netz möglichst bald zu schliessen, denn ein durchlöcheretes Netz ist bekanntlich weniger wert. Schliessen wir es im Interesse der nachteilig durch Dorfdurchfahrten betroffenen Ortschaften, ihrer Bewohner und ebenso im Interesse eines vernünftigen Umweltschutzes.

Die SVP-Fraktion hat bei diesen vier Initiativen mit allen gegen je eine Stimme beschlossen, dem Volk Ablehnung zu beantragen. Ich hoffe, auch unser Rat treffe in diesem Sinn einen klaren Entscheid.

Meier-Glatfeld: Seit zwanzig Jahren kämpfen die «Säuliamter» für ein autobahnfreies Knonauer Amt, gegen die N 4. Wir sagten schon immer: Wenn Lücken geschlossen werden müssen, so mit einem gestreckten Uetliberg- und dem Zimmerberg-Tunnel. So wären Netzzusammenschluss und Landschaftsschutz gewährleistet.

1985 stimmte das Zürchervolk klar gegen den Bau der N 4. Das Resultat wäre noch wuchtiger ausgefallen, hätten nicht Gemeinden des Nachbarbezirks Horgen viel Geld in die Propaganda für die N 4 gesteckt. Ihre Begründung war, im «Säuliamt» würden nur ein paar Kühe und Frösche von der N 4 betroffen; im unteren Teil des Bezirks Horgen aber trügen einige zehntausend Menschen die übergrosse Verkehrslast. Sankt Florian lässt grüssen!

Die bisherigen Massnahmen des Bundes haben Methode.

1. Trotz unseren Forderungen wurde der gestreckte Uetliberg-Tunnel nicht auf den gleichen Planstand gebracht.

2. Im Frühjahr 1987 wurde die N 20,

3. im Dezember 1987 der N-4-Stummel bis Knonau dem Verkehr geöffnet. Damit wurden die Dörfer des Knonauer Amtes bewusst und gezielt vom Verkehr überschwemmt. Die Bevölkerung soll weichgeklopft werden.

Die N 4 ist in erster Linie eine Regionalautobahn. Sie wird den Wasserkopf Zürich, die Agglomeration gegen die Inner-

schweiz ausdehnen; nicht umsonst erklärt der Zürcher Regierungsrat das Amt zur Wachstumszone Nummer 1. Grossräumig ist die N 4 ein Gotthardzubringer. Wann rollen wohl die ersten 40-Tönnner? Wann wird die zweite Gotthardröhre gebaut? Noch haben wir Hoffnung. Die Warnfeuer von Rothenthurm und im Knonauer Amt geben uns diese Hoffnung.

1985 zogen junge Aemtlern-Bauern mit ihren Kühen aus Protest vor das Zürcher Rathaus. Damals sagte ein SVP-Kantonsrat – selber Bauer – zu mir: «Im Herzen bin ich für diese jungen Bauern, der Verstand aber sagt mir: 'Lücke schliessen, N 4 bauen'». Wo bleibt da der Verstand?

Zwei Milliarden Franken kostet das offizielle Projekt, eine Milliarde nur würde die Alternative durch den Zimmerberg samt gestrecktem Uetlibergtunnel kosten. Aber eben, die Strassenlobby will bauen und nochmals bauen, zuerst das offizielle Projekt, dann den Zimmerbergtunnel. Sie können das im heutigen «Tages-Anzeiger» nachlesen; Herr Wiederkehr hat es bereits erwähnt.

Wir setzen das Vertrauen in das Schweizervolk, dass es, wie schon bei Rothenthurm, Herz und Verstand über die Gier nach immer mehr Wachstum und Mobilität stellt. Wir bleiben dabei: N 4 nie!

Hänggi: Auf dem Weg zwischen Boden- und Genfersee ist das Gebiet des Kantons Solothurn, die N 5, offensichtlich zu einer passage obligé geworden. Der Kanton Solothurn leidet aber heute schon einen überdurchschnittlichen Anteil an der verkehrspolitische Infrastruktur dieses Landes, dies mit der N 1 und der «Bahn 2000». Deshalb ist der Widerstand aus unserem Kanton gegen die N 5 zum Teil verständlich, um so mehr, als die N 5 durch ein ausgesprochen fruchtbares Landwirtschaftsland und Naturschutzgebiet führt. Daher auch das engagierte Votum von Kollege Leuenberger. Leider gibt es aber keine vernünftige Alternative, es sei denn, man wolle gar nichts, wie das Kollege Leuenberger vorgetragen hat.

Der Ausbau der T 5, wie er oft aus Umweltschutzkreisen gefordert wird – was heisst, die Kantonsstrassen mit entsprechenden Umfahrungen ausbauen –, ist keine Alternative, weil er mindestens soviel Land braucht wie die N 5, weil er den Verkehr nicht aus den Dörfern nimmt und weil dadurch die Umweltbelastung insgesamt nicht vermindert wird. Der Widerstand des Kantons Solothurn gegen zuviel Autobahn war immerhin erfolgreich dadurch, dass ein Ast der Transjurane, nämlich von Moutier nach Oensingen, verhindert werden konnte. Um so mehr erachte ich es aber als vertretbar, diese passage obligé der N 5 zwischen Deutsch- und Westschweiz zu ermöglichen.

Den Bundesrat bitte ich allerdings ganz eindringlich, folgende vier Punkte zu beachten:

1. Die Kostenfrage darf für einen umweltschonenden Bau, umweltschonende Linienführung, keine Rolle spielen.
2. Der Grenchner Witi als einem der grössten unverbauten Gebiete ist aus landwirtschaftlichen wie aus naturschützerischen Gründen grösste Beachtung zu schenken, d. h. Bau einer Untertunnelung.
3. Die Westumfahrung Solothurns und die Archbrücke in Grenchen sind durch den Nationalstrassenbau zu bezahlen.
4. Die Planung der N 5 ist soweit voranzutreiben, dass ausführungsfähige Baupläne vorliegen, bevor diese Kleeblatt-Initiative zur Abstimmung kommt.

Herr Bundesrat Ogi, die Solothurner zählen auf Sie, und ich – im Vertrauen darauf – lehne die Initiative gegen die N 5 ab.

Zwygart: Auch ich spreche zur N 5, aber ich bin für Annahme der Initiative, denn dieses Nationalstrassenstück ist weder sinnvoll, noch ist es zu verantworten.

Warum nicht sinnvoll? Im Gegensatz zu vielen anderen Gebieten haben wir hier ein extrem gut ausgebautes regionales Strassennetz. Die bestehende Kantonsstrasse Solothurn–Biel weist teilweise heute schon einen höheren Ausbaustandard auf als die bereits gebaute N 5 am Bielersee. In der Aare-Ebene zwischen Biel und Solothurn finden wir heute auf einer Breite von 4 bis 5 Kilometern zwei Kantonsstrassen und zwei Eisenbahnlinien. Und da hinein soll jetzt noch eine Autobahn gezwängt werden? Nein, diese Zwängerei nicht!

Und warum nicht zu verantworten? Die Grenchner Witi und ihre Umgebung gehören zu den bedeutenden Rastgebieten für durchziehende Wattvögel, was jetzt im Herbst gesehen werden kann. Die grösste Kiebitz-Kolonie ist auch da beheimatet. Zudem sind nachgewiesenermassen 18 gefährdete Brutvogelarten der «Roten Liste» der Schweiz hier anzutreffen. Der Hasenbestand ist in diesem Gebiet – auf schweizerischer Ebene – unübertroffen. Wenn nun ein Tunnel gebaut wird, wird das alles zerstört und kann nachher nicht mehr aufgebaut werden. Der Lebensraum zahlreicher Tierarten und Pflanzen würde damit vernichtet.

Der Aarelauf und mit ihm der Grundwasserstrom in diesem Gebiet sind noch weitgehend natürlich. Der Solothurnische Bund für Naturschutz hat 1986 eine Eingabe an den entsprechenden Ausschuss des Europarats gemacht. Beim Bau der N 5 würde die sogenannte Berner Konvention von 1982 verletzt, die die Erhaltung natürlicher Lebensräume als lebenswichtiges Element des Schutzes und der Erhaltung wildlebender Pflanzen und Tiere bezeichnet. Auch die Schweiz ist diese Verpflichtung durch die Ratifizierung eingegangen.

1. Es muss auf die N 5, das Teilstück Biel–Solothurn, verzichtet werden, weil es eine Fehlkonstruktion wäre, und zwar bringt die N 5 keine zusätzliche bessere Verbindung zur Westschweiz.

2. Die Verkehrsprobleme der Region werden nicht gelöst, sondern nur verlagert und verstärkt.

3. Eine zusätzliche Umweltbelastung – mit Zerstörung von Lebensräumen, von Pflanzen und Tieren bis hin zur Beeinträchtigung von ober- und unterirdischen Gewässern – käme uns teuer zu stehen.

Neuenschwander: Von den vier Blättern des Unglücks-Kleeblattes ist das N-4-Blatt wohl das unglücklichste. Dies deshalb, weil bei dem umstrittenen Nationalstrassenabschnitt im Knonauer Amt von der Warte der nationalen Verkehrspolitik aus gesehen – ohne die staatspolitische Bedeutung der Transjurane zu verkennen – am meisten auf dem Spiel steht. Ich kann nicht eindringlich genug sagen, dass es sich bei der Fertigstellung der N 4 nicht um irgendein zürcherisches Verkehrshobby handelt, sondern um ein Werk von gesamtschweizerischer Dimension. Dem Bundesrat ist voll und ganz beizupflichten, wenn er sagt, dass erst eine durchgezogene N 4 den Anschluss der Innerschweiz an das Nationalstrassennetz der Ostschweiz und nicht zuletzt an den Flughafen Zürich gewährleistet.

Diese nationale Dimension der N-4-Frage vermögen allerdings die im Knonauer Amt noch verbliebenen Gegner nicht zu erkennen. Mit diesen Gegnern will ich mich hier kurz auseinandersetzen, weil ich mir vorstellen könnte, dass die nicht aus Zürich stammenden Mitglieder dieses Rates über keine vollständigen Kenntnisse des neuesten Standes der Dinge im Knonauer Amt, also im Bezirk Affoltern, verfügen.

Jeder Beobachter der regionalen Szene kann bestätigen, dass die Gegnerschaft gegen die N 4 im Bezirk Affoltern «abbröckelt», wenn sich auch der verbliebene harte Kern um so lauter gebärdet. Schon dass an der Jahresversammlung der Autobahngegner im letzten März von den angeblich 1400 Mitgliedern nur 40 erschienen, spricht für sich, ebenso, dass der Präsident seinen Rücktritt nahm und den Verzicht auf die Kleeblatt-Initiative empfahl. Seither haben andere, d. h. frühere Gegner verlauten lassen – da spreche ich auch Herrn Bircher an –, dass man mit der hartnäckigen Opposition wenigstens einen Teilerfolg erzielt habe, indem man die Ausarbeitung der Variante Isisbergtunnel mit ihrem geringeren Kulturlandbedarf provoziert habe, und dass ein weiteres Sturmlaufen gegen die umweltfreundliche N 4 zwecklos sei. Auch wenn man in der Bevölkerung hinter dem Albis herumhorcht, stellt man eindeutig fest, dass man weitherum des jahrelangen Streites, der oft durch Familien hindurchging, überdrüssig geworden ist.

Die übriggebliebenen Gegner und ein neues Komitee sowie der «Tages-Anzeiger» von heute, der bereits erwähnt wurde, «wärmen» nun die Variante Zimmerbergtunnel wieder auf, die doch aus Abschied und Traktandum gefallen ist und übrigens den Unfrieden nur an das linke Zürichsee-Ufer verlagern

würde. Auch der Regierungsrat im Kanton Zürich stellt keine solche Vorlage zur Diskussion.

Im weiteren fechten sie nach wie vor mit dem Argument des Kulturlandverschleisses. Dabei wollen sie nicht einsehen, dass die jetzt im Vordergrund stehende Lösung Islisbergtunnel den Kulturlandbedarf auf 50 Hektaren sinken lässt gegenüber rund 70 Hektaren beim ursprünglichen Projekt. Beharrlich negieren sie auch – das möchte ich besonders unterstreichen –, dass im Fall eines Verzichtes auf die N 4 der Bau mehrerer Ortsumfahrungen unausweichlich würde, die zusammen auch gegen 50 Hektaren Kulturland beanspruchen würden. Ich kann Ihnen nicht deutlich genug sagen, dass die Verkehrsbelastung in den betroffenen Gemeinden heute unzumutbar geworden ist und dass die Bewohner so oder so endlich Anspruch auf Entlastung haben. Die Gegner treten auf dieses Argument überhaupt nicht ein, weil es ihre Haltung vollends unterhöhlt.

Für die Idee und das Postulat von Kollege Rüttimann müsste man eigentlich eine Prämie aussetzen, wie man das in der Privatwirtschaft ebenfalls tut, und zwar beim Vorschlagswesen.

Weiter muss ich in Erinnerung rufen – auch das hören die Gegner natürlich nicht gern –, dass bei der zürcherischen Volksabstimmung vom Juni 1985 sechs Gemeinden des betroffenen Bezirks für den Bau der N 4 gestimmt haben, darunter der Bezirkshauptort Affoltern mit seinem unerträglichen Durchgangsverkehr.

Die Behauptung, das Knonauer Amt habe sich gegen die N 4 gewandt, ist also sehr zu relativieren.

Am Grad der Betroffenheit müsste auch ein eventueller Solidaritätsreflex gemessen werden, der da und dort in diesem Rat aufkeimen könnte. Ich bin der Meinung, dass man den Einwohnern von Birmensdorf und Affoltern zu einer besseren Wohnqualität verhelfen muss.

Ich bitte Sie, dies bei der Abstimmung unter Namensaufruf zu berücksichtigen.

Frau Stocker: Demokratie ist wahrscheinlich eine mühsame Staatsform. Da haben Hunderttausende mit ihrer Unterschrift gesagt: Wir wollen den oder jenen Teil Autobahn nicht. Wir hier tun die Leute, die das gesagt haben – die dafür auf die Strasse gingen, dafür gekämpft haben und sich die Zunge wund geredet haben – in eine Ecke als naive Leute, die einfach noch nicht begriffen haben, woher der Wind weht und woher heute, 1989 – im Gegensatz zum Wahljahr 1987 –, wieder andere Töne möglich werden.

Es ist ja auch der Herbst, wo es alte Mannen fertiggebracht haben, dass wir eine Abstimmung vor uns haben, wo es um die Frage geht, ob in der Verfassung, die ja immerhin beginnt mit «Im Namen Gottes des Allmächtigen», stehen soll, ob der Schweizer 130 Stundenkilometer fahren dürfe. Dahin haben wir es in unserer Demokratie gebracht.

Vielleicht gibt es nun für den kleinen Lebensraum Schweiz halt einfach genug Strassen. Diese Kleeblatt-Initiative wäre eine Chance – und es ist der Willensausdruck von Tausenden von Bürgerinnen und Bürgern in unserem Land – zu sagen: «Das Strassennetz Schweiz ist gebaut. Der Lebensraum Schweiz trägt nicht mehr. Mit diesen Grenzen haben wir zu leben.»

Es sind nicht diejenigen Motoren, die am längsten durchhalten, die beim Starten am lautesten heulen. Ich möchte Sie doch bitten, sich nun nicht einfach diesem Motorengeheul von rechts zu beugen. Es steht der Lebensraum Schweiz auf dem Spiel für uns und unsere Kinder. Der ist zu wichtig, um hier nachzugeben.

Es ist auch der Herbst der Mobilmachung. Ich bin für eine vitale Generalmobilmachung, die zukunftsgerichtet ist und den Freischärlern auf der Strasse ein Veto entgegensetzt. Es ist die Generalmobilmachung, die der Auto-Immobilität ein Nein entgegensetzt. Wir brauchen tatsächlich mehr Mobilität, aber bitte geistige.

M. Savary-Fribourg: Je ne suis pas un fan de la voiture, et encore moins un fan de l'autoroute. Mon métier de paysan m'incite à lutter contre le gaspillage de ce sol tant convoité. Je suis sensibilisé, comme la plupart d'entre vous d'ailleurs, à la protection de notre environnement et à la sauvegarde des paysa-

ges, et ce n'est pas une sympathie de «dinosauré», Monsieur Brélaz! Et pourtant, je plaide en faveur du rejet de l'initiative pour une région sans autoroute entre Morat et Yverdon. La N 1 est l'axe principal reliant la Romandie à la Suisse alémanique. Je m'arrête là, Monsieur Brélaz. Le chaînon qui manque provoque un déséquilibre du réseau par une surcharge de l'autoroute du Léman entre Lausanne et Vevey et une situation tout à fait inacceptable pour les habitants des localités traversées de la vallée de la Broye et de la région de Morat où le trafic reste extrêmement dense, notamment en ce qui concerne les poids lourds. La mise en service de la N 12 en 1981 n'a pas déchargé la vallée de la Broye comme on le souhaitait. Le prolongement du tracé sur Lausanne et Genève, la forte dénivellation, la dangereuse plongée de Châtel sur Vevey, surtout en hiver, n'incident pas les chauffeurs de poids lourds à choisir ce tracé.

Opter pour une autre variante qui consisterait à contourner, à partir de Morat, toutes les localités de la Broye vaudoise et fribourgeoise qui sont perturbées par la circulation me paraît être un mauvais choix. L'économie de terrains serait minime, cela exigerait l'installation de multiples feux – d'où ralentissement de la circulation, bouchons, étranglements sur certaines routes, c'est-à-dire davantage de pollution et plus de risques d'accidents, sans parler de la charge supplémentaire que les cantons devraient supporter. Les objectifs devraient pourtant être la sécurité et la fluidité du trafic, la préservation de la vie et de l'harmonie de nos villages, et un objectif essentiel devrait être de garantir le développement économique et touristique des régions, et plus particulièrement de la région de la Broye qui traverse actuellement une période difficile car les communes sont entravées par leur planification; elles attendent avec impatience le verdict des Chambres et du peuple suisse en espérant que l'on tienne compte de leurs aspirations.

M. Jeanneret: En tant que dernier Romand de la liste, je m'exprime encore brièvement comme libéral et comme Neuchâtelois: comme libéral pour compléter ce qu'a dit M. Friderici et comme Neuchâtelois pour compléter ce qu'a dit M. Matthey. Ces initiatives ont deux caractéristiques essentielles, et ce que nous abhorrons le plus, c'est que, d'abord, elles sont profondément anti-fédéralistes et qu'ensuite elles sont une atteinte à l'Europe des communications.

Nous aimerions faire quelque remarques sur la philosophie qui est à la base de ces initiatives: elles sont figées, fanatiques. Elles sont dans la ligne de ce que dénonçait récemment le président du Gouvernement vaudois, qui rappelait dans un discours officiel que les écologistes extrêmes sont une nouvelle forme de totalitarisme. Ces initiatives bloquent; elles sont basées sur une conception conservatrice de la biologie. Elles sont basées sur du passé, sur les faits que les choses ne changent pas, qu'il faut les bloquer une fois pour toutes, qu'il faut arrêter le temps et la marche des hommes.

Dans ce domaine, nous constatons que, dans son message, le Conseil fédéral rappelle déjà que des mesures de blocage ont été prises pour un nouveau développement de nos transports routiers, et Dieu sait si, sur ce point, nous avons nous-mêmes des remarques à faire! Nous considérons comme inadéquat que l'on ait renoncé au deuxième tunnel du Gothard, qu'un jour nos enfants reconnaîtront comme une faute. Faut-il vraiment nous figer sur une Suisse de 1789, puisque l'on fête le bicentenaire de la Révolution, une Suisse de 1814, puisque l'on fête l'entrée de certains cantons dans la Confédération, ou une Suisse de 1939, puisque nous célébrons le cinquantenaire de la mobilisation?

Ces initiatives sont ensuite fanatiques. Elles s'opposent au mouvement, elles considèrent que la rencontre entre les hommes est une faute en soi, elles ne veulent plus d'échanges de marchandises qui est également un mal en soi. Ce sont des initiatives qui participent à cette volonté d'interdiction, de réglementation constante où l'Etat doit dire aux habitants quelles sont les mœurs auxquelles ils doivent satisfaire. Elles sont finalement source de chaos, donc de conflits, donc de tensions.

Elles sont anti-européennes. J'ai été heureux d'entendre, dans le précédent débat, M. Ogi, conseiller fédéral, insister sur ce point, parce que, dans notre débat actuel, j'ai trouvé le con-

seiller fédéral trop timide au moment où nous avons voté des accords internationaux. On crée dans notre pays le vide le long de l'axe vital pour les autres pays, on dissuade comme en matière militaire, on se fait un hérisson, comme d'autres le reprochent. Au lieu d'encourager les étrangers à collaborer avec nous, on veut les détourner de notre pays, et cela contrairement à notre vocation traditionnelle, notre vocation de passage qui n'est pas seulement de défendre notre pays en cas de guerre, mais qui est de l'ouvrir en cas de paix aux passages européens.

Comme Neuchâtelois, j'aimerais dire que ce qui me choque dans ces initiatives, c'est ce référendum déguisé dont parlait M. Brélaz, où l'on passe d'abstractions au niveau national à un activisme local, cette pseudo-démocratie régionale qui nous fait tant de mal dans plusieurs domaines. J'aimerais dire ici aussi combien nous apportons notre appui à la N 1, même si certains ont voulu voir une contradiction entre la N 1 et la N 5. Bien au contraire, les deux ne sont pas concurrentes mais complémentaires. Quant à la N 5, par quel hasard, pourrait-on quand même se demander, sont mis en cause, la Transjurane, d'une part, les relations entre Bienne et Soleure, donc l'ensemble de la N 5, et peut-être, finalement, l'ensemble du centre de la Suisse romande d'autre part? Or, il y a un lien essentiel à avoir avec la N 5 par la Transjurane pour sa cohérence, afin de pouvoir arriver sur le Plateau, venir des vallées jurassiennes et, ensuite, rejoindre la ville fédérale ainsi que d'autres régions de la Suisse. M. Matthey a eu l'occasion de rappeler, et je le dis ici une fois encore comme Neuchâtelois, que l'on vient nous couper de nos relations entre Thielle et Chiètres: il est important et vital que la N 5 soit achevée.

Ces initiatives sont dangereuses pour l'équilibre de la Confédération. Elles sont dangereuses parce qu'elles mettent en cause les relations entre Suisses alémaniques et Suisses romands. Elles ont non seulement un caractère institutionnel mais aussi routier, qui nous amène à vous prier de les rejeter très fermement.

Hafner Rudolf: Als Berner spreche ich namens der grünen Fraktion zur geplanten Autobahn N 5. Herr Bundesrat Ogi, als Sie vorhin beim Votum des Kollegen Zwygart gelächelt haben, als er von der Bedrohung der Tiere sprach, habe ich mich gefragt, ob das nicht ein Zeichen der Unsicherheit sein könnte. Ich kann mir nicht vorstellen, dass ein schweizerischer Bundesrat lächeln kann, wenn viele seltene Tierarten durch ein Werk bedroht werden. Aber Sie sind ja Verkehrsminister und nicht Umweltminister.

Ich habe mich auch gefragt, als ich die Botschaft las, ob Sie wirklich glauben, dass eine Autobahn etwas wie ein kleines schmuckes Wanderwegli ist. Wenn Sie die Botschaft genau lesen, so ist sie derart herabspielend und schönfärbisch abgefasst, dass wir es kaum glauben können. Eine offizielle Botschaft kann doch nicht im Ernst derart tendenziös abgefasst sein.

Kommen wir zum Inhalt der Botschaft. Es ist nicht klar gesagt, wieviel Kulturlandverlust in dieser Sache zu erwarten ist. Das hätte eigentlich die Botschaft darstellen müssen. Es ist ein Kulturlandverlust von über 100 Hektaren zu erwarten. Bei diesem Umstand erstaunt es doch reichlich, dass es offenbar die Bauernsamen – insbesondere im Kanton Bern – noch kaum gemerkt hat, dass auch die Interessen der Bauern tangiert sind. Offenbar hat nur gerade ein Vertreter der Bauernschaft gemerkt, dass da wirklich ein grosser Kulturlandverlust zu erwarten ist. Eigentlich ist es ja gerade diese rechte Seite des Parlamentes, die sich sonst sehr lautstark zum Thema Kulturlandverlust – wenn es etwa um die «Bahn 2000» geht – bemerkbar macht. Aber hier, wenn es um die N 5 geht, tritt sie kaum in Erscheinung.

Ich kann noch auf weitere Folgen dieser geplanten N 5 aufmerksam machen: Da gibt es die Zerstörung von notwendigen Naherholungsbereichen, es wurde angetönt. Eine Landschaft, die einmalig ist – die Witi bei Grenchen – wird zerstört. Jeder, der die Landschaft dort kennt, weiss, dass es längs der Aare ein Stück gibt, das noch zu den schönsten Schweizer Naturlandschaften gehört. Dieses Gebiet wird auch durch die N 5 gefährdet.

Dass eine Zunahme der Luftverschmutzung und eine Bedrohung der weiteren Umwelt zu erwarten ist, liegt auf der Hand. Ferner wird auch die Landschaft zerschnitten. Es wird nachher nicht nur ein Wanderwegli, sondern ein breites Band durch die Landschaft ziehen.

Durch dieses Projekt wird auch die Bevölkerung in den entsprechenden Gebieten brüskiert. Eine Abstimmung im Kanton Solothurn hat ja ergeben, dass 30 349 Solothurner für eine Ueberprüfung dieses Objektes waren. Nur gerade 17 750 waren dagegen.

Im Kanton Bern sieht es nicht viel anders aus. Ich hoffe, es werden auch noch die Stadtpräsidenten von Solothurn und Biel merken, dass dieses Projekt von der Bevölkerung nicht gewünscht wird.

Ich bitte sie im Namen der grünen Fraktion, die Initiative betreffend N 5 zu unterstützen.

Dünki: Ich kann mich ganz kurz fassen. Ich gebe mich nicht der Illusion hin, wir könnten heute die Mehrheit dieses Rats davon überzeugen, dass wir auf weitere Teilstücke des noch nicht gebauten Nationalstrassennetzes verzichten sollten. Es geht ja heute auch nur um eine Abstimmungsempfehlung. Das letzte Wort hat das Schweizervolk, unser Souverän, und das ist gut so.

Die Gründe, warum ich vor allem die N 4 im Knonaer Amt ablehne, habe ich Ihnen bei früherer Gelegenheit an diesem Pult offen dargelegt, ich verzichte auf eine Wiederholung. Ich habe aber auch keinen Grund zu einem Meinungsumschwung, da sich die Verhältnisse in der Zwischenzeit in keiner Weise geändert haben.

Ich bin überzeugt, dass einmal kommende Generationen beurteilen werden, welches Lager – die erdrückende Mehrheit dieses hohen Hauses oder die paar Mahner, die sogenannten Unbelehrbaren – recht habe. Die Geschichte zeigt immer wieder, dass nicht in allen Fällen die Mehrheit recht bekommt. Warten wir getrost ab.

Darf ich nur an zwei Beispielen etwas aufzeigen: Vor ein paar Jahren wurde mit Hilfe dieses Rates die PdA-Initiative für eine Volkspension gebodigt, sie wurde als die schlechteste aller Lösungen bezeichnet. Heute sind es die SVP-Ständeräte, welche diese Forderung wieder auf den Schild erheben – so rasch ändern sich die Zeiten bzw. die Gesinnung. Oder ich habe vor kurzem den Vereina-Tunnel als rollende Autostrasse bekämpft; dafür hatten viele von ihnen nur ein Lächeln übrig. Jetzt sind viele bürgerliche Politiker über die Bücher gegangen, und siehe da, sie schliessen sich sukzessive meinen Ueberlegungen an. Man darf in der Politik nie aufgeben.

Ich möchte heute nicht noch einmal über die Zimmerberg-Variante diskutieren. Die Initianten haben mit mir Fühlung aufgenommen. Ich bin überzeugt, dass dieser Tunnel früher oder später zur Ausführung gelangt. Dieser Tunnel wäre jetzt die richtige Lösung. Aber zuerst wird alle Kraft dafür aufgewendet, dass das Knonaer Amt verbetoniert wird. Das ist ein Fehlentscheid, den unsere Nachkommen bereuen könnten. Man muss in der Politik warten können, bis eine Sache reif ist, das hat man mich gelehrt, aber ich weiss auch, dass das Sprichwort «Nach der Tat hält der Schweizer Rat» oft Gültigkeit besitzt.

Helfen Sie mit, wenigstens einen Fehlentscheid zu vermeiden. Dass ich nicht stur bin, beweist die Tatsache, dass ich den Autobahnbau im Kanton Jura unterstütze, im Gegensatz zu einer Mehrheit unserer Fraktion. Auch bei diesem Projekt ändere ich meine Meinung nicht.

Luder: Für mich war der Entscheid zu den Kleeblatt-Initiativen nicht einfach. Ich bin weder ein Auto-Feind noch ein grosser Strassen-Gegner. Ich bin auf das Auto angewiesen und benütze unsere Strassen täglich. Trotzdem unterstütze ich die Kleeblatt-Initiativen wegen dem Landverbrauch. Als Bauer habe ich zu entscheiden zwischen 134,6 km Autobahn oder zwischen 506 ha Land, das sind 5,6 Millionen Quadratmeter guter und sehr guter Bauernboden. Ich habe mich für den Boden entschieden. Wenn wir Bauern uns nicht selber für unser wertvollstes und wichtigstes Produktionsmittel, den

Boden, wehren, können wir auch nicht erwarten, dass andere dies für uns mit Erfolg tun können.

Es ist gut, dass eine Volksabstimmung stattfindet. Der Bürger soll in seinen Entscheid miteinbeziehen, dass nicht einfach das Autobahnnetz fertig gebaut, sondern dass auch sehr viel nicht ersetzbarer Boden verbraucht wird. Die Botschaft an das Parlament sagt darüber sehr wenig aus. Die Botschaft an das Volk zur Abstimmung muss darüber mehr aussagen. Was sind die Alternativen? Man kann sich z. B. auf den Ist-Zustand im Strassennetz beschränken und sich bewusst sein, dass der beste Verkehr derjenige ist, der gar nicht entsteht, und die Auswirkungen des Ausbaues des öffentlichen Verkehrs abwarten. Den grössten Landanteil für diesen Ausbau haben ja wiederum wir Bauern auf den Opferstock «Verkehr» zu legen, z. B. für «Bahn 2000». Wenn wir es schon erbringen, wollen wir nicht, dass dieses Opfer für den öffentlichen Verkehr wegen dem Ausbau des Strassennetzes vergeblich erbracht wurde.

Schmid: Als letzter Redner möchte ich als Ostschweizer etwas zur Transjurane sagen. Ich tue es nicht aus Schulmeisterei, sondern als «gebranntes Kind». Sehen Sie, in unserem Kanton Thurgau wird zurzeit die N 7 gebaut, eine unnötige, parallel zur bestehenden Hauptstrasse verlaufende Autobahn, die einstweilen noch der Reklame bedarf, um angemessen benützt zu werden, uns langfristig jedoch mit dem Anschluss an das deutsche Autobahnnetz alles beschert, was man von einer solchen Hochleistungsstrasse zu erdulden hat: schlechte Luft, Lärm oder unästhetische Lärmschutzwände, wachsender Pendlerverkehr und damit wachsende Zersiedlung der Landschaft, exorbitante Steigerung der Bodenpreise und später dann entlang dieser Autobahn die hässlichen Lagerhallen und Umschlagplätze, wie wir sie heute überall von Hammerfest bis Palermo antreffen. Es ist uns nicht gelungen, die unnötige N 7 zu verhindern. Der Kanton Thurgau hat als zweitletzter Kanton noch «seine» Autobahn erhalten, getreu nach dem Motto «Jeder Region ihr Band aus Beton».

Uebriggeblieben ist zum Schluss einzig ein autobahnfreier Kanton Jura. Die Jurassier sind ein aufgeschlossenes Volk mit einer fortschrittlichen Verfassung. Sie wissen besser als wir alle, was Grundrechte sind. Gerade sie müssen es als Affront empfinden, wenn man Mobilität als Grundrecht bezeichnet. Sie hätten es in der Hand, denselben Fehler, wie er noch am Ende des Autobahnzeitalters in allen übrigen Kantonen begangen wurde, zu vermeiden.

Als rühmliche Ausnahme könnten die Jurassier noch verweigern, was andere nicht mehr rückgängig machen können. Um ein Gebiet zu erschliessen und Dörfer zu umfahren, braucht es nicht Autobahnen; es braucht sie erst recht nicht, um die Benützung der Eisenbahn ohne Umsteigen zu gewährleisten, wie der Bundesrat in der Botschaft behauptet.

Liebe Jurassierinnen und Jurassier, Euer Kanton ist einer der schönsten der Schweiz. Er sollte es bei allem Verständnis für eine massvolle wirtschaftliche Entwicklung bleiben. Schont diese reizvolle Gegend, verschont sie insbesondere vor einer Autobahn; entgegnet doch Herrn Müller-Meilen: Der Mensch lebt nicht von der Oekonomie allein, und wo er es tut, geht er langsam, aber sicher zugrunde.

Das wilde Tal des Doubs, die Freiberge, die Schluchten der Birs, die kulturellen Sehenswürdigkeiten von Delémont, Porrentruy, St-Ursanne und Belletay (die Sehenswürdigkeiten sind als Eigenwert erwähnt, sie sind nicht unmittelbar bedroht): Ist das denn nichts? Es zählt sich in unserer mobilitätsversessenen Zeit nicht schnell genug aus, aber das könnte sich einmal ändern. Im Grunde ist es schon jetzt wertvoller und für das wirkliche Leben entscheidender. Wenn jetzt die Jurassier – so ganz am Schluss der begangenen verkehrspolitischen Torheiten – das Veto gegen diesen zusätzlichen Autobahnast einlegen würden, wäre das ein Lichtblick, ein echter Fortschritt.

Ich bleibe beim vierblättrigen Kleeblatt und rufe der Bevölkerung im Kanton Jura, die noch keine Autobahn hat, zu: «Saisissez l'occasion, biffez cette autoroute, corrigez la fortune!»

Steffen: Weil mir lediglich vier Minuten zur Verfügung stehen, spreche ich nur zum Teil «Kleeblatt autobahnfreies Knonauer Amt»: Ich habe seinerzeit die Standesinitiative des Kantons Zürich unterstützt und das positive Abstimmungsergebnis (170 000 Stimmen gegen zu 150 000 Stimmen für den Bau) mit Erleichterung zur Kenntnis genommen. Ich habe sehr bedauert, dass sich die eidgenössischen Räte dem Volksentscheid des Kantons Zürich nicht angeschlossen haben.

Ich greife die Argumentation von Herrn Kollege Wiederkehr auf, die ich übrigens vorbehaltlos unterstützen möchte: Jede Erweiterung des Autobahnnetzes bzw. – das sei nicht vergessen – des kantonalen Express-Strassennetzes im schon dicht bevölkerten Kanton Zürich hat unweigerlich eine Verstärkung des Siedlungsdrucks zur Folge.

Ich kann die entgegengesetzte Meinung der Experten und des Kommissionssprechers, Herr Kollege Rüttimann, nicht teilen: Der Ausbau des Schnellverkehrsnetzes von Bahn und Auto – ich wiederhole: von Bahn und Auto – rund um den Wirtschaftsknotenpunkt Zürich wird im Grunde genommen zum Impulsgeber für eine Ausweitung der landfressenden Agglomeration Zürich. Der Landbedarf von 50 ha flachen Kulturlandes für den Bau der N 4 ist sicherlich bedauerlich; die Groberschliessung durch das Schnellverkehrsnetz wird weitere Wohn- und Industriebauten im Säuliamt zur Folge haben, die im nächsten Jahrzehnt ein Vielfaches an Boden benötigen: Herr Kollege Wiederkehr spricht von 500 ha Land.

Ihnen, meine Kolleginnen und Kollegen aus den anderen Kantonen, möchte ich empfehlen, der Initiative für ein autobahnfreies Knonauer Amt im eigenen Interesse zuzustimmen: Jede Stärkung des Wirtschaftsriesen Zürich bedeutet eine Schwächung der anderen Regionen, besonders der Land- und Bergregionen.

Noch ein ganz anderer Gedanke: Als Vertreter der Nationalen Aktion möchte ich – speziell gegenüber den Kolleginnen und Kollegen aus dem Lager der Linken, Grünen und Unabhängigen – darauf hinweisen, dass Sie mit ihrer stets wohlwollenden Einwanderungspolitik direkt dazu beitragen, dass der einfache Mechanismus andauert: mehr Menschen, mehr Arbeitsplätze, mehr Infrastrukturbedarf, insbesondere mehr Landverschleiss, mehr Mobilität, also auch mehr Verkehr. Ihr Einsatz gegen die Verbetonierung der Schweiz in Ehren; da bin ich als Vertreter der Nationalen Aktion auf Ihrer Seite. Aber Sie müssen sich den berechtigten Vorwurf gefallen lassen, dass Sie mit Blick auf die durch Einwanderung stets zunehmende Bevölkerungszahl seit Jahren eine Bewusstseinsverweigerung betreiben, die zum Himmel schreit; ich habe ausdrücklich nicht gesagt: zum Himmel stinkt. Auch Ihr ernst zu nehmender Appell, Frau Kollegin Stocker, enthält leider diesen Widerspruch.

Im Kanton Zürich schmelzen Naherholungsräume und wohnliche Gebiete rasch und unaufhaltsam dahin; nach jeder Groberschliessung setzt die Feinerschliessung mit ihren landfressenden Folgen ein.

Liebe Kolleginnen und Kollegen aus den übrigen Kantonen, stimmen Sie der Initiative für ein autobahnfreies Knonauer Amt im eigenen Interesse zu! Es wäre zudem ein Akt der Solidarität mit den Einwohnern jenes Kantons, der zwar wirtschaftlich wächst, in dem die Lebensqualität aber immer mehr leidet.

M. Pidoux, rapporteur: Pour faire avancer le débat, M. Rüttimann et moi-même ne nous exprimerons que sur les propositions de minorité.

M. Brélaz a dit beaucoup de choses, entre autres une chose exacte – je cite ce que j'ai noté: «Ces initiatives dites du Trèfle à quatre feuilles sont une sorte de référendum contre la décision du Parlement de 1986 maintenant ces tronçons dans le réseau des autoroutes.» Or, il n'existe pas de référendum, qu'il soit déguisé ou à visage découvert. De ce point de vue, cette initiative «à quatre feuilles» dite du Trèfle est un truc, «Ein Trick», comme vous dites en allemand, employé par une association écologiste des transports pour obtenir de force ce qu'elle n'a pas pu atteindre légalement. Vous vous faites donc, mon cher collègue, le partisan d'un truc, le chantre d'un abus de droit, le héraut d'un abus de démocratie.

Monsieur Weder-Bâle, vous vous prétendez l'interprète des

protecteurs de la nature. Je respecte l'opinion d'un collègue. Un Bâlois représente autant le peuple suisse qu'un Jurassien ou un Vaudois. Je ne m'exprime pas au nom des Jurassiens, MM. Theubet et Etique l'ont fait. Mais je vous dis, avec beaucoup de respect, que vous n'avez pas le droit de faire l'aménagement du territoire jurassien. Là-bas, dans ce coin de la Suisse, ils ne sont pas plus bêtes que nous, ils ont des autorités pour déterminer ce qui est bien et ce qui est mauvais pour eux.

Je vous rappelle que le Comité jurassien de l'initiative a déclaré devant votre commission que le but de l'initiative n'était pas de ne pas construire la Transjurane, mais d'obtenir de l'argent pour un fonds en faveur de l'environnement. M. Friderici a qualifié cette attitude de «racket». Dans une commission que je préside, on ne discute pas du prix de retrait d'une initiative ou du prix d'achat d'une initiative. M. Ogi, conseiller fédéral, n'est même pas entré en matière. Respect pour vous, Monsieur le Conseiller fédéral, c'était une attitude d'homme d'Etat!

M. Matthey a dénoncé l'attitude colonialiste de ceux qui veulent maintenir le Jura comme zone verte pour leurs loisirs. Dès lors, Monsieur Weder-Bâle, est-ce convenable, «anständig», de proposer au peuple suisse d'accepter une initiative qui sent mauvais?

Präsident: Herr Brélaz hat das Wort für eine persönliche Erklärung.

M. Brélaz: Je n'ai pas l'habitude de faire des déclarations personnelles mais je ne peux pas admettre les propos du président de la commission quant à ces initiatives.

Le droit d'initiative est un droit reconnu par la Constitution suisse. Personne n'a mis en cause la validité de ces initiatives sur le plan légal, il ne faut donc pas dire qu'il s'agit d'un abus de droit.

Rüttimann, Berichterstatter: Herr Bircher hat bezüglich der N 4 vor allem drei Punkte erwähnt: einen staatspolitischen Grund, die Lückenschliessung und den Teufelskreis Mehrverkehr/Siedlungsdruck.

Zum staatspolitischen Grund möchte ich folgendes ausführen: Herr Bircher hat sich vor allem – wie auch andere Redner – daran gestossen, dass der Kanton Zürich im Jahre 1985 zwei Konsultativabstimmungen mit deutlicher Mehrheit hinter sich gebracht hat. Es waren – wie soeben von Herrn Steffen erwähnt – 170 000 zu 150 000 Stimmen gegen die N 4.

Wir haben in der Kommission Herrn Regierungsrat Honegger darauf angesprochen. Er hat folgendes gesagt: «Die Abstimmung hat am 9. Juli 1985 stattgefunden, zu einem Zeitpunkt also, als das Parlament noch nicht über die Varianten Zimmerberg oder N 4 im Knonaer Amt entschieden hatte. Damals war dem Bau der N 4 im Knonaer Amt zuzustimmen, oder er war eben abzulehnen. Mit einem Stimmenunterschied von 20 000 sprach sich die Zürcher Bevölkerung gegen die N 4 im Knonaer Amt aus. Es ist jedoch schwer festzustellen, wie viele Stimmen gegen eine Null-Lösung oder für eine Variante Zimmerberg waren. Bei einer eindeutigeren Fragestellung ohne Einbezug einer Alternative wäre das Ergebnis heute sicher ein anderes.»

Zur Fragwürdigkeit der Abstimmung möchte ich mich nicht äussern. Sie kennen die Fakten. Es war vor allem der Vorschlag des Isisbergtunnels, der dann im Nationalrat in der Differenzbereinigung den Ausschlag gegeben hat für die Akzeptanz der N 4.

Lücken schliessen: Das autobahnfreie Knonaer Amt respektive das Komitee wolle wieder die Lösung Zimmerberg-Tunnel.

Wir haben heute nicht mehr auf die Zimmerberg-Variante einzutreten. Es geht im Initiativtext um ein autobahnfreies Knonaer Amt. Eine Zimmerberg-Variante wird nicht erwähnt. Das ist gelaufen, aber zweifellos wird Herr Bundesrat Ogi zu diesem Zimmerberg-Tunnel noch Ausführungen machen. Was in letzter Zeit verhandelt worden ist, ist mir nicht bekannt.

Zum Kostenvergleich: Wenn schon Zimmerberg, dann müsste die Kostensituation näher abgeklärt werden. Herr Mei-

er-Glatfelden hat vor allem auf die Milliarde Mehrkosten hingewiesen. Sie müssten in diesem Fall auch den Ausbau der N 3 zwischen Horgen und Zürich in Betracht ziehen; dann wäre wahrscheinlich diese Milliarde wieder eliminiert. Es gibt noch andere Ungereimtheiten, auf die ich im Rahmen dieser Kostengegenüberstellung nicht eingehen will.

Dritter Punkt: Mehrverkehr, Landverlust, Siedlungsdruck. Herr Regierungsrat Honegger hat sich auch dazu geäußert. Er hat gesagt, dass die Gemeinden und der Kanton das Siedlungsgebiet im Knonaer Amt festgelegt hätten und dass daran nichts geändert werde. Es ist vielleicht noch zu bemerken, dass mit dem schon früheren Streichen des Anschlusses Bonstetten nun kein Anschluss von Birmensdorf nach Affoltern gebaut würde und sich damit auch der Siedlungsdruck nicht so direkt auswirken kann.

Zur N 5, Antragsteller Herr Leuenberger, Umfahrung der Stadt Solothurn. Hier hat Herr Scheidegger als Stadtpräsident von Solothurn bereits Antwort gegeben. Auch Herr Hänggi hat die Situation klargestellt. Es ist nicht möglich, die Stadt Solothurn zu umfahren, ohne die N 5 zu bauen. Uebrigens besteht dort auch ein Stutzen von der N 1 her, ähnlich wie bei der N 4.

Zum Landverlust. Herr Luder, ich schätze Ihre Ausführungen. Ich bin auch daran interessiert, dass nicht mehr so viel Land verbraucht wird. Beim Wohnungsbau nach dem Krieg hat man uns gesagt, es gehe um eine soziale Aufgabe, man müsse den Boden zur Verfügung stellen. Nun haben wir die Wohnungen gebaut, wir haben die Freizeitstätten gebaut. Das bedingt Verkehr, und der Verkehr ist auch eine übergeordnete öffentliche Aufgabe; diesen Tribut an den Landverlust müssen wir erbringen.

Zur staatspolitischen Komponente. Sie ist bereits erwähnt worden, insbesondere von Herrn Matthey. Ich glaube, diese Verbindung zwischen der welschen Schweiz – insbesondere dem Jura-Nordfuss, dem Kanton Jura und dem Berner Jura – und der Zentralschweiz sowie dem Raum Basel-Zürich-Bern muss gewährleistet werden. Wir können nicht einfach sagen: Jetzt machen wir den Laden dicht und schliessen diese Gebiete nicht zusammen. Wir erhalten sie sonst gewissermassen als Museen und Erholungsräume. Sie sollen aber an unserem wirtschaftlichen Wohlstand auch teilnehmen.

Es hat sich noch nie als eine gute und effiziente Tat erwiesen – weder im privaten noch im öffentlichen Bereich –, wenn man ein Werk auf halbem Wege fallengelassen hat wie eine heisse Kartoffel. Wir sollten doch dafür sorgen, dass dieses Werk einmal fertiggestellt wird. Wir haben damit das Optimum des Strassenbaus erreicht; es wird danach ein Punkt zu machen sein. Es ist eine Uebertreibung, wenn man sagt, es würden dann weitere 20 bis 30 Milliarden Franken für Nationalstrassen verbaut.

Ich möchte Ihnen beliebt machen, alle vier Initiativen abzulehnen.

Präsident: Herr Bircher hat das Wort für eine persönliche Erklärung.

Bircher: Herr Rüttimann hat behauptet, es bestünde kein Zusammenhang zwischen dem Bau der N 4 im Knonaer Amt und der sogenannten Variante durch den Zimmerberg. Ich muss das ganz entschieden dementieren: Es haben verschiedene Zürcher Redner dieses Thema immer wieder aufgegriffen, weil ein Teil dieser Variante, eben der N 4a, schon gebaut ist. Sie sehen in der Botschaft auf Seite 10, dass ein kurzes Teilstück in dieser Zimmerberg-Variante noch nicht gebaut ist. Wenn Herr Direktor Suter bereits Unterredungen führt mit einem Aktionskomitee «Pro Zimmerberg» und verlauten lässt, dass nach dem Bau der N-4-Autobahn im Knonaer Amt über dieses Teilstück entschieden werden könne, dann können wir doch nicht in Unkenntnis dieser Tatsache jetzt zu dieser Initiative Stellung nehmen.

Ich glaube, man kann die Initiative zur N 4 schon deshalb befürworten, weil wir im Hinterkopf wissen, dass die Schliessung der Lücke über die Zimmerberg-Variante so oder so kommen wird. In zehn Jahren werden sich diejenigen, die noch in diesem Saal sein werden, vielleicht an diese Aussagen erinnern.

Bundesrat **Ogi**: Der Bundesrat möchte Ihnen die vier Initiativen zur Ablehnung empfehlen.

Die vier betroffenen Teilstrecken machen 135 Kilometer oder 7 Prozent des geplanten Netzes der Nationalstrassen aus; sie machen etwa 500 Hektaren Land und gemäss dem heutigen Projektstand 13 Prozent der Fläche der heute in Betrieb stehenden Nationalstrassen aus.

Befürworten der Initiativen bedeutet, vier Lücken im übergeordneten Netz in Kauf zu nehmen und die Verkehrsprobleme weiter vor sich herzuschieben, die Lösungen zu verzögern. Damit können wir das Verkehrsaufkommen und das Verkehrsgeschehen kaum entscheidend beeinflussen; eine Verkehrsabnahme ist dadurch nicht in Sicht und könnte durch die Initiativen auch nicht erreicht werden, besonders nicht in den Regionen, welche von den Initiativen tangiert werden. Wir würden eine Verkehrsverlagerung provozieren und damit den heiligen St. Florian anrufen und einmal mehr zu Ehren kommen lassen.

Diese Lücken und die Verkehrsverlagerungen würden die betroffene Bevölkerung belasten. Ersatzlösungen müssten gesucht werden, die Kantone müssten handeln, weil Kolonnenverkehr, Unfälle und Luftbelastung für die Bevölkerung zu negativ wären. Das würde viele Folgeprojekte auslösen. Im Land gäbe es neue «Girlanden» von lokalen Ortsumfahrungen, eine nach der anderen. (Mir sind Girlanden beim Gartenfest sympathischer.) Die Kantone könnten Bundesbeiträge daran erwarten. Der Bund müsste so oder so bezahlen und würde so oder so zur Kasse gebeten. Ein Ja zu einer der Initiativen brächte schliesslich kaum eine kostengünstigere Lösung.

Für die Initianten stehen sicher der Schutz der Umwelt, der Landschaft und des Kulturlands im Vordergrund. Der Bundesrat misst dem schonenden Umgang mit diesen Werten grosse Bedeutung zu. Dasselbe gilt auch für die Fachstellen des Bundes und der Kantone. Dank dieser Sensibilität sind laufende Projektverbesserungen eine Selbstverständlichkeit. Für Umweltverträglichkeitsstudien, für Ueberarbeitung von Planungen, für Gutachten werden heute oft 20, in Einzelfällen gar 40 Prozent der Gesamtkosten beansprucht. Das ist viel; das ist die Kehrseite der Medaille.

Ich weise gerne auf einige in letzter Zeit vorgenommene oder zurzeit in Prüfung stehende Projektverbesserungen hin: für die N 1 Murten-Yverdon-les-Bains: Festlegung der Umfahrung von Murten mit den Tunnels «Les Vignes» und «Combedette»; am Ufer des Neuenburgersees eine neue Linienführung im Raum von Estavayer nach Yverdon-les-Bains; für die N 4 im Knonaer Amt: Abklärung der Variante «langer Islibergtunnel» – Herr Nationalrat Rüttimann ist der Vater dieser Idee; er hat auch entsprechend postuliert, und der Bundesrat hat dieses Postulat angenommen – sowie weitere Eindeckungen gemäss Anregungen der Kommission Nup; für die N 5 Biel-Solothurn: Ueberprüfung einer allfälligen gedeckten Tief-lage in der Grenchner Witi; für die N 16 Transjurane: laufende intensive Verbesserungen, begleitet von einer besonderen interdisziplinären Kommission.

Der Bundesrat braucht Ihnen gegenüber nicht besonders zu betonen, dass Sie ja vor einigen Jahren die Berechtigung der vier Teilstücke anerkannt haben. Deshalb bitte jetzt in der Verkehrspolitik kein «Hüst und Hott», sondern eine konsequente Fortschreibung Ihrer beschlossenen Verkehrspolitik!

Bevor ich auf die einzelnen Initiativen und die entsprechenden Anträge auf deren Annahme eingehe, möchte ich noch einige Gedanken zur rechtlichen Lage äussern.

Die Zuständigkeiten im Nationalstrassenrecht sind klar, und sie wurden bisher eingehalten. Sie (das Parlament) legen die Linienführung im Netz fest. Der Bundesrat hat für die generellen Projekte und die Bauprogramme die Verantwortung, und mein Departement genehmigt die Ausführungsprojekte. Die seinerzeitige Initiative «Demokratie im Nationalstrassenbau» wollte das fakultative Referendum gegen Ihre Beschlüsse einführen. Das Nein des Volks war klar: 1,1 Millionen Nein gegen 0,7 Millionen Ja. Diese alte Initiative war rechtlich konsequent. Die Kleeblatt-Initiativen sind es aber nicht. Denn das Parlament soll an sich seine Zuständigkeit behalten, doch weil vier seiner Sachentscheide als falsch eingestuft werden, sollen diese via Verfassungsänderung aufgehoben werden. Dieses

Herausbrechen schafft einen Kompetenzwirrwarr und darf rechtsstaatlich nicht Schule machen.

Nun zu den vier Teilstücken respektive Initiativen. Zunächst einmal zur N 1 Murten-Yverdon-les-Bains. Dieses Teilstück wurde von der Kommission Nup überprüft. Die Räte belassen diese Nationalstrasse mit klaren Mehrheiten im Netz. Diese Strecke ist ein wichtiger Teil des Hauptkreuzes der N 1 Genfersee-Bodensee und der N 2 Basel-Chiasso. Die N 1 verbindet die Ballungszentren des Mittellands. Das Herausbrechen von 47 Kilometer Strasse zwischen den Zentren Bern und Lausanne kann nicht verantwortet werden. Der Vorwurf, dann lägen drei Nationalstrassen nebeneinander auf 30 Kilometern (die N 1, die N 5 und die N 12), ist nicht berechtigt. Die N 5 kann und will keine Transitachse sein, das schliesst schon ihr baulicher Standard aus, vor allem entlang des Bielersees. Wer die N 5 als Transitachse anstelle der N 1 möchte, kann nicht gleichzeitig ein Teilstück gerade dieser N 5 verhindern wollen. Das ist nicht ehrliche Politik.

Die N 12 wurde auch nie als die Hauptverkehrsader gedacht. Das beweisen Linienführungen und topographische Verhältnisse. Von Bern bis zum Genfersee sind zweimal Höhen von 300 Meter respektive 360 Meter zu überwinden. Die steile Rampe bei Châtel-St-Denis ist für den Schwerverkehr so unattraktiv oder gar gefährlich, dass er grossräumig ausweicht. Die alte Hauptstrasse T 1, im Tal der Broye, ist heute eine der vom Schwerverkehr am stärksten belasteten Strassen. Dort verkehren sogar mehr Lastwagen als auf der N 2 im Urnerland. Stellen Sie sich das einmal vor! Herr Brügger, Sie müssen nicht ins Urnerland gehen, gehen Sie ins Broye-Tal und hören Sie, was die Direktbetroffenen, z. B. Herr Nationalrat Savary-Waadts, hierzu gesagt haben. Kommt hinzu, dass die Autobahnstrecke Montreux-Lausanne schon heute ausserordentlich stark belastet ist.

Der Schwerverkehr fliesst wie das Wasser dort durch, wo die Widerstände am kleinsten sind. Dafür nimmt er auch grosse Umwege in Kauf. Das gilt nicht nur hier, zwischen der N 12 und der T 1, sondern das sehen wir auch aus anderen Gründen zwischen den Transitachsen Gotthard und Brenner. Wenn die N 1 zwischen Murten und Yverdon-les-Bains verhindert würde, müssten bald mehrere Dorfumfahrungen, diese «Girlanden», im Broye-Tal gebaut werden. Die betroffene Bevölkerung im Broye-Tal erhofft sich eine wesentliche Entlastung von der N 1, und das versteht jeder, der einmal in diesen Dörfern Augen und Ohren offen hält! Und die Bevölkerung am Südufer des Neuenburgersees kann das heutige Projekt akzeptieren, denn es ist objektiv gesehen viel besser und viel landschaftsschonender als das erste Projekt.

Auch in der Gemeinde Clavaleyres zeichnen sich gute Lösungen ab. Dank einem neuen, umfassenden Landumlegeverfahren hat die Gemeinde ihre Beschwerde vor Bundesgericht im Juni 1989 zurückgezogen.

Die Initiative gegen das Teilstück Murten-Yverdon-les-Bains ist aus diesen Gründen falsch und würde die Verkehrsprobleme nicht lösen, sondern verschlimmern. Darum kann ich namens des Bundesrates mit gutem Gewissen die Initiative zur Ablehnung empfehlen.

Ich komme zur N 4 im Knonaer Amt. Um dieses Teilstück wurde schon lange und hart gerungen. Lange standen dabei zwei Varianten im Vordergrund, nämlich das Knonaer Amt (das ist aktuell) und der Zimmerberg (der ist nicht mehr aktuell). 1986 befürworteten Sie die Beibehaltung der Strecke Wetzwil-Knona mit recht klaren Mehrheiten, im Nationalrat mit 112 gegen 71 und im Ständerat mit 31 gegen 10 Stimmen. Die Zimmerberg-Variante ist nicht mehr aktuell, mit ihr zu argumentieren ist daher heute nicht sehr sinnvoll. Die Zimmerberg-Variante hätte zwar nach Aussagen der Initianten einen scheinbaren Kostenvorteil. Der Bundesrat hat aber beschlossen, Herr Fischer-Seengen, dem Parlament keine Erweiterung des Nationalstrassennetzes vorzuschlagen. Der Kanton Zürich müsste einen Antrag stellen, und darüber müsste dann der Bundesrat befinden. Das Thema steht heute nicht zur Diskussion.

Zum Zimmerberg ist noch zu sagen, dass man seine Nichtrealisierung nicht isoliert ansehen kann. Für uns kann mit der N 4 das Problem Zürich besser gelöst werden. Dank der jetzt aktu-

ellen Variante Knonauer Amt wird der Verkehr aus dem Süden und aus der Innerschweiz nördlich an Zürich vorbeigelenkt. Wer nicht ins Zentrum muss, kann direkt via Ost- und Nordumfahrung Richtung Basel, Richtung Flughafen, Richtung Winterthur fahren. Bei der Zimmerberg-Linienführung würde sich der ganze Verkehr via N 3 dem See entlang ins Zentrum ergiessen, beim Knoten Brunau wären das Chaos und die Ueberlastung wohl ein Dauerzustand, und ein Ausbau der N 3 auf sechs Spuren oder ein Ausbau der Stadttangente Milchbuckunnel wohl dann nur eine Frage der Zeit. Aus diesen Gründen ist ein Rückkommen auf die Zimmerberg-Variante weder geboten noch sinnvoll.

Der Bundesrat will aber das Projekt im Knonauer Amt weiter verbessern. Deshalb prüft der Kanton Zürich zurzeit in unserem Auftrag eine Streckenführungs-Variante namens «langer Isisbergtunnel», wie sie Herr Kommissionssprecher Rüttimann postuliert hat. Damit würden Landverbrauch und Lärmbelastung deutlich vermindert. Diese Projektierungsstudien sind auch kein Abstimmungsmanöver; denn es ist uns ernst, gründlich und unvoreingenommen nach der besten Lösung zu suchen.

Die Initianten argumentieren auch mit steigendem Siedlungsdruck. Eine gute Verkehrsverbindung ins Zentrum ist sicher ein Aspekt bei der Standortwahl von Unternehmungen oder privatem Wohnsitz. Die Gemeinden im Knonauer Amt haben es aber weitgehend in der Hand, ob sie eine steigende Nachfrage befriedigen wollen oder nicht. Die Ortsplanungen haben hier genügend Instrumente. Für die Attraktivität des Pendlerverkehrs per Auto scheint die Situation am Ziel – namentlich Parkplatzangebot und Verkehrsführung im Zentrum – wichtiger zu sein als die Zufahrten.

Nach unseren Informationen ist im Knonauer Amt trotz der Argumente der Initianten zunehmend eine Haltung zugunsten der N 4 spürbar. Ich bin froh darüber und verstehe dies auch angesichts der Projektverbesserungen und der grossen Verkehrszunahme in den Dörfern des Knonauer Amtes. Der Bundesrat hat also aus verkehrstechnischen und politischen Gründen keinen Anlass, das vor wenigen Jahren von Ihnen bestätigte Projekt fallenzulassen. Die Initiative ist deshalb zur Ablehnung zu empfehlen.

Ich komme zur N 5 Biel–Solothurn – zu «gouverner c'est goudronner», wie es Herr Nationalrat Leuenberger-Solothurn genannt hat. Wir nehmen bekanntlich bei der N 5 zum viertenmal Anlauf und suchen nach einer Lösung. «La route N 5 n'est pas une route uniquement soleuroise» hat jemand gesagt. Ich kann das nur bestätigen. Dieses Teilstück, um das gerungen wird, wurde von der berühmten Kommission Nup nicht überprüft; man hat es aber nicht vergessen, sondern es galt damals als unbestritten. Das scheint mir klar, wenn wir die Verhältnisse objektiv betrachten. Entgegen den Initiative-Befürwortern hat die N 5 durchaus nationale Erschliessungsfunktion. Die Region entlang dem Jurasüdfuss von Yverdon-les Bains über Neuenburg und Biel bis Solothurn ist wirtschaftlich stark. Die N 5 ist aber auch die nötige Achse zur Erschliessung der im Jura liegenden Täler und Städte. Wie vorhin schon betont, kann und will sie keine internationale Transitachse für den Schwerverkehr werden. Diese Aufgabe soll einmal die N 1 übernehmen, wenn sie fertiggestellt werden kann.

Gegenüber den Prognosen von 1960 wuchs der Verkehr auf der heutigen Strasse Biel–Solothurn auf ein doppelt so hohes Niveau. Die Strecke Biel–Solothurn ist ein Herzstück der N 5. Kann diese Strecke nicht realisiert werden, verschlechtern wir nicht nur die Zugänge zur wachsenden Agglomeration Biel – zu Herrn Fehr – wir schneiden auch den Berner Jura und den Kanton Jura von den guten Strassenverbindungen des Mittelandes ab. Hier hat diese N 5 eine staatspolitische Komponente. Das umstrittene Teilstück der N 5 würde auch verschiedene Dörfer wirksam vom Verkehr entlasten. Heute zirkulieren in diesen Orten nicht nur Einheimische. Ich habe mir aus zuverlässiger Quelle sagen lassen, Herr Leuenberger-Solothurn, dass man namentlich in den Sommermonaten eine grosse Zahl von Autos mit Kennzeichen aus der Nordost- und Ostschweiz sähe, bestückt mit farbigen Surf-Brettern und ähnlichen Freizeitausrüstungen. Die Beliebtheit des Bieler- und

Neuenburgersees bei den Wassersportlern bleibt nicht ohne Folgen.

Sie wissen auch, dass die Solothurner Baudirektion mit unserem Einverständnis ein Projekt für die Ueberdeckung einer tiefergelegenen Autobahn in der Grenchnen Witi prüft. Sollte sich dieses Projekt als umweltverträglicher, zweckmässiger und als kostenmässig vertretbar erweisen, Herr Hänggi, würde sicher den Autobahngegnern ein grosser Stein vom Herzen fallen.

Auch für die Umfahrung Biels werden wir eine Lösung finden, die eine sinnvolle Verankerung und Verknüpfung des umstrittenen Teilstückes Biel–Solothurn mit der Bielersee-Autobahn erlaubt. Ob diese Verknüpfung nördlich oder südlich Biels erfolgt, wird sich in den nächsten Monaten zeigen. Der Ball ist immer noch bei der bernischen Baudirektion, doch sie will ihn meinem Departement demnächst zuspielen. Hier und heute ist aber Schweigen noch Gold.

Auch beim Teilstück der N 5 darf ich Ihnen ohne Schamröte im Gesicht und mit klarer Stimme beantragen, dem Stimmbürger die Ablehnung der Initiative zu empfehlen.

Schliesslich die Transjurane: Auch dieses Teilstück des Nationalstrassennetzes wurde vor wenigen Jahren in Ihren Räten bejaht. Sie haben damals nicht eine Streichung verweigert, sondern sogar von sich aus, gestützt auf mehrere Motionen, die nachträgliche Aufnahme der Transjurane ins Netz beschlossen. Dieser Beschluss liegt fast genau fünf Jahre zurück.

Im Gegensatz zu den anderen drei Blättern des Kleeblatts soll hier einem ganzen Kanton eine Nationalstrasse verweigert werden. Also nicht «kein Ausbau zwischen A und B», sondern keine Autobahn im Kanton Jura, Herr Schmid.

Wirtschaft und Bevölkerung im Kanton Jura wünschen aber in einer sehr grossen Mehrheit diese Nationalstrasse. Das wurde mehrmals erwähnt. Sie erhoffen sich damit vieles: Entlastung der Städte Pruntrut und Delémont, einen gewissen Ausgleich für die periphere Lage dank besserer Verbindungen zu den Zentren, Herr Nationalrat Weder-Basel, und eine allgemeine Aufwertung der Standortgunst des Kantons Jura. Von ihren blauen Augen können die Leute dort oben auch nicht leben.

Auch im Kanton Jura werden die Anliegen des Landschafts- und Umweltschutzes ernstgenommen. Wir streben eine Dimensionierung und Linienführung der Strasse an, die Verkehrsverbesserung und Schonung der Landschaft optimiert – keine Rede von einer überdimensionierten Schneise ohne Rücksicht auf Verluste. Vielleicht ist das einer der Hauptgründe, weshalb offenbar sogar das Initiativkomitee gar nicht mehr die Annahme der Initiative anstrebt; statt dessen brauchen sie die Initiative als Druckmittel – das wurde mehrmals betont –, um möglichst viele Zugeständnisse in ihrem Sinne zu erreichen.

Angesichts der staatspolitischen Dimension dieser Initiative kommt ein solches Verhalten einem Spiel mit dem Feuer gleich. Die Initiative darf von niemandem als jurapolitischer Denkwitzel eingesetzt werden. Darum würde ich den rechtzeitigen Rückzug dieser unglücklichen Initiative sehr begrüssen. Zum Projekt N 16, das wir im Jura realisieren möchten, sollten auch die Initianten ja sagen können, ohne zu Verrätern an ihrer Sache zu werden. Solange die Initiative noch im Raum steht, verdient sie aber eine klare Ablehnung. Ich beantrage Ihnen deshalb, den Stimmbürgern ebenfalls Ablehnung dieser Initiative zu empfehlen.

Ich komme damit zum Schluss und rekapituliere folgendes:

1. Das Bedürfnis hinsichtlich der vier umstrittenen Strecken ist für den Bundesrat ausgewiesen.
2. Die Verwirklichung der Projekte wird unter bestmöglicher Anwendung umweltschonender Methoden erfolgen.
3. Laufende Projektverbesserungen werden gute Projekte bringen.
4. Die Beeinträchtigungen sind in Relation zu den Erleichterungen und Vorteilen absolut vertretbar.
5. Ja zu den Initiativen würde nur ausnahmsweise den endgültigen Verzicht auf ein Strassenbauwerk am betreffenden Ort bedeuten.
6. Die Parlamentsentscheide – Ihre Entscheide – der letzten Jahre sind noch immer richtig.

Darum beantragt Ihnen der Bundesrat, die Initiativen zur Ablehnung zu empfehlen. Ich danke Ihnen dafür.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für eine autobahnfreie Landschaft zwischen Murten und Yverdon»

Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «pour une région sans autoroute entre Morat et Yverdon»

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Brélaz, Ammann, Bircher, Weder-Basel)

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Volksinitiative anzunehmen.

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Brélaz, Ammann, Bircher, Weder-Bâle)

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons d'accepter l'initiative.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	102 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	51 Stimmen

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	110 Stimmen
Dagegen	46 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für ein autobahnfreies Knonauer Amt»

Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «pour un district de Knonau sans autoroute»

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Bircher, Ammann, Brélaz, Leuenberger-Solothurn, Meizoz, Weder-Basel)

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Volksinitiative anzunehmen.

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Bircher, Ammann, Brélaz, Leuenberger-Soleure, Meizoz, Weder-Bâle)

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons d'accepter l'initiative.

Namentliche Abstimmung – Vote par appel nominal

Für den Antrag der Mehrheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la majorité:

Aliesch, Allenspach, Antille, Aregger, Aubry, Auer, Baggi, Basler, Berger, Blatter, Bonny, Bremi, Bürgi, Büttiker, Cavadini, Cevey, Cincera, Columberg, Couchepin, Coutau, Daepp, Darbellay, Déglise, Dormann, Dreher, Dubois, Eggly, Eisenring, Etique, Fäh, Feigenwinter, Fischer-Hägglingen, Fischer-Sursee, Fischer-Seengen, Frey Claude, Frey Walter, Friderici, Früh, Graf, Gros, Guinand, Gysin, Hänggi, Hari, Hess Otto, Hess Peter, Hildbrand, Hösli, Houmard, Humbel, Jeanneret, Jung, Keller, Kohler, Kühne, Leuba, Maître, Massy, Meier Fritz, Müller-Meilen, Müller-Wilberg, Neuenschwander, Oehler, Paccolat, Philipona, Pidoux, Portmann, Reimann Maximilian, Rohrbasser, Rutishauser, Rüttimann, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Scheidegger, Scherrer, Schmidhalter, Schnider, Schüle, Schwab, Segmüller, Seiler Hanspeter, Spälti, Spoerry, Theubet, Tschuppert, Wanner, Wellauer, Widmer, Widrig, Wyss Paul, Wyss William, Zbinden Paul, Zölich, Zwingli (94)

Für den Antrag der Minderheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la minorité:

Ammann, Bär, Bäumlín Richard, Bäumlín Ursula, Béguelin, Bircher, Bodenmann, Brélaz, Brügger, Bundi, Danuser, David, Diener, Dünki, Eggenberg-Thun, Engler, Euler, Fankhauser, Fehr, Fetz, Fierz, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Haller, Herzog, Hubacher, Jeanprêtre, Lanz, Ledergerber, Leuenberger-Solothurn, Leuenberger Moritz, Leutenegger Oberholzer, Longet, Luder, Maeder, Mauch Rolf, Mauch Ursula, Meier-Glattfelden, Meizoz, Nabholz, Neukomm, Oester, Ott, Pitteloud, Rebeaud, Rechsteiner, Reimann Fritz, Ruckstuhl, Ruf, Schmid, Seiler Rolf, Spielmann, Stamm, Stappung, Steffen, Stocker, Thür, Uchtenhagen, Ulrich, Weder-Basel, Wiederkehr, Zbinden Hans, Züger, Zwygart (64)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent: Borel, Loretan, Matthey, Nussbaumer, Steinegger (5)

Abwesend sind die folgenden Ratsmitglieder – Sont absents:

Aguet, Biel, Blocher, Braunschweig, Bühler, Burckhardt, Caccia, Carobbio, Cotti, Dietrich, Ducret, Eppenberger Susi, Giger, Grassi, Grendelmeier, Günter, Jaeger, Loeb, Martin, Morf, Mühlemann, Müller-Aargau, Nebiker, Perey, Petitpierre, Pini, Reich, Reichling, Ruffy, Rychen, Sager, Salvioni, Segond, Stucky, Weber-Schwyz, Ziegler (36)

Präsident Iten stimmt nicht

M. Iten, président, ne vote pas

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	96 Stimmen
Dagegen	55 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für eine autobahnfreie Aarelandschaft zwischen Biel und Solothurn/Zuchwil»

Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «contre la construction d'une autoroute entre Bienne et Soleure/Zuchwil»

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Leuenberger-Solothurn, Ammann, Bircher, Brélaz, Weder-Basel)

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Volksinitiative anzunehmen.

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Leuenberger-Soleure, Ammann, Bircher, Brélaz, Weder-Bâle)

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons d'accepter l'initiative.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	104 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	47 Stimmen

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	105 Stimmen
Dagegen	44 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für einen autobahnfreien Kanton Jura»

Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «pour un canton du Jura libre d'autoroute»

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Weder-Basel

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Volksinitiative anzunehmen.

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Weder-Bâle

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons d'accepter l'initiative.

Namentliche Abstimmung – Vote par appel nominal

Für den Antrag der Mehrheit stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition de la majorité:

Aliesch, Allenspach, Antille, Aregger, Aubry, Auer, Baggi, Basler, Béguelin, Berger, Bircher, Blatter, Bodenmann, Bonny, Borel, Bremi, Brügger, Bundi, Bürgi, Büttiker, Cavadini, Cevey, Cincera, Columberg, Couchepin, Coutau, Daepf, Darbellay, David, Déglise, Dormann, Dreher, Dubois, Dünki, Eggenberg-Thun, Eggly, Eisenring, Engler, Etique, Euler, Fäh, Fehr, Feigenwinter, Fischer-Hägglingen, Fischer-Sursee, Fischer-Seengen, Frey Claude, Frey Walter, Friderici, Früh, Graf, Gros, Guinand, Gysin, Haller, Hänggi, Hari, Hess Otto, Hess Peter, Hildbrand, Hösli, Houmard, Hubacher, Humbel, Jeanneret, Jeanprêtre, Jung, Keller, Kohler, Kühne, Lanz, Leuba, Leuenberger-Solothurn, Loretan, Maitre, Massy, Matthey, Mauch Rolf, Meier Fritz, Meizoz, Müller-Meilen, Müller-Wiliberg, Nabholz, Neuenschwander, Neukomm, Nussbaumer, Oehler, Oester, Ott, Paccolat, Philipona, Pidoux, Portmann, Reimann Fritz, Reimann Maximilian, Rohrbasser, Ruckstuhl, Rutishauser, Rüttimann, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Scheidegger, Scherrer, Schmidhalter, Schnider, Schüle, Schwab, Segmüller, Seiler Hanspeter, Seiler Rolf, Spälti, Spielmann, Spoerry, Stamm, Stappung, Steinegger, Theubet, Tschuppert, Uchtenhagen, Wellauer, Widmer, Widrig, Wyss Paul, Wyss William, Zbinden Paul, Zölch, Züger, Zwingli, Zwygart (129)

Für den Antrag Weder-Basel stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour la proposition Weder-Bâle:

Fankhauser, Fetz, Fierz, Herczog, Leutenegger Oberholzer, Meier-Glatfelden, Schmid, Stocker, Thür, Weder-Basel, Wiederkehr (11)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Ammann, Bäumlin Richard, Bäumlin Ursula, Brélaz, Danuser, Diener, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Longet, Luder, Maeder, Mauch Ursula, Pitteloud, Rechsteiner, Ruf, Steffen, Ulrich, Zbinden Hans (18)

Abwesend sind die folgenden Ratsmitglieder – Sont absents:

Aguet, Bär, Biel, Blocher, Braunschweig, Bühler, Burckhardt, Caccia, Carobbio, Cotti, Dietrich, Ducret, Eppenberger Susi, Giger, Grassi, Grendelmeier, Günter, Jaeger, Ledergerber, Leuenberger Moritz, Loeb, Martin, Morf, Mühlemann, Müller-Aargau, Nebiker, Perey, Petitpierre, Pini, Rebeaud, Reich, Reichling, Ruffy, Rychen, Sager, Salvioni, Segond, Stucky, Wanner, Weber-Schwyz, Ziegler (41)

Präsident Iten stimmt nicht

M. Iten, président, ne vote pas

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	125 Stimmen
Dagegen	10 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Schluss der Sitzung um 14.10 Uhr

La séance est levée à 14 h 10

Nationalstrassennetz. Volksinitiativen

Réseau des routes nationales. Initiatives populaires

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.009
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.09.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1505-1524
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 738

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.