

77.001

Milchwirtschaft. Dringliche Massnahmen Economie laitière. Mesures urgentes

Siehe Seite 74 hiavor — Voir page 74 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 15. März 1977

Décision du Conseil des Etats du 15 mars 1977

Dringlichkeitsklausel – Clause d'urgence

Abstimmung – Vote

Für Annahme der Dringlichkeitsklausel	121 Stimmen
Dagegen	1 Stimme

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

76.053

Demokratie im Nationalstrassenbau. Volksbegehren

Démocratie dans la construction des routes nationales. Initiative populaire

Botschaft und Beschlussentwurf vom 26. Mai 1976 (BBI II, 1133)

Message et projet d'arrêté du 26 mai 1976 (FF II, 1105)

Beschluss des Ständerates vom 5. Oktober 1976

Décision du Conseil des Etats du 5 octobre 1976

Berichterstattung – Rapports généraux

Präsident: Die Gestaltung dieser Debatte ist wie folgt vorgesehen: Wir führen eine allgemeine Aussprache durch. Darauf folgt die Detailberatung sowie die Beschlussfassung über den Artikel 2 und die Motion der Kommission. Daraufhin werden wir über die Initiative beschliessen, beziehungsweise den Vorstoss der Kommission. Die Motion Rubi wird im Anschluss an dieses Geschäft behandelt.

Nauer, Berichterstatter: Vor 2500 Jahren baute König Nebukadnezar in Babylon eine Prozessionsstrasse. Sie ist in Teilstücken noch heute erhalten. 3000 Jahre alt sind die Rillenstrassen auf der Insel Malta. Dass Sklaven und Kriegsgefangene unter misslichen Umständen diese Strassen zu bauen hatten, bot schon damals Anlass zu viel Aerger. Die Römer beherrschten den Strassenbau bereits perfekt; aber nur wenigen Privilegierten war im alten Rom die Benützung von Wagen mit Pferdegespannen erlaubt, denn nur durch Fahrverbote konnte man schon in der damaligen Zeit der Verkehrsmisere Herr werden. Der Aerger, den die Wiener bei der An- und Abfahrt zu einem Johann-Strauss-Konzert erlebten, wiederholt sich heute an jedem Wochenende am Walensee. Der Inhalt der Flüche, mit denen die Wagenlenker sich Luft machen, hat sich – mindestens am Walensee – nicht geändert.

Unser bisheriges Tun und Lassen in bezug auf den Strassenbau basiert heute noch auf der Annahme: doppelte Fahrzeuge = doppelte Kapazität Fahrbahn. Wie der Lehrstuhlinhaber Linder am ETH-Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung in einer Studie darlegt, war unsere

bisherige Verkehrspolitik weniger dadurch gekennzeichnet, dass sie agierte, sondern vielmehr auf die Motorisierung reagierte. Die Verkehrspolitik wurde damit zur Strassenbaupolitik. Man überlegte dabei zu einseitig, dass die Autobahn Arbeitsplätze, Wachstum, Geld oder, wie es in einem Artikel in der «Weltwoche» so nett umschrieben wird: «Anschluss an die Zeit» bringen werde.

Die Initiative «Demokratie im Nationalstrassenbau» ist letztendlich nichts anderes als Ausdruck einer Ernüchterung ob der unliebsamen Folgen des Nationalstrassenbaus in der Zeit einer ungehemmten Wachstumseuphorie. Ob sie ein taugliches Instrument für eine bessere Kontrolle des da und dort allzu üppig gedeihenden Nationalstrassenbaus darstelle, das zu prüfen war Aufgabe Ihrer Kommission.

Nun, die am 22. Juli 1974 eingereichte Volksinitiative «Demokratie im Nationalstrassenbau» verlangt die Ergänzung der Bundesverfassung durch einen neuen Artikel 36bis Absatz 1bis. Mit dieser Ergänzung hätte die Bundesversammlung inskünftig über Konzeption, Linienführung und Ausföhrung der Nationalstrassen zu beschliessen. Ferner sollen nach dem Willen der Initianten die Beschlüsse der Bundesversammlung dem Volk zur Annahme oder Verwerfung vorgelegt werden, wenn dies von 30 000 Stimmberechtigten oder von 8 Kantonen verlangt wird.

Die Initiative enthält im weiteren eine Uebergangsbestimmung, wonach alle Nationalstrassen und Strassenabschnitte, die am 1. August 1973 noch nicht erstellt oder nicht in Ausführung begriffen waren, ebenfalls der Beschlussfassung gemäss dem neuen Absatz 1bis in Artikel 36bis zu unterstellen sind. Die Volksinitiative will damit, im Gegensatz zur heutigen Rechtslage, zusätzlich die Zuständigkeit zur endgültigen Festlegung der Linienführung der einzelnen Nationalstrassenzüge und zur Bestimmung der Ausföhrung der Nationalstrassen vom Bundesrat auf die Bundesversammlung verlegen.

Bei einer Annahme der Initiative müsste sich die Bundesversammlung erneut mit der Gesamtplanung, aber auch mit der Streckenföhrung der Nationalstrassen im einzelnen sowie mit dem Bauprogramm befassen. Hinzu käme, wie erwähnt, dass alle Entscheide der Bundesversammlung dem fakultativen Referendum unterstellt wären. Im Bundesgesetz vom 8. März 1960 sind die Rechtsverfahren zur Aufstellung, Bereinigung und Genehmigung von Nationalstrassenbauten nach Auffassung der damals beschliessenden Bundesversammlung im Rahmen des Zweckmässigen und Sinnvollen demokratisch ausgestaltet worden. Demokratie – so ist damals argumentiert worden – heisse eben nicht, dass die stimmberechtigte Bürgerschaft zu allem und jedem das letzte Wort zu sagen habe. Als entscheidend wurde angenommen, dass auf demokratischem Wege festgelegt werde, wer die Entscheidungskompetenz in welchem Verfahren zu handhaben hat. Dementsprechend ist die Planung durch einen Entscheid der Bundesversammlung über die allgemeine Linienführung und die Art der zu errichtenden Nationalstrassen abgeschlossen. Warum ist die Bundesversammlung als zuständiges Organ bestimmt worden?

Man durfte sicher zu Recht annehmen, dass in ihr alle wichtigen Interessen der Bevölkerung der zu durchfahrenden Gegenden wie auch die Interessen der Kantone zu Worte kommen. In der abschliessenden Phase, nämlich bezüglich der generellen Projekte der Nationalstrassen, die die genaue Linienführung der Strassen und die Anschlussstellen festlegen, hat der Bundesrat in Zusammenarbeit mit den Kantonen zu entscheiden. Letztendlich bestimmt das Eidgenössische Departement des Innern über die eigentlichen Ausführungsprojekte der einzelnen Nationalstrassenprojekte. Nebst diesem förmlichen Rechtsverfahren bestehen noch Einwirkungsmöglichkeiten gegen den Nationalstrassenbau, die sich aus den allgemeinen Volksrechten ergeben, wie Petitionen, Volksinitiativen oder Vorstösse in den eidgenössischen Räten.

Die Behandlung von Initiativen wirft immer wieder die Frage auf, ob diese als gültig oder ungültig zu betrachten

sind, ob Annahme oder Verwerfung beantragt werden soll oder ob ein Gegenvorschlag auszuarbeiten sei. Diese Fragen stellten sich auch im Falle der vorliegenden Volksinitiative. In seiner Botschaft beantragt der Bundesrat – trotz erheblichen Bedenken hinsichtlich der folgenschweren Uebergangsbestimmung – die Initiative als gültig zu erachten, sie aber ohne Gegenvorschlag Volk und Ständen zur Verwerfung zu empfehlen.

Unsere Kommission hat sich von Anfang an die Ueberlegungen des Bundesrates und des Ständerates zu eigen gemacht, wonach die Initiative – ungeachtet der Zweifel bezüglich der unmöglichen Uebergangsbestimmung – die Einheit der Materie nicht verletzt und die Schranke der Undurchführbarkeit nicht überschritten wird. Es war denn auch diese Uebergangsbestimmung, aber auch das fakultative Referendum, das unserer Kommission Anlass bot, auf die Botschaft des Bundesrates einzutreten. Dabei wurde – wie im Ständerat – auf die schwerwiegenden Folgen der Uebergangsbestimmung hingewiesen. Seit dem in der Uebergangsbestimmung festgelegten Datum vom 1. August 1973 bis heute sind nämlich an mehr als 20 Nationalstrassenabschnitten die Bauarbeiten aufgenommen worden, ja verschiedene Strecken befinden sich in der Fertigstellung oder sind sogar schon in Betrieb. Eine Annahme der Initiative hätte daher zur Folge, dass Nationalstrassenabschnitte aufgrund von zustande gekommenen Referendumsabstimmungen wieder abgebrochen werden müssten. Grosse Investitionen würden damit – abgesehen von den nicht geringen Abbruchkosten – vergeudetem Geld, aber auch vergeudetem Arbeitsleistungen gleichkommen.

Aber nicht allein die Abbruchmöglichkeit bot Anlass zu Kritik an der Uebergangsbestimmung, sondern auch die damit zusammenhängenden Veränderungen im Grundeigentumsbesitz. Man hätte unzähligen Grundeigentümern für den Bau der abzubrechenden Nationalstrassen unnötigerweise Land weggenommen, und vollzogene Güterzusammenlegungen müssten wieder in ein neues, sich über Jahre hinwegziehendes Umlageverfahren einbezogen werden. Entscheidungen, die Bund, Kantone und Gemeinden in der Strassenplanung, aber auch in der Raumplanung getroffen haben, würden durch Volksabstimmungen im Sinne der Uebergangsbestimmung der Initiative mit einem Schlag einschneidend verändert. Diese Konsequenz der Uebergangsbestimmung müsste nun aber die Rechtssicherheit sehr stark beeinträchtigen. Fragwürdig ist aber auch, wenn in einer Referendumsabstimmung Stimmbürger aus dem Tessin oder von Genf zum Beispiel über die Detaillinienführung im Abschnitt Frick-Bözberg-Birrfelden zu befinden hätten. Die Praxis zeigt, dass im gleichen Ausmass einer zunehmenden Distanz des Stimmbürgers zum umstrittenen Bauvorhaben die Zielsetzung der Initianten in bezug auf eine Demokratisierung im Strassenbau ein böses Erwachen zur Folge haben könnte. Das Ergebnis der Volksabstimmung im Kanton Zürich über das Y ergibt zum zweitenmal in der Stadt eine Ablehnung des Y, im ganzen Kanton aber eine Zustimmung. Es lässt sich leicht vorstellen, welches Resultat eine eidgenössische Abstimmung über das Y gebracht hätte. Selbst der Sprechende als ein starker Gegner des Y ist zur Ueberzeugung gelangt, dass eine erdrückende Mehrheit auf eidgenössischem Boden für das Y votiert hätte, ob aus Ueberzeugung oder im Sinne einer St.-Florians-Politik, das möchte ich offenlassen. Das Ergebnis einer derartigen eidgenössischen Abstimmung müsste aber die Behörden von Bund, Kanton und Stadt diskussionslos, ja direkt exekutionsmässig, zu einer harten Durchsetzung des Projektes Y anhalten. Als ursprünglich überzeugter Befürworter der Initiative Demokratie im Nationalstrassenbau bin ich diesbezüglich sehr nachdenklich geworden. Heute kann in Zürich aufgrund des städtischen Abstimmungsergebnisses immer noch über den Ausbaugrad oder gar die Unterlassung der innerstädtischen Verbindungsstellen diskutiert werden. Der gute Kern der Initiative erfährt bei dieser Tatsache eine unübersehbare Abschwächung.

Die Kommission kam daher, im Blick auf die folgenschwere Uebergangsbestimmung, aber auch hinsichtlich der Referendumsabstimmung bei Linienführungen und umstrittenen Strecken zur einhelligen Auffassung, dass die Initiative kein taugliches Instrument für ein besseres Vorgehen, vor allem in demokratischem Sinne, im Nationalstrassenbau bilde. Sie schliesst sich deshalb dem Antrag des Bundesrates und des Ständerates an, wonach dem vorgeschlagenen Bundesbeschluss über die Volksinitiative zuzustimmen und Volk und Ständen die Verwerfung zu empfehlen sei. Motivation für diesen einstimmigen Antrag auf Ablehnung der Initiative, aber auch für den Verzicht auf einen Gegenvorschlag, war zudem gegeben durch die Einigung auf die vorgelegte Motion, die dem eigentlichen Sinn der Initiative, nach Ansicht der Kommissionsmitglieder, besser entspricht. Da diese Motion ein gewichtiges Moment für die Ablehnung der Initiative bildete, erlaube ich mir, vor der Behandlung des Bundesbeschlusses eine entsprechende Stellungnahme.

Ungeachtet der ablehnenden Haltung in bezug auf die Volksinitiative war in der Kommission von Anfang an die Auffassung unüberhörbar, dass der Opposition gegen strassenbauliche Vorhaben eine bessere Beachtung zu schenken sei. In allen Voten kam das Gemeinsame der verschiedensten Widerstände gegen den Bau von Nationalstrassen oder deren Linienführung zum Ausdruck, nämlich die Angst vor einem bösen Erwachen in einer leblosen Welt aus Beton und in einer kaum verantwortbaren und vor allem wohl nie mehr zu korrigierenden Beeinträchtigung der Umweltbedingungen. Das Nationalstrassennetz wurde in seiner heute gültigen Form im Jahre 1960 festgelegt. Ohne Zweifel wurde der Landschaft damals weniger Gewicht beigemessen als heute. Wenn heute festgestellt werden muss, dass in unserem dichtbesiedelten Land allein rund 100 Quadratkilometer Kulturland durch den bisherigen Nationalstrassenbau endgültig verloren gingen, ja, dass diese Fläche noch viel grösser sein wird, die zusätzlich durch die künftigen Nationalstrassen noch in Anspruch genommen wird, so besagt dies im Grunde genommen fast alles.

Nun kann in diesem Zusammenhang nicht bestritten werden, dass in letzter Zeit für den weiteren Ausbau des Netzes zum Teil wesentlich andere Kriterien zur Anwendung gelangen als früher. Es ist auch durchaus anzuerkennen, dass heute der Strassenbau ein Beitrag zum Umweltschutz und zur Verbesserung einer bereits beeinträchtigten Lebensqualität sein kann. Die Umweltbelastung wird aber insgesamt dadurch nicht vermindert, sondern nur an einen anderen Ort verschoben. Vielfach fördert der Strassenbau wieder den individuellen Motorfahrzeugverkehr, weshalb die erzielten Verbesserungen in Wohngebieten sehr rasch an einem anderen Ort wieder negativ kompensiert werden. Daher ist nicht einzusehen, warum ein Konzept aus den fünfziger und aus den sechziger Jahren unter Voraussetzungen, die seither doch so stark geändert haben, heute noch volle Gültigkeit haben soll. Es stellt sich auch die Frage, ob dieses Konzept nicht allzusehr dem Gigantismus des Strassenbaus in den Vereinigten Staaten, aber auch dem uns so eigenen Perfektionismus folgte, vor allem wenn in diese Betrachtungen das gegenüber unseren Nachbarländern ohnehin schon äusserst stark ausgebaute bisherige Strassennetz miteinbezogen wird.

Es kann daher nicht erstaunen, dass das Unbehagen über das Bisherige und das noch Folgende im Nationalstrassenbau in unserer Kommission seinen Niederschlag in verschiedenen Anträgen gefunden hat. Allen Vorstössen lag immer wieder die Erkenntnis zugrunde, dass das, was wir heute vernichten, nicht unsere eigene Lebensgrundlage ist, sondern diejenige unserer Kinder und unserer Enkel, die ihre einstige Welt überhaupt noch gar nicht verteidigen können. Oder anders ausgedrückt: Die scheinbar höchst realen Interessen, die wir bisher glaubten vertreten zu müssen, stehen mit einer grossen Wahrscheinlichkeit im Gegensatz zu den Bedürfnissen der uns nachfolgenden

Generationen. Müssten wir uns nicht jetzt, 17 Jahre nach den Beschlüssen der Bundesversammlung im Frühjahr und Sommer 1960, die Frage stellen, ob wir nicht unüberblickbare Wechsel auf die Zukunft gestellt haben, Wechsel, die zu Summen auflaufen können, die kaum von einer uns folgenden Generation aufzubringen sind?

Man sagt so gerne, dass die Freiheit ihre Grenzen an der Freiheit des andern habe. Die Auffassung «Freie Fahrt für den individuellen Verkehr» ist deshalb so gefährlich, weil der freie Bürger auf seiner Fahrt anderen freien Bürgern begegnet, die bildlich gesprochen gar nicht so schnell fahren wollen wie er, die aber möglichst ungeschädigt leben und nicht einer ständig schrumpfenden Lebensqualität zum Opfer fallen wollen.

Die Kommission gelangte daher zur Auffassung, dass den eidgenössischen Räten unbedingt Gelegenheit zu einer Ueberprüfung des Beschlusses der Bundesversammlung vom 21. Juni 1960 über die Festlegung des Nationalstrassennetzes zu geben sei. Sie einigte sich dabei im Sinne der schon erwähnten Motivation für die Ablehnung der Initiative auf einen gemeinsamen Vorstoss. Der in der Motion verlangte Bericht hätte über den Stand der Projektierung, in der Öffentlichkeit allenfalls vorgeschlagene Projektänderungen und Lösungsmöglichkeiten zu orientieren. Der Bericht wäre in der Folge vom Parlament zu behandeln, das sich darüber schlüssig werden könnte oder müsste, ob, soweit dies planerisch, verkehrstechnisch und wirtschaftlich noch möglich ist, an dem bisher beschlossenen Netz Änderungen vorzunehmen sind.

Im Auftrag der Kommission ersuche ich Sie um Zustimmung zum vorliegenden Bundesbeschluss und der Kommissionsmotion.

Es bleibt mir abschliessend noch übrig, Herrn Bundesrat Hürlimann und seinen Mitarbeitern für ihre Fairness bei der Behandlung der Vorstösse aus der Kommission aufrichtig zu danken. Die Diskussionen in der Kommission haben anfänglich aus verständlichen Gründen keine eitle Freude bereitet. Das von Herrn Bundesrat Hürlimann an den Tag gelegte Verständnis erleichterte aber schlussendlich die Einigung auf einen für die Kommissionsmitglieder akzeptablen Vorstoss.

M. Delamuraz, rapporteur: Rappelez-vous, mes chers collègues, un temps fort proche: le temps où il se formait chaque semaine un nouveau comité d'action pour la construction d'autoroutes quelque part en Suisse, le temps où les populations réclamaient à cor et à cri des routes nationales tout de suite, le temps où l'on stigmatisait l'indolence des autorités incapables d'établir un réseau routier cohérent. Ce temps a passé. Les routes nationales, pour une partie substantielle d'entre elles, sont en service. Elles ont transformé les conditions de notre vie. Elles ont rapproché concrètement les régions du pays et, à cet égard, nous souhaitons ardemment l'achèvement de la grande transversale est-ouest qui supprimera la coupure douloureuse entre Suisse alémanique et Suisse romande. Elles ont contribué à la sécurité du trafic. Grâce à elles, ce sont des centaines de vies humaines qui ont été sauvées.

Mais l'autoroute, aujourd'hui, a perdu le prestige qu'on lui attribuait, d'une manière peut-être un peu puérile, dans les bonnes années soixante. Nous sommes en période d'autophobie. Il est de bon ton, dans les salons où l'on cause, de s'en prendre aux technocrates insensibles, sac-cageurs de paysages et déverseurs de béton, et si l'on continue aujourd'hui de former des comités, cette fois-ci, c'est pour condamner sans appel une bretelle urbaine provocante ou la onzième variante d'un contournement (sans doute plus abominable que les dix autres qui l'ont précédée); c'est pour lancer des cris d'alarme à la pollution et au bruit; c'est pour mobiliser le peuple en croisades héroïques, en résolutions guerrières ou en occupations de chantiers.

L'initiative «*Démocratie dans la construction des routes nationales*», contresignée par 67 187 citoyens, procède de

cet esprit. Elle propose un alinéa constitutionnel nouveau et une disposition transitoire. Vous en connaissez le contenu. Il est inacceptable.

Votre commission, qui a tenu quatre séances plénières comprenant des inspections dans le terrain, qui a constitué une sous-commission de rédaction et qui a examiné cette initiative sous toutes ses coutures, vous propose à l'unanimité de la rejeter sans lui opposer de contre-projet.

Pourquoi ce rejet? Pour trois raisons au moins:

1. S'agissant des routes nationales encore à construire, le Parlement et le peuple, au cas où des référendums aboutiraient, auraient à examiner, en cas d'acceptation de cette initiative, dans leurs moindres détails les projets routiers présentés par le gouvernement. Ils épuleraient le fatras des dossiers techniques, jugeraient en orfèvres les coupes en long et les coupes en travers, liraient les plans cadastraux, décideraient en conscience, le crayon à la main, de la conception du tracé et de l'exécution des routes nationales. Le citoyen de Genève aurait ainsi à se prononcer souverainement sur la largeur d'un pont à Rorschach ou la rampe d'une jonction dans le Sotto-Ceneri: confusion des rôles, inefficience et, par-dessus tout, procédure profondément antidémocratique, car ni le peuple, ni le Parlement ne seraient à même d'avoir les contacts approfondis, les concertations nécessaires, dans l'examen de chaque cas, avec les autorités cantonales et communales intéressées et avec les propriétaires riverains, pour ne citer qu'eux. Le titre de l'initiative ne doit pas faire illusion. Ce n'est vraiment pas de démocratie qu'il s'agit ici et le droit en vigueur, ainsi que les pratiques actuelles, fournissent des garanties infiniment plus concrètes de collaboration ouverte dans l'établissement des projets.

Seconde raison de notre refus: l'initiative conduirait au coup par coup dans l'établissement du solde du réseau routier. Or, la planification de ce réseau ne peut être que globale. A démonter cette grande mécanique pièce par pièce, on courrait le risque essentiel de perdre de vue ses perspectives principales, sa cohérence et son unité. Telle ou telle décision ponctuelle, peut-être légitime en soi, pourrait compromettre l'ensemble. On n'établit pas un réseau moderne de routes nationales à coups de débats partiels, de considérants sectoriels et d'émotions successives.

La troisième raison de notre opposition tient à la disposition transitoire de l'initiative. Selon ses termes, je vous le rappelle, «*toutes les routes nationales ou sections de routes non encore construites ou non encore mises en chantier le 1er août 1973*» devraient être revues par l'Assemblée fédérale – avec recours possible au référendum – dans leur conception, leur tracé et leur exécution. Détruire des ouvrages construits ces quatre dernières années, car c'est bien de cela qu'il peut s'agir, je ne sollicite pas les textes en vous le disant, ne serait ni sage ni financièrement admissible.

Au total, si l'initiative n'est soutenable ni dans son fond ni dans sa forme – Franz Weber sur ce point n'a pas vaincu votre commission et sans doute Brigitte Bardot elle-même n'y serait pas parvenue non plus –, si les mouvements émotionnels autophobes doivent être relativisés, il n'en demeure pas moins qu'un certain nombre de choses sont intervenues dans ce pays depuis le 21 juin 1960, date de l'adoption de l'arrêté de l'Assemblée fédérale fixant le réseau des routes nationales. Des erreurs ont été commises çà et là; des expériences ont été accumulées; des circonstances nouvelles sont apparues. Nier cette évolution ne nous paraît pas raisonnable. Proclamer d'autorité que les certitudes officielles restent éternellement valables, que personne ne s'est trompé, que tout ce qui a été décidé il y a bientôt une vingtaine d'années est définitivement bon est aller à contre-sens. D'ailleurs, le Parlement lui-même a retenti ces dernières années de plusieurs interventions mettant en cause tel ou tel équipement routier, demandant des explications au gouvernement, formulant des suggestions nouvelles. C'est le postu-

lat Schürmann en 1971, les postulats Raoul Kohler et Müller-Lucerne, la motion Akeret, le postulat Kaufmann en 1972; les postulats Bussey, Thévoz, Nauer, la motion Müller-Lucerne en 1974; la motion Duvanel-Baechtold en 1975, pour ne pas parler de la motion Rubi. A ce type d'intervention, on n'oppose pas une fin de non-recevoir. On entre en matière, quitte, étude complémentaire faite, à reconnaître le bien-fondé des décisions originelles. Aussi votre commission a-t-elle cherché à répondre au souci qu'exprime confusément l'initiative Weber. Elle l'a fait sur un ton autre que celui du message du Conseil fédéral. Et après avoir été saisie de plusieurs propositions de ses membres, elle a finalement adopté à l'unanimité encore le texte d'une motion qu'elle propose à votre adoption. Vous connaissez le texte de cette motion. Il importe que j'en précise certains termes. Tout d'abord, chers collègues, nous ne vous invitons pas à contester tout ce qui a été décidé antérieurement; ce serait tomber dans l'un des travers de l'initiative elle-même. Nous disons simplement que là où le principe d'une route nationale est discuté ou assez largement contesté, il est légitime que l'Assemblée fédérale se livre à un nouvel examen sans parti pris. Nous chargeons donc le Conseil fédéral, par cette motion, conformément aux compétences que nous attribue la loi fédérale sur les routes nationales du 8 mars 1960, de nous fournir un rapport portant notamment – je souligne l'adverbe – sur six tronçons de routes nationales à examiner en bloc. Nulle trace dans la liste de cette motion de routes dont seul l'itinéraire ou seule la classification est en cause. Nulle trace non plus de tronçons achevés, ou en cours de construction. Nous ne voulons pas – je le répète – mériter à notre tour les critiques que nous adressons aux auteurs de l'initiative.

A peine la commission avait-elle adopté cette motion, le 28 février dernier à Brugg, que nous étions l'objet de deux critiques contradictoires l'une de l'autre. D'un côté, reproche nous a été fait de nous livrer à un tour de passe-passe consistant à proposer une motion prétexte, qui facilite l'enterrement sans fleurs ni couronnes de l'initiative Weber, mais qui au bout du compte ne changerait rien l'inexorable volonté des bureaux à pratiquer leur frénésie de béton. D'un autre côté, on a condamné notre laxisme à abandonner ce qui avait été décidé en toute sérénité, on a condamné notre attitude constituant un douteux appel de la main aux milieux de la «contestation écologique», comme on dit, et témoignant de notre large irresponsabilité.

Ces deux critiques sont infondées. Nous ne demandons pas un rapport de pure forme que nous classerons verticalement après que le peuple et les cantons se seront prononcés sur l'initiative. Mais nous ne disons pas non plus aujourd'hui que nous sommes contre le Rawyl, contre la Nationale 1 entre Yverdon et Avenches, contre la bretelle de Corsy à la Perraudettaz, par exemple.

Nous voulons atteindre deux buts. Le premier: éviter le démantèlement du réseau des routes nationales et les procédures inadéquates que déclencherait l'adoption de l'initiative improprement baptisée «Démocratie dans la construction des routes nationales». Et le second, réexaminer, en toute tranquillité, sans priori quelconque, sur la base de documents complets et actualisés, quelques tronçons dont la construction n'a point encore commencé. Il s'agit-là d'une démarche logiquement indispensable, que nous conduirons honnêtement et hors des passions pour autant qu'on veuille bien nous éviter les procès d'intention.

Monsieur le Conseiller fédéral Hürlimann vous dira tout à l'heure si le gouvernement accepte la motion de votre commission. Pour l'instant je tiens à le remercier à mon tour du chemin qu'il nous a aidés à parcourir dans la recherche d'une proposition moins absolue que celle qu'affiche le message du Conseil fédéral du 27 mai 1976. MM. Grobet et Bretscher nous proposent d'aller au-delà de la motion de la commission. MM. Friedrich, Kunz, Sigrist, au

contraire, nous proposent de restreindre la portée de cette motion. Le président rapporteur et moi vous dirons tout à l'heure la position que la commission adopte à propos de ces cinq propositions. Il est séant d'entendre tout d'abord leurs auteurs.

L'automobile et la construction auto-routière sont l'un des phénomènes marquant de notre temps. Leurs implications sont nombreuses et extraordinairement ramifiées. Il est juste que le Parlement leur consacre le temps d'une réflexion fouillée. Notre conseil saura le faire. Il prendra en compte les intérêts du pays et de ses régions. Il évitera de remettre constamment en cause ses décisions sous l'effet des modes passagères ou de mouvements d'humeur, comme il évitera aussi de refuser d'avance et jusqu'à la fin des siècles toute discussions objective sur un objet antérieurement examiné.

C'est dans ce sens que je vous invite à voter l'arrêté fédéral tel qu'il vous est proposé et à appuyer la motion de votre commission.

Allgemeine Beratung – Discussion générale

Albrecht: Im Namen der CVP-Fraktion empfehle ich Ihnen Eintreten auf die Vorlage. Bekanntlich hat das Initiativkomitee «Demokratie im Nationalstrassenbau» am 22. Juli 1974 eine Volksinitiative eingereicht, die die Aufnahme eines neuen Artikels 36bis Absatz 1bis in die Bundesverfassung verlangt, mit dem Ziel, der Bundesversammlung und dem Schweizer Volk im Nationalstrassenbau ein grösseres Mitbestimmungsrecht zu geben. Ferner wird in einer Uebergangsbestimmung verlangt, dass für alle Nationalstrassenabschnitte, welche am 1. August 1973 noch nicht erstellt waren, dieses Mitbestimmungsrecht auch zur Anwendung gelangen kann.

Gemäss dem heute geltenden Verfassungs- und Gesetzesrecht erklärt die Bundesversammlung die wichtigsten Strassenverbindungen von gesamtschweizerischer Bedeutung zu Nationalstrassen und entscheidet endgültig über die allgemeine Linienführung und die Art der zu errichtenden Strassen. Der Bundesrat genehmigt die generellen Projekte der einzelnen Strassenabschnitte, während die von den Kantonen auszuarbeitenden Ausführungsprojekte der Genehmigung des Eidgenössischen Departements des Innern bedürfen, wie dies unser Kommissionspräsident ausgeführt hat.

Rückblickend darf festgestellt werden, dass sich die geltende Regelung mit der klaren Kompetenzzuweisung in der Praxis allgemein gut bewährt hat. Seit der Festlegung des Nationalstrassennetzes durch die Bundesversammlung im Jahre 1960 konnte bis heute schon mehr als die Hälfte des Netzes dem Verkehr übergeben werden. Dank diesen Hochleistungsstrassen konnte die Verkehrsbelastung in vielen Ortschaften namhaft reduziert und die Sicherheit wesentlich verbessert werden. Dagegen sind entlang den Autobahnen die Lärmimmissionen gegenüber den Anwohnern gestiegen, die entsprechende Schutzmassnahmen notwendig machen und die meines Erachtens zulasten des Baues erstellt werden müssen.

Es ist eine Tatsache, dass die in den Anfängen bestehende Nationalstrasseneuphorie im Verlaufe der Jahre einer gewissen Ernüchterung gewichen ist. Dazu beigetragen haben u. a. zweifellos negative Erfahrungen mit der Linienführung in den Städten, die, soweit irgendwie möglich, umfahren und nicht durchfahren werden sollten. Der heutige Motorisierungsgrad bedingt jedoch die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes.

Vorgängig ist es sicherlich angezeigt, dass umstrittene Strassenabschnitte oder deren Klassierung nochmals sehr eingehend überprüft werden. Im Rahmen unserer Kommission haben wir gefordert, dass über sechs Strassenzüge, deren Notwendigkeit bestritten ist, der Bundesrat einen Bericht an die Bundesversammlung erstattet. Eine entsprechende Motion ist bereits eingereicht worden. Darin wird auch die Forderung erhoben, dass bis zum Entscheid des

Parlaments für diese Strecken weder Baubeschlüsse gefasst noch Bauarbeiten vergeben werden. Wenn bei diesem grössten nationalen Werk vielleicht einiges noch besser hätte gemacht werden können, bestand noch lange kein Grund, das gigantische Nationalstrassennetz an den Pranger zu stellen. Die Kommission hat die Volksinitiative als gültig erachtet, sie soll aber Volk und Ständen ohne Gegenvorschlag zur Verwerfung empfohlen werden. Die in der Initiative vorgeschlagene Aenderung der geltenden Rechtsordnung im Nationalstrassenbau, vor allem auch die Uebergangsbestimmung, wird als zu weitgehend einmütig abgelehnt.

Im Namen der CVP-Fraktion beantrage ich Ihnen, den Kommissionsanträgen zuzustimmen. Dagegen vertritt die Mehrheit unserer Fraktion die Auffassung, dass der parlamentarische Vorstoss der Kommission in Postulatform überwiesen werden sollte.

Schnyder-Bern: Die SVP-Fraktion, für die zu sprechen ich die Ehre habe, vertritt mit dem Bundesrat und der Kommission die Meinung, es sei die Volksinitiative «Demokratie im Nationalstrassenbau» dem Volk und den Ständen zur Verwerfung zu beantragen. Es wäre tatsächlich fragwürdig, die Beschlüsse der Bundesversammlung über die Konzeption, die Linienführung und die Ausführung der Nationalstrassen dem Volke vorzulegen. Solche Beschlüsse sind ihrer Natur nach ja immer Teilentscheide, welche einzelne Abschnitte des ganzen Nationalstrassennetzes betreffen. Es wäre nicht zu verantworten, aus einer momentan negativen Stimmung heraus einzelne Stücke aus dem Nationalstrassennetz herauszubrechen; Stücke, welche das Hauptziel unserer Nationalstrassen, ein Hochleistungsnetz zu schaffen, in Frage stellen würden. Wie, so fragen wir uns auch, könnte man einem Tessiner vernünftigerweise zumuten, gültig über ein Nationalstrassenstück im Kanton Genf zu entscheiden?

Angesichts der Tatsache aber, dass im gegenwärtig gültigen Nationalstrassennetz gut ein Dutzend Teilstücke überhaupt oder zumindest wegen der Streckenführung bestritten sind, scheint es uns gefährlich zu sein, diese Initiative ohne Gegenvorschlag oder einen gleichwertigen Parlamentsbeschluss dem Volke zum Entscheid vorzulegen. Weite Kreise unseres Volkes sind vom bisherigen Bau der Nationalstrassen enttäuscht. Da und dort hätte man mit dem wertvollen Kulturland sorgfältiger umgehen können. Naturschönheiten wurden des öfters unnötigerweise in Mitleidenschaft gezogen.

Viele Bürger dieses Landes sind der Meinung, dass das im Jahre 1960 verabschiedete Nationalstrassenkonzept im Blick auf die eingetretene Rezession und Geldknappheit einer gründlichen Ueberprüfung bedürfe. Viele von ihnen würden ohne Zweifel der Initiative zustimmen, wenn wir ihr nicht mehr als ein nacktes Nein entgegenstellten. Wir sind deshalb froh darüber, dass uns die Beratende Kommission mit dem Antrag auf Ablehnung gleichzeitig eine Motion vorlegt, welche den Bundesrat verpflichtet, über die bestrittenen Nationalstrassenabschnitte eingehend Bericht zu erstatten und dem Parlament Gelegenheit zu einer Ueberprüfung des Beschlusses der Bundesversammlung vom 21. Juni 1960 über die Festlegung des Nationalstrassennetzes zu geben. Mehrheitlich sind wir ebenfalls der Meinung, dass die in der Motion festgehaltenen sechs Strassenabschnitte, nämlich Yverdon-Avenches, Wettswil-Knonau, Hardturm-Letten-Sihlhölzli, Wimmis-Rawil-Uvrier, Müllheim-Kreuzlingen und Corsy-Perraudettaz sowie gegebenenfalls weitere bestrittene Strassenstücke, solange gesperrt bleiben, bis die Bundesversammlung sie überprüft haben wird.

Ich beantrage Ihnen deshalb namens unserer Fraktion, auf die Vorlage einzutreten, dem Antrage des Bundesrates auf Ablehnung der Initiative zu folgen und der Motion der Kommission zuzustimmen.

Vetsch: Die freisinnig-demokratische Fraktion lehnt gemäss Antrag der Vorberatenden Kommission die Volksin-

itiative «Demokratie im Nationalstrassenbau» einmütig ab und stimmt der Motion der Kommission mehrheitlich zu. Dazu folgende Begründung:

Die geltende Zuständigkeitsordnung für den Bau eines Nationalstrassennetzes gemäss Artikel 36bis der Bundesverfassung hat sich unseres Erachtens bewährt. Das Bundesgesetz über die Nationalstrassen bestimmt, dass die Bundesversammlung endgültig über die allgemeine Linienführung und die Art der zu errichtenden Nationalstrasse entscheidet. Die generellen Projekte und die Bauprogramme, die zusammen mit den Kantonen ausgearbeitet werden, genehmigt der Bundesrat. Die Nationalstrassenprojektierung erfolgt unter massgebender Mitsprache der Kantone, der Gemeinden und der Grundeigentümer wie auch weiterer interessierter Bevölkerungskreise. Demgegenüber verlangt die Initiative, die dem Bundesrat zustehenden Kompetenzen der Bundesversammlung zu übertragen und alle Entscheidungen der eidgenössischen Räte dem fakultativen Referendum zu unterstellen. Die Forderung, umstrittene Nationalstrassenteilstücke dem Schweizervolk zum Entscheid vorzulegen, geht nun entschieden zu weit. Das Interesse ist meistens auf die betroffene Region oder gar Gemeinde begrenzt. Soll eine uninteressierte und nicht betroffene starke Mehrheit über regionale Strassenbauprobleme entscheiden? Nein! Diese Frage müssen die zuständigen Behörden mit der betroffenen Bevölkerung lösen. Wie die Mitsprache des Volkes in den Kantonen und Gemeinden ausgestaltet werden soll, ist Sache dieser Körperschaften. Dass die Initianten das fakultative Referendum sogar auf alle Nationalstrassen und Nationalstrassenabschnitte, die am 1. August 1973 noch nicht erstellt oder nicht in Ausführung begriffen waren, anwenden möchten, ist völlig unverständlich.

Nochmals: Wir beurteilen die geltende Rechtsordnung für den Nationalstrassenbau als gut. Sie hat sich bewährt. Diejenigen, die nach mehr Demokratie rufen, müssen daran erinnert werden, dass diese geltende Kompetenzzuteilung auf demokratischem Wege zustande gekommen ist und dass sie einer sinnvollen Aufgabenteilung zwischen Exekutive und Legislative entspricht.

Die freisinnig-demokratische Fraktion ist nun aber mehrheitlich der Auffassung, dass besonders umstrittene Teilstücke des Nationalstrassennetzes im Sinne der Motion der Kommission nochmals vom Parlament überprüft werden sollen. Damit soll keineswegs das im Jahre 1960 von der Bundesversammlung beschlossene Nationalstrassennetz in Frage gestellt noch der verfassungsmässige Auftrag des Volkes missachtet werden. Vielmehr wollen wir damit die Bereitschaft bekunden, ernsthafte Einwände zu prüfen und die vor 17 Jahren getroffenen Entscheide zu bestätigen oder aber, wenn nötig, abzuändern. Das Inventar von umstrittenen Teilstücken, das in die Motion Aufnahme gefunden hat, gab auch in unserer Fraktion zu diskutieren. Man fragte sich nicht zu Unrecht, nach welchen Kriterien die Kommission die sechs namentlich aufgeführten Nationalstrassenteilstücke ausgewählt habe. Die Kommission hat nach eingehender Diskussion aus einem vom Departement vorgelegten Verzeichnis die Teilstücke, bei denen nur die Linienführung umstritten ist, gestrichen und sich auf Nationalstrassenabschnitte beschränkt, deren Nötwendigkeit oder Klassierung bestritten wird. Wir sind zur Auffassung gelangt, dass ein Entscheid bei umstrittener Linienführung eindeutig vom Bundesrat getroffen werden muss. Leider bedeuten viele Strassenbauerwerke harte Eingriffe in die Landschaft. Wenn aber die Notwendigkeit einer Strasse grundsätzlich bejaht wird, muss eben auch nach gründlichem Studium ein Entscheid über die Linienführung getroffen werden. Es darf zugegeben werden – wenn es auch Entscheide geben mag, über die man je nach Standort geteilter Meinung sein kann – dass die zuständigen Behörden zusammen mit den interessierten Kreisen mit Sorgfalt nach der bestmöglichen Lösung suchen.

Es liegt uns daran, dass die anstehenden Probleme ernsthaft und sachlich studiert und gelöst werden. Die Motion ist dazu der richtige Weg. Mit ihr kann das Parlament be-

kunden, dass es die Diskussion im Volk hört und willens ist, die aufgeworfenen Fragen zu prüfen. Wir stellen so der Initiative ein Gegengewicht gegenüber, das vom Volk beachtet werden und zur Ablehnung des Begehrens beitragen wird. Vielleicht eröffnet sie sogar die Chance zum Rückzug der Initiative.

Wir begrüßen es, dass durch die Kommissionen der Vorstoss Rubi betreffend Rawil in einem grösseren Rahmen und sorgfältig vorbereitet diskutiert werden kann. Es scheint vernünftig und der Sache dienlich, das Problem Rawil nicht isoliert zu behandeln. Durch die Bezeichnung dieser sechs Nationalstrassenabschnitte, deren Notwendigkeit oder Klassierung bestritten ist, wird die Motion im Gegensatz zum Postulat Sigrist zu einem klar umschriebenen Auftrag des Parlaments an den Bundesrat, der es ermöglicht, dass für diese Strecken weder Baubeschlüsse gefasst noch Bauarbeiten vergeben werden. Demgegenüber müssen aber auch nirgends laufende Bauarbeiten eingestellt werden. Begehren auf Streichungen im Inventar oder auf Erweiterung sollten abgelehnt werden. Wir wollen dem Bundesrat einen massvollen und wohlbegründeten Auftrag erteilen.

Ich beantrage Ihnen namens der freisinnig-demokratischen Fraktion, dem Volk die Ablehnung der Initiative «Demokratie im Nationalstrassenbau» zu empfehlen und der Motion der Kommission zuzustimmen.

Reiniger: Die sozialdemokratische Fraktion vertritt die Auffassung, dass die Volksinitiative «Demokratie im Nationalstrassenbau» zwar ein echtes Problem signalisiert, zur Entschärfung oder gar Lösung dieses Problems jedoch nicht geeignet ist. Die Konsequenz, die sie aus dieser Feststellung zieht, ist die, dass die Initiative mit dem Antrag auf Ablehnung dem Volk zur Abstimmung zu unterbreiten ist, dass es dabei jedoch nicht sein Bewenden haben kann. Dem echten Anliegen, das in der Initiative zum Ausdruck gebracht wird, ist auf sinnvolle Weise Rechnung zu tragen.

Wo liegt das Problem, das es zu lösen gilt? Die Kommissionsprecher haben bereits darauf hingewiesen: Nicht mehr zu übersehende und zu überhörende Teile der Bevölkerung empfinden im Zusammenhang mit dem Nationalstrassenbau, wie er heute betrieben wird, wachsendes Missbehagen. Diesem Missbehagen wird auf verschiedenste Weise Ausdruck gegeben: es werden Komitees gebildet, es wird protestiert und demonstriert, Bürgerinitiativen schießen auf allen Ebenen wie Pilze aus dem Boden. Keinem, der die Entwicklung aufmerksam verfolgt, kann entgehen, dass die Temperatur steigt, der Druck wächst, die Gefahr von Explosionen nicht mehr übersehen werden kann. Der Vergleich mit der Entwicklung beim Bau von Kernkraftwerken drängt sich auf. Hier wie dort ist es nach der Auffassung der sozialdemokratischen Fraktion Pflicht des Parlaments, die Probleme nicht einfach zu verdrängen, sondern zu erkennen, ausdiskutieren und nach Möglichkeit zu lösen. Einfach Nein zur Initiative «Demokratie im Nationalstrassenbau» zu sagen, würde heissen, die Augen vor dem Problemen zu schliessen, sie zu negieren.

Wo liegen die Wurzeln dieser Probleme? Unsere Fraktion ist der Meinung, dass der Ruf nach mehr Demokratie, nach Demokratisierung der Entscheidungsprozesse, nicht das ursprüngliche Anliegen, der Kern des Problems ist, sondern vielmehr bereits ein von den Initianten als tauglich befundenes Mittel zur Lösung dieser Probleme; weil man mit dem Nationalstrassenbau, wie er heute betrieben wird, nicht mehr einverstanden ist, sucht man nach Möglichkeiten, den herrschenden Zustand zu ändern. Ändern kann man ihn – so folgern die Initianten –, wenn man erst einmal mitreden, mitbestimmen kann. Also fordern sie als erstes mehr Mitspracherecht, mehr Demokratie.

Wir sind der Auffassung, dass das Problem auf diese Weise nicht gelöst werden kann, sondern dass damit nur neue Probleme geschaffen werden. Sagt man Ja zu mehr Demokratie, zu mehr Mitspracherecht des Volkes in dieser Sache, so stellt sich doch sofort die Frage, wer denn über

was neu mitsprechen soll. Ist es sinnvoll, die St. Galler über die Umfahrung von Genf und die Genfer über die Durchfahrung von St. Gallen mitbestimmen zu lassen? Sicher nicht. Ist es sinnvoll, nur die betroffene Bevölkerung über den Bau einer Nationalstrasse oder über eine Nationalstrassenführung entscheiden zu lassen? Sicher auch nicht. Die Lösungen, die damit bewirkt würden, hätten zwar den Vorteil, vom Volk gewollt oder auch nicht gewollt zu sein; sie wären jedoch in vielen Fällen rein gefühl- und stimmungsmässig getroffen, wenig sinnvoll und willkürlich, und würden ohne Zweifel blind neue Betroffene ohne Zahl schaffen. Das kann nicht die Lösung des Problems sein, so einfach es im Prinzip auch scheinen mag, Entscheid und Verantwortung dem Volk zu überlassen. Wir müssen das Uebel – wie ich bereits gesagt habe – an der Wurzel packen und uns in voller Wahrnehmung unserer eigenen Verantwortung fragen, warum denn das Volk mit dem Nationalstrassenbau, wie er heute betrieben wird, nicht mehr zufrieden ist. Dies zu ergründen, mag nicht leicht fallen. Der eine interpretiert die Volksstimmung so, der andere anders, vielleicht gerade gegenteilig. Darüber zu diskutieren, einen gemeinsamen Nenner zu finden, ist unsere Aufgabe.

Die sozialdemokratische Fraktion ist der Meinung, dass sich die Volksstimmung insbesondere deshalb erhitzt hat, weil der Nationalstrassenbau in jeder Beziehung gigantische Ausmasse angenommen hat, Ausmasse, die mit der gesamten übrigen Entwicklung nicht mehr in Einklang stehen. Es ist hier zu einem offensichtlichen Ungleichgewicht gekommen, das sich über kurz oder lang selbst korrigieren wird, wenn nicht wir es vorher aus Einsicht und freiem Willen selbst korrigieren. Dieses Ungleichgewicht, von dem ich gesprochen habe, lässt sich auf mancherlei Art umschreiben oder beschreiben. In groben Strichen könnte man es etwa so darstellen: Während die wirtschaftliche Entwicklung stagniert, wächst das Autostrassennetz unaufhörlich wie in den Zeiten der Hochkonjunktur; während alle Zukunfts- und Entwicklungsprognosen revidiert und reduziert werden, findet ähnliches beim Nationalstrassenbau nicht statt; Höhereinstufungen bei der Klassierung von Nationalstrassen durch den Bundesrat sind immer noch an der Tagesordnung, von Rückstufungen hört man wenig; während das Umweltbewusstsein überall wächst, verharren die für den Nationalstrassenbau verantwortlichen Instanzen bezüglich Umweltschutzmassnahmen bei ihren alten Konzepten und machen nur widerwillig Konzessionen an diejenigen, die hier mehr oder Besseres fordern. Während das Bewusstsein im Hinblick auf die Beschränktheit von Energie und anderen natürlichen Ressourcen wächst, wird mit dem Bau immer schnellerer und besserer Autobahnen eine gigantische Energie- und Ressourcenvernichtungs- und Verschwendungsanlage erstellt, die ihresgleichen sucht. Während man zunehmend klarer sieht, dass die Zukunft dem öffentlichen und nicht dem privaten Verkehr gehört, stehen für den letzteren nahezu unbeschränkt Mittel zur Verfügung, während der erstere immer stärker notleidend wird.

All dieser Widersinn führt zum wachsenden Unverständnis und zum Missmut, mit dem wir uns heute konfrontiert sehen. Was nützt, ist heute in erster Linie eine Atem- und Denkpause; wir müssen genau überprüfen, wie weit das, was wir zu tun im Begriff sind, noch vernünftig und verantwortbar ist. Im Sinne der von der Kommission vorgeschlagenen Motion: kein abrupter Stopp. Was im Bau ist, soll vollendet werden; wo nur noch um die Linienführung gestritten wird, sollen die zuständigen Instanzen entscheiden; wo aber die Frage, ob, und wenn ja in welchen Dimensionen, gebaut werden soll, noch offen ist, müssen wir uns zu einer gründlichen Ueberprüfung der Beschlüsse durchringen, die dieses Parlament in einer anderen Zeit und unter anderen Bedingungen gefasst hat. Der Motionsvorschlag weist den Weg. Wir können diesem Vorschlag um so leichter folgen, als die darin enthaltenen Teilstücke gemäss Terminplanung ohnehin erst in einigen Jahren in Angriff genommen werden. Unmittelbarer Schaden kann

also nicht entstehen. Die Teilstücke, die wir in die Ueberprüfung einbeziehen, sind damit auch nicht etwa bereits aus dem Netz gestrichen. Das sollte eigentlich unsere Kollegen aus dem Wallis beruhigen; die Teilstücke werden lediglich überprüft, ihre Notwendigkeit muss unter geänderten Verhältnissen neu begründet und erläutert werden. Das Resultat dieser Ueberprüfung wird sein, dass die Bevölkerung anschliessend, wenn wir uns nach gewissenhaftem Abwägen des Pro und Contra zum Bau entschliessen, Verständnis haben wird für diesen Entscheid und für den Bau; mehr Verständnis, als sie heute dafür haben würde, wenn wir einfach stur am Konzept von 1960 festhalten und grünes Licht für den Bau geben wollten.

Gelangen wir zu einem Nein, oder zu einem Ja unter gewissen Bedingungen, so werden wir auch dafür stichhaltige Gründe beibringen müssen; Gründe, die wir auch denen gegenüber vertreten können, die sich durch diesen negativen Entscheid benachteiligt fühlen. In jedem Fall wird uns das vorgeschlagene Vorgehen helfen, das Nationalstrassennetz, in Uebereinstimmung mit dem Empfinden der überwiegenden Zahl unserer Mitbürger, zu vollenden und nicht gegen dieses Empfinden. Dies ist – so meine ich – mehr wert als einige Kilometer Autobahn mehr oder weniger, mehr wert auch, als ein bis ins letzte Detail perfektioniertes Strassen- und Autobahnnetz.

In diesem Sinne empfehle ich Ihnen im Namen der sozialdemokratischen Fraktion Zustimmung zu den Anträgen der Kommission.

Müller-Aargau: Die Fraktion des Landesrings der Unabhängigen ist einhellig der Ansicht, dass die Initiative «Demokratie im Nationalstrassenbau» abzulehnen ist. Mehrheitlich ist die Fraktion der Meinung, dass die Motion zu überweisen sei. Sie ist ein taugliches Mittel, die notwendige Standortbestimmung und Neubesinnung durchzuführen.

Persönlich bin ich nicht unglücklich über die Initiative. Sie hat uns gezwungen, uns jetzt und intensiv mit einem Gesamtprojekt zu befassen, das vor 17 Jahren beschlossen worden ist, und das so gewaltig und einschneidend ist, dass es selber die kritische Haltung und das Unbehagen ausgelöst hat. Die Unterschriften zu dieser Initiative lassen sich mehr als Ausdruck des allgemeinen Unbehagens werten, denn als Forderung nach diesem fragwürdigen Demokratismus im Nationalstrassenbau. Wir dürfen aber aus der Strassenbaueuphorie nicht in eine Umweltschutzhysterie verfallen.

Bei meinen grossen Sympathien zum öffentlichen Verkehr habe ich doch «keine Bahnschiene im Kopf», dort, wo andere das Gehirn haben, wie einer meiner Kollegen sich jeweils auszudrücken pflegt. Andererseits bin ich der Ansicht, dass ein asphaltverkrustetes Hirn in dieser Frage nicht kompetent entscheiden kann. Wir vergessen zu leicht, was der Nationalstrassenbau in umweltschützlicher Hinsicht an Positivem gebracht hat. Der Autobahn-anwohner ist als armer Teufel besungen worden. Der ehemalige und heutige Anwohner an der kleinstädtischen Durchfahrtsgasse hat seinen Sänger nicht oder noch nicht gefunden, auch wenn er nicht weniger Immissionen zu schlucken hat.

Herr Bundesrat Hürlimann ist bedient; er hat vor einiger Zeit Luftkonserven aus der Hauptgasse von Brugg zum Nachtschiff erhalten.

Die Motion ist ein angemessener und vertretbarer «Gegenvorschlag». Sie ist von der Kommission wohlüberlegt worden, hat die nötige Schärfe; die Liste sollte weder gekürzt noch erweitert werden. Hoffen wir, dass damit die Initiative zurückgezogen wird und uns der Urnengang erspart bleibt.

Rubi: Nicht nur in unserem Land herrscht ein allgemeines Unbehagen über die Gültigkeit verschiedenster Projekte, denen Planungen und Prognosen aus den fünfziger Jahren zugrunde liegen. Viele auf der Basis euphorischer Erwartungen geplante Vorhaben erweisen sich als überflüssig oder laufen aus der Kontrolle. Das Programm der schweizerischen Nationalstrassen beruht auf Daten und Erhebun-

gen, die von der «Kommission des Eidgenössischen Departements des Innern für die Planung des Hauptstrassennetzes» vor 1959 durchgeführt wurden.

Angesichts der Entschlossenheit der Behörden, die einmal geplanten Nationalstrassen vollumfänglich zu realisieren, stellen sich Bewohner betroffener Regionen, weitere Bevölkerungskreise unseres Landes sowie Parlamentarier die Frage, ob die nun vor rund 20 Jahren ermittelten Argumente noch stichhaltig sind. Wir sind es unserer und den kommenden Generationen schuldig, die Planungsunterlagen für Entschlüsse mit so grosser Tragweite immer wieder neu zu überdenken. Für die Privatwirtschaft und auch den Schienenverkehr stellt die Ueberprüfung der Gültigkeit früherer Planungen eine Selbstverständlichkeit dar. Entspricht es nicht einer politischen und wirtschaftlichen Notwendigkeit, den eidgenössischen Räten Gelegenheit zu einer Ueberprüfung des Nationalstrassennetzes zu geben? Diese Frage – meine ich – muss bei objektiver Betrachtungsweise bejaht werden. Die Initiative Weber lehne ich ab, möchte aber doch bitten, der Motion der Kommission, die keinen einzigen Abschnitt in irgendeiner Weise präjudiziert, zuzustimmen. Im Einvernehmen mit Mitunterzeichnern aller Fraktionen gebe ich zu meiner Motion Rawilstrassentunnel vom 17. Juni 1976 folgende Erklärung ab:

Der Bundesrat ist bereit, die Begehren meiner Motion im Zusammenhang mit dem parlamentarischen Vorstoss der Kommission sorgfältig zu untersuchen und den eidgenössischen Räten Bericht zu erstatten. Er beantragt, die Motion Rubi in ein Postulat umzuwandeln. Unter der Voraussetzung, dass der Vorstoss der Kommission, der u. a. auch die Ueberprüfung der N 6 Wimmis-Zweismimen-Lenk-Rawiltunnel-Uvrier fordert, in Motionsform überwiesen wird, könnte ich der Umwandlung meiner Motion in ein Postulat zustimmen. Diese sollte dann aber nicht bestritten werden, um mir heute die Begründung meines Vorstosses zu ersparen. Grundsätzlich, das möchte ich hier festgestellt haben, hat sich an meiner Einstellung zum ganzen Fragenkomplex nichts geändert. Angesichts der Motion der Kommission stehe ich aber vor einer neuen Situation. Wird dieser zugestimmt, ist es vernünftig und zweckmässig, wenn die Rawil-Debatte nach Vorliegen des bundesrätlichen Berichtes stattfindet.

Ich möchte Sie abschliessend noch einmal bitten, der Motion der Kommission zuzustimmen und die Voraussetzung für eine Vertagung der Rawil-Debatte zu schaffen. Wird der Vorstoss der Kommission als Postulat überwiesen, müsste ich an meiner Motion festhalten.

Ueltschi: Die Initiative «Demokratie im Nationalstrassenbau» ist meiner Ansicht nach demagogisch und sachlich verfehlt, und zwar aus folgenden Gründen:

Wer Demokratie im Nationalstrassenbau fordert, unterstellt, dass diese bisher nicht bestanden hat. Dies ist unzutreffend. Das Schweizervolk hat seinerzeit den Nationalstrassenartikel unserer Bundesverfassung angenommen, es hat stillschweigend dem Nationalstrassengesetz zugestimmt. Die Bundesversammlung besteht aus demokratisch gewählten Volksvertretern, die das Schweizervolk repräsentieren. Es handelt sich dabei um in jeder Beziehung demokratische Institutionen, die absolut einem demokratischen Verfahren entsprechen. In der Tat geht es den Initianten denn auch gar nicht um mehr Demokratie, sondern es geht ihnen darum, den Nationalstrassenbau an sich zu bekämpfen. Wie anders wäre es denn verständlich, dass die Initiative sogar bestehende, voll ausgebaute Nationalstrassenstücke wieder in Frage stellen könnte? Den Umweltschutz in hohen und höchsten Ehren, ich selbst bin ein überzeugter Verfechter dieses edlen Gedankengutes. Aber er ist nicht das einzige politische und wirtschaftliche Anliegen, und er wird dann verdächtig, wenn er mit fragwürdigen Mitteln erzwungen werden sollte. Die Initiative ist im übrigen auch sachlich verfehlt. Einmal besteht keine Gewähr, dass gerade die politischen Grundanliegen unseres föderativen Staatswesens «Schutz der Minoritäten vor

der Diktatur der Mehrheit» geachtet würden. Wer heute auf der Welle eines extremen Umweltschutzes reitet, muss sich bewusst sein, wie rasch sich die Volksmeinung schon geändert hat und weiterhin ändern wird. Es ist dann verfehlt, derart wichtige Verbindungswege wie die Nationalstrassen – wichtig nicht nur in wirtschaftlicher, sondern eben so sehr in staatspolitischer Hinsicht – als Verbindungswege zwischen Teilen unseres ganzen Staatswesens zum Spielball emotionell geladener Volksmeinungen, zum Spielball politischer Retourkutschen und regionaler Egoismen gemacht werden. Ein lebendiger Föderalismus, der Respekt vor sprachlichen, kulturellen und religiösen Minderheiten verlangt, Opfer, denen Rechnung zu tragen für die Legislative, die eher den Blick für das Ganze hat, leichter in Kauf zu nehmen ist als von einer aufgeheizten Bevölkerung. Welche Gefahren heraufbeschworen werden, zeigt sich deutlich an der Tatsache, dass mit dem Bekanntwerden der Kommissionsmotion, wonach umstrittene Nationalstrassenstücke überprüft werden sollen, Aktionskomitees und Grüppchen aller Art wie Pilze aus dem Boden schossen, um ihre Anliegen an den Mann zu bringen. Bemerkenswert ist auch, wie rasch in einer solchen Situation der Blick für das Ganze verlorengeht und jeder nur noch auf seinen eigenen Vorteil bedacht ist. Eine sehr renommierte Zeitung fand es durchaus in Ordnung, dass nach ihrer Ansicht das fragwürdige Rawil-Projekt überprüft werde, wandte sich aber vehement im gleichen Atemzug dagegen, dass die an ihrem Erscheinungsort gelegene Y-Strasse von Zürich ebenfalls in eine Überprüfung einbezogen würde. Der gleichen Zeitung war zu entnehmen, dass sich einer unserer Herren Kollegen in der Kommission verheerend für die Streichung eines Stückes der N 4, allerdings erst in seinem Nachbaramt, eingesetzt hat.

Solche Beispiele zeigen deutlich, wie verfehlt es wäre, die Initiative anzunehmen. Mit der Nationalstrassengesetzgebung hat die Bundesversammlung die Verantwortung für das Nationalstrassennetz übernommen. Es wäre wenig mutig, sich nun, da einige Schwierigkeiten auftreten, von dieser Verantwortung zu drücken, um so weniger, als die Bundesversammlung mit dem Netzbeschluss gegenüber denjenigen Regionen, die durch die Nationalstrassen erschlossen werden, ein Versprechen abgegeben hat, das nun eingelöst werden muss. Damit soll indessen nicht gesagt sein, dass jede Überprüfung des Netzbeschlusses ausgeschlossen ist.

In diesem Sinne kann ich mich der Kommissionsmotion durchaus anschliessen. Von einer solchen Überprüfung haben namentlich die Rawil-Befürworter nichts zu befürchten, denn eine sachliche Untersuchung wird insbesondere auch geeignet sein, die Argumente, die heute von Direktintressierten verbreitet werden, ein für allemal zu widerlegen. So ganz über alle Zweifel erhaben ist indessen auch die Motion der Kommission nicht. So kann man mit guten Gründen nämlich vertreten, sie renne eine offene Türe ein im Hinblick auf die Arbeiten der Gesamtverkehrskonzeption. Jedenfalls ist zu hoffen, dass diese Arbeiten bei der Überprüfung entsprechend berücksichtigt werden und namentlich auch den staatspolitischen Belangen gebührend Rechnung getragen wird. In diesem Sinne ist die Motion der Kommission wesentlich besser als unüberlegte Vorstösse von Direktintressierten, die schlankweg die Streichung gewisser Nationalstrassenabschnitte fordern, ohne den verfassungsrechtlichen, politischen und gesamtwirtschaftlichen Gegebenheiten Rechnung zu tragen.

In diesem Sinne und gestützt auf diese Überlegungen beantrage ich Ihnen, die Initiative Weber abzulehnen und der Kommissionsmotion grundsätzlich zuzustimmen.

M. de Chastonay: On peut raisonnablement se demander si l'initiative populaire se réclamant de la démocratie dans la construction des routes nationales, tout en procédant d'une intention qui se voudrait louable, ne contient pas en elle des germes extrêmement pernicieux pour notre état de droit, pour notre concept même du fédéralisme. En

effet, tout en prenant acte de ce que le Conseil des Etats, en date du 5 octobre dernier, a recommandé. à l'unanimité moins une voix, le rejet de cette initiative par le peuple et les cantons, nous pensons qu'il est erroné de soumettre à référendum populaire les arrêtés fédéraux en matière de conception, de tracé et d'exécution des routes nationales.

Nous sommes également de l'avis qu'il n'est pas du tout opportun d'assujettir d'ores et déjà au même référendum les routes nationales et les sections de routes non encore construites ou non encore mises en chantier au 1er août 1973. En effet, nous persistons à estimer que l'initiative déposée est de nature à créer vraiment de très graves inégalités de traitement entre les régions du pays qui bénéficient déjà d'un réseau autoroutier construit depuis 1960 et celles qui depuis cette date en attendent toujours la construction et la réalisation. Il est d'ailleurs paradoxal de constater que les auteurs de l'initiative – est-ce là une simple coïncidence ou le témoignage d'une volonté délibérée – ont précisément choisi la date d'un 1er août, jour de fête nationale, jour de célébration de ce qui devrait être un fédéralisme actif, pour proposer péremptoirement que les projets routiers non réalisés ou construits à cette date (1er août 1973, je le rappelle) seront soumis au référendum facultatif.

Faut-il vraiment dès lors que le fossé se creuse encore plus entre les régions bien nanties du pays et celles qui le sont moins ou pas du tout? On peut ici se poser la question. Nous partageons aussi l'avis qu'à trop vouloir tout soumettre ou tout demander au peuple, en un régime qui connaît déjà une très large extension des droits démocratiques et un appel fréquent à la votation des citoyens dans de nombreux domaines, on crée une confusion fort néfaste des compétences du peuple, du Parlement et du gouvernement. Le partage abusif des tâches et des fonctions de l'électorat et des corps constitués, la trop grande dilution des compétences et des pouvoirs entre le peuple et ceux que le peuple a précisément choisis pour le gouverner, peuvent, à coup sûr, comporter à la longue la quasi-asphyxie, la quasi-paralysie de nos institutions par la diminution du sens des responsabilités et surtout par l'affaiblissement du droit de décision. Sans une délimitation et un partage clair et précis des compétences dans notre pays, l'exécution des tâches de l'Etat deviendra très problématique. Si, en apparence, il peut paraître démocratique de donner au peuple et aux cantons leur mot à dire en matière de réseau des routes nationales, nous pensons, en définitive, ainsi que l'ont relevé les rapporteurs et le message du Conseil fédéral, que l'initiative déposée constitue une sérieuse atteinte à la sécurité du droit puisqu'elle pourra permettre une continuelle remise en question d'un tracé d'autoroutes au gré du poids des forces numériquement majoritaires face aux minoritaires. En d'autres termes, l'initiative déposée entend consacrer le principe de la validité absolue de la raison et de la loi du plus fort en un pays où précisément nous avons le devoir de protéger et de prendre en considération les droits et les aspirations des plus faibles, des minorités, qu'elles soient linguistiques, économiques, financières, ou qu'elles requièrent l'amélioration justifiée de leurs voies de communication – je pense ici à la mise en cause des routes nationales 1, 4, 9 et surtout 6 de Rawyl.

En s'appuyant sur la loi du grand nombre qui procède souvent, ces derniers temps surtout, de considérations purement écologiques ou financières, en négligeant délibérément de placer aussi la solution des problèmes posés sous l'angle du fédéralisme ou de l'accroissement de la prospérité commune, au sens de l'article 2 de la constitution, on va récompenser les régions qui ont connu la mise en œuvre de leur réseau routier depuis 1960 jusqu'en 1973 et pénaliser les autres régions qui sont toujours dans l'attente de l'amélioration de leurs voies de communication vers la Suisse centrale ou septentrionale. Cela ne nous paraît guère constituer une base valable de recherche constante de cette prospérité et de cet équilibre économi-

que auxquels certaines régions alpestres du pays ont droit. Pour notre part, tout en votant l'entrée en matière sur les propositions de la commission, nous nous rallierons à la solution de rejet de l'initiative proposée au peuple et aux cantons, tout en rappelant la sentence de Montesquieu selon laquelle – et cela vaut également pour la motion déposée par la commission – «il est contre l'ordre naturel que le grand nombre gouverne et que le petit soit gouverné».

Müller-Zürich: Bei erstmaliger Lektüre des Initiativtextes zur Demokratie im Nationalstrassenbau ergeht es einem wie beim derzeitigen Spargelesen: Am Anfang sind diese grünen Dinger noch gehaltvoll, nahrhaft und bekömmlich, vom zweiten Teil an werden sie hölzern und ungeiessbar. Zwecks Vermeidung von staats- und verwaltungsrechtlichen Verdauungsstörungen darf man nur die Spargelspitze dieser Initiative genüsslich entgegennehmen.

Nach unserem geltenden Recht könnten wir aber eine Initiative nur auf dem Wege eines Gegenvorschlages halbieren. Der Bundesrat hat keinen Gegenvorschlag ausgearbeitet. Er begründet dies mit der Erklärung, ein solcher dränge sich nicht auf, weil die im heute geltenden Nationalstrassenrecht vorgesehene Kompetenzabgrenzung und Ausübung sich bewährt habe und Postulate auf Aenderung der bisherigen Rechtsordnung nicht vorlägen.

Diese Begründung des Bundesrates hält einer näheren Betrachtung nicht stand. Bereits die vorliegende Initiative stellt ein deutliches Postulat aus der Volksmitte dar, das auf eine Abänderung des geltenden Rechtszustandes abzielt. Sodann zeigten die zahlreichen Einzelvorstösse im Nationalrat unmissverständlich, dass die bisherige Regelung des Planungsverfahrens wie der Feststellung der genauen Linienführung der Nationalstrassenzüge sowie des Bauprogramms nicht befriedigen. Mehrere hängige Postulate von einzelnen Ratsmitgliedern zur Wiedererwägung von projektierten, aber noch nicht gebauten Nationalstrassenabschnitten unterstreichen diese Feststellung.

Ebenso erhärtet die nunmehr eingereichte Motion der Kommission zur nochmaligen Ueberprüfung des Beschlusses der Bundesversammlung vom Juni 1960 über die Festlegung des Nationalstrassennetzes das Gegenteil dessen, was uns die bundesrätliche Botschaft glauben machen will, nämlich, dass die praktizierte Kompetenz- und Verfahrensordnung im Nationalstrassenbau befriedige.

Schwieriger als die Beurteilung dieses unbefriedigenden staats- und verwaltungsrechtlichen Zustandes, der künftigen Autobahnliegern jeweils erst Mitsprachemöglichkeit einräumt, wenn die planerische Entscheidung gefallen ist, dürfte aber ein praktikabler, konstruktiver Vorschlag sein, der es unserer jeweils betroffenen Bevölkerung ermöglichen würde, sich erfolgreich in das Planungsverfahren einzuschalten. Während man sich vor 40 Jahren noch als Hotelier um die Heranführung von Hauptstrassen zur Umsatzerhöhung stritt, weist man heute mit der Bevölkerung eine solche Umweltbelastung entrüstet zurück. Was aber nützt es, wenn z. B. die Bewohner des Zürcher Knonauer Amtes keine N-4-Strasse wünschen, während die Berater des Bundesrates die Auffassung vertreten, es handle sich um ein Teilstück von gesamtschweizerischem Interesse, mit gesamtschweizerischer Funktion, mithin von übergeordnetem Interesse? Beklemmend ist dabei, dass in solchen Fällen das übrige Gesamtvolk sich kaum um eine derartige Regionalplanung kümmert. Kein Genfer ereifert sich über angefochtene Streckenführungen in St. Gallen, im Knonauer Amt oder Simmental. Ebenso wenig dürfte ein Ostschweizer über den heute vorliegenden Motionsantrag von Kollege Grobet zur N-1-Linienführung Genf-Cointrin nach der französischen Grenze Auskunft geben können. Darum dringen unsere Einzelvorstösse im Rat meist auch nicht durch. Aber aus demselben Grunde erschiene eine gesamtschweizerische Volksabstimmung über die Festlegung von Linienführungen von regionaler Bedeutung

wenig erfolgversprechend. Wie sollte man ein demokratisches Mitspracherecht zweckmässig abgrenzen, um Leerläufe zu vermeiden? Soweit die eidgenössischen Räte heute aber noch auf dem Wege persönlicher Vorstösse die Möglichkeit haben, Streckenabschnitte einer Neuüberprüfung zu unterstellen, so sollten sie sich nicht nur für ihre eigene Region, wenn möglich begrenzt auf ihren Wählerkreis, einsetzen, sondern als Mitglieder eines gesamtschweizerischen Rates sich auch mit den Problemen des Nationalstrassenbaus entfernter Regionen vertraut machen. Nur bei Solidarisierung gelingt es uns, hier im Rate im Interesse des Natur-, Heimat- und Umweltschutzes zum Wohle unserer Gesamtbevölkerung die bestmöglichen Richtpläne für das übergeordnete Strassennetz festzulegen und den Bundesbeschluss der Bundesversammlung vom Juni 1960 so zu revidieren, dass die heute fehlende Referendumsmöglichkeit im Volke nicht als Mangel empfunden wird. Bisher konnte der Bundesrat Einzelvorstösse auf Ueberprüfung oder Abänderung umstrittener Streckenabschnitte nach der einfachen Methode des «divide et impera» abweisen. Seine eigene Fraktion war ihm im voraus bei der Abstimmung bekanntlich sicher.

Mit der Motion der Kommission gelingt es erstmals, ein vereinigt Vorgehen der Volksvertreter aus allen Kantonen zu einer gemeinsamen Willenskundgebung im Nationalstrassenbau zu realisieren. Nationalstrassen sind unbestritten erforderlich, aber am dringendsten notwendig wäre endlich einmal der beschleunigte Ausbau der Ost-West- und Nord-Süd-Achse, weit notwendiger als der präjudizierende Teilausbau nach dem Giesskannenprinzip, der unsere letzten unversehrten Regionen erschliessen und jedem dritten Dorf die Wohltaten des modernen Verkehrs vermitteln möchte. Auch wir Autofahrer parkieren nämlich gerne, um in der Stille zu wandern; wir wandern aber gerne auf Wanderwegen, die uns der Bundesrat nur nicht geben kann oder will, und viele von uns hätten auch gegen ein paar autofreie Sonntage nichts einzuwenden; es müssten ja nicht gerade ein Dutzend sein, damit das Gastgewerbe und das Autogewerbe erkennen, dass wir ihre guten, treuen Kunden bleiben wollen.

Mit der Motion der Kommission kommt unsere Bevölkerung durch ihre Vertreter richtig zum Zuge. Die Motion übt im vorliegenden Falle ersatzweise die Funktion eines eigentlichen Referendums aus. Um so nachhaltiger ist die Motion Sigrist zu bekämpfen, die diesen endlich gemeinsam bekundeten Willen der Kommissionsmehrheit zu durchkreuzen trachtet und im Ergebnis alles beim alten belassen möchte. Einmal mehr würden im Falle der Motion Sigrist bei einer Annahme die Planer in eigener Sache über sich selbst urteilen.

Nachdem der Bundesrat keinen Gegenvorschlag zur Initiative Weber ausgearbeitet hat, kommt der Motion der Kommission im Effekt auch die Bedeutung eines Gegenvorschlages zu. Da mehr als die Hälfte des Nationalstrassennetzes erstellt ist, käme eine Initiative für die Verwirklichung des demokratischen Mitspracherechtes im Nationalstrassenbau einfach zu spät. Zu vieles ist heute präjudiziert. Die Motion greift rascher, unmittelbarer und praktikabler dort ein, wo noch etwas zu retten ist; die Motion verlangt vernünftigerweise lediglich eine Wiedererwägung noch nicht erstellter umstrittener Bauabschnitte, während die Initiative mit ihrer unglücklichen Uebergangsbestimmung auch seit dem 1. August 1973 gebaute Abschnitte dem Referendum unterstellten möchte. Bei der Initiative Weber handelt es sich im Gegensatz zur Uebergangsklausel der verworfenen Staatsvertrags-Initiative um eine echte Rückwirkungsklausel, die rund 20 gebaute Nationalstrassenabschnitte dem Risiko des Abbruchs und dem Schicksal nationaler Ruinen aussetzen würde. Die Initianten möchten das heute anders interpretieren; wir sind aber an den Wortlaut der Initiative gebunden. Die Form der allgemeinen Anregung wäre im vorliegenden Falle geeigneter gewesen. Gestützt auf ähnliche Erfahrungen hat man im Kanton Zürich z. B. für Initianten eine juristische Bera-

tungsstelle bei der Staatskanzlei geschaffen, die beratende Funktion ausübt und damit Pannen wie die vorliegende vermeidet.

Mit der Ablehnung der Initiative Weber und Annahme der Kommissionsmotion sowie der hängigen Postulate zur Ueberprüfung noch nicht gebauter Nationalstrassenabschnitte bleibt immer noch ein Unbehagen in unserem Volke zurück. Der Zürcher «Landbote» schrieb dazu am 14. März mit gutem Grund nach dem deutlichen Abstimmungsergebnis der kantonalzürcherischen Abstimmung über Demokratie im Strassenbau, diese reiche an Bedeutung weit über die Zürcher Grenzen hinaus. Ich zitiere daraus: «Es ist ein Fingerzeig auch für die eidgenössischen Behörden und die Bundesversammlung, die sich ja auch mit einem eidgenössischen Begehren zu befassen haben.»

Zusammenfassend befürworte ich einen vernünftigen Ausbau des Nationalstrassennetzes unter sorgfältiger Berücksichtigung der Belastbarkeit unserer Umwelt. Keineswegs teile ich die Auffassung, die Treibstoffzollbindung sei aufzuheben. Dagegen kann man einer Autobahnvignette zum rascheren Abbau des Bundesvorschlusses durchaus zustimmen, und ich habe mich selbst für ein Verkehrsteilungsgesetz beim Gütertransit mit einem Postulat ausgesprochen. Eine voreingenommene doktrinäre Haltung in Verkehrsfragen geht mir ab. Wir müssen uns jedoch der Schattenseiten einer immer deutlicheren Uebervölkerung und wachstumsorientierten Zivilisation bewusster werden, nachdem auch unsere Landschaftsressourcen zu Ende gehen. Unsere Bevölkerung ist sensibilisiert. Einwanderung, Bauboom, Schiess- und Flugplätze, Luftverschmutzung durch chemische Fabriken, Atomkraftwerke und Kernspaltstofflager, Landschaftszerstörung durch unregelmäßige Raumplanung und Speicherseen und nun auch noch durch Nationalstrassen lassen unsere Wähler am rein materiell ausgerichteten Wohlstandsdenken zu zweifeln beginnen. Darum möchte das Volk künftig mitreden; darum die vorliegende Initiative, die wir nicht leichten Herzens aus den nunmehr angestellten grundsätzlichen Ueberlegungen ablehnen müssen. Um so nachdrücklicher haben wir als Vertreter eines misstrauisch und unzufrieden gewordenen Volkes dessen Interessen an seiner Lebensqualität zu vertreten. Um so nachhaltiger bitte ich Sie, die Motionen der Kommission, der Kollegen Grobet, Bretscher, Rubi und die Postulate Schalcher und Müller zu überweisen.

M. Riesen-Fribourg: La discussion relative à cette initiative pour la démocratisation de la construction des routes nationales a au moins un mérite, c'est de soulever un problème fondamental qui était jusqu'ici entaché d'un certain tabou. Il s'agit de la conception de nos routes nationales telle qu'elle apparaît à travers l'arrêté du 21 juin 1960. Pour beaucoup d'entre nous, cet arrêté avait une portée immuable et il avait nature d'évangile. Si aujourd'hui les décisions découlant de cet acte législatif sont remises en cause, c'est à mon sens pour deux raisons essentielles: tout d'abord la cote d'amour des routes nationales a sérieusement baissé. Au début, rappelez-vous; ce fut presque un mariage d'amour entre le peuple suisse et la construction des autoroutes, mais depuis lors ce peuple suisse, ce mari qui n'était ni meilleur ni pire que les autres, a fait connaissance d'une certaine demoiselle Ecologie, au charme de laquelle il n'est pas resté insensible. Il est difficile d'apprécier jusqu'à quel point ce flirt s'est développé. Pourtant, il est permis de dire que si le péché n'était par hasard pas encore consommé, le risque qu'il le soit bientôt s'accroît dangereusement.

Il est certain que l'impact d'une route nationale sur l'environnement est grand. Pour les populations riveraines, les inconvénients sont largement supérieurs aux avantages apportés par la nouvelle voie de circulation. Il est certain aussi que les problèmes de la protection des sites et de la lutte contre la pollution et les bruits ne rencontrèrent pas assez d'attention lors de la phase de la planification générale

du réseau. Ce sont là les premières raisons et évidentes raisons de cette baisse de la cote d'amour des routes nationales. Il y en a encore d'autres, par exemple les longues années qui se sont écoulées entre la planification, la construction et la mise en service. Le peuple a l'impression que l'on en n'arrivera jamais au bout. Il aurait fallu construire en priorité les deux axes majeurs du réseau soit la croix: Genève-St. Margarethen et Bâle-Chiasso, mais on a préféré la dispersion des efforts et construire en saupoudrant le pays de tronçons trop courts dans toutes les régions.

Les contestations du second groupe se fondent sur les erreurs faites lors des choix et des réalisations de certains secteurs qui sont aujourd'hui en service, ou encore sur des fautes imputables qui ont été commises lors de procédures d'acquisition, de prise en possession anticipée ou d'expropriation d'immeubles.

Les erreurs commises jusqu'ici s'affirment avec une intensité accrue. Il s'agit surtout d'implantations trop proches de sites méritant protection ou de lieux voués à l'habitat. Il est vrai que depuis lors le Service fédéral des routes et des digues est devenu plus sensible aux arguments favorables à la protection de la nature et des sites bâtis, à ceux en faveur de la lutte contre la pollution et les bruits. Il y a dix ans, la solution qui s'imposait à coup sûr était toujours la moins coûteuse. Aujourd'hui, on est prêt à payer un certain tribut pour la protection de la nature et des humains.

Quant aux fautes commises en matière d'indemnisation et d'expropriation, on ne semble pas encore en avoir tiré les leçons qui, aujourd'hui, devraient pourtant s'imposer.

Avec le système en vigueur, celui qui accepte un arrangement de gré à gré est pénalisé par rapport à celui qui se lance dans les artifices de la procédure. Les longs délais préalables au jugement définitif concourent forcément à avantager celui qui prend le risque d'un procès.

Ces critiques méritaient certes d'être énoncées dans ce débat, mais elles ne doivent pas nous cacher ce qui reste l'enjeu principal. Celui-ci se situe dans la nécessité de terminer la construction de notre réseau des routes nationales; terminer enfin et rapidement une œuvre nécessaire dont la réalisation a malheureusement subi trop de lenteurs et trop de tergiversations; terminer cette œuvre de façon cohérente, de sorte que nous ayons enfin un réseau autoroutier continu, avec de grands axes permettant de joindre toutes les régions du pays; terminer enfin, en supprimant les vides incohérents qui séparent aujourd'hui encore les tronçons déjà réalisés. Ces obligations impératives ne doivent pourtant pas nous empêcher de réexaminer certains aspects des problèmes à la lumière des expériences faites à ce jour. Ainsi, je souscris à la motion de la commission et à la liste des secteurs en réexamen, avec deux remarques pourtant.

Premièrement, la tournure prise par le problème du Rawyl est pour le moins désagréable, car on dresse ainsi des régions les unes contre les autres, on néglige également la solidarité confédérale et on manque surtout de sens psychologique à l'égard d'une minorité de nos concitoyens qui sont, nous devons le reconnaître, défavorisés sur le plan des communications avec les centres vitaux du pays.

Secondement, la nomenclature de la commission comprend aussi le tronçon Avenches-Yverdon de la nationale 1 et ici nous devrions mieux savoir de quoi il est question. Si l'on peut parfaitement remettre en question le tracé le long des rives sud du lac de Neuchâtel, il ne faudrait pourtant pas se montrer naïf au point de penser qu'il serait possible de laisser la nationale 1 se perdre dans la nature à Avenches. Il sera impossible de faire digérer tout le trafic actuel débouchant d'une route nationale s'arrêtant à Avenches par la route cantonale fribourgeoise et vaudoise de la vallée de la Broye. La situation des localités de Dompierre et de Domdidier est maintenant déjà intenable: 20 000 véhicules en moyenne journalière annuelle, avec une proportion beaucoup plus forte

qu'ailleurs de poids lourds, 20 000 véhiculés traversent ces deux villages bâtis de part et d'autre de la route cantonale. Les statistiques des accidents, des blessés et des morts nous démontrent l'extrême gravité de ces conditions de circulation. Il faudra donc réaliser depuis Avenches une solution de rechange jusque dans les environs de Corcelles/Payerne. Les cantons de Vaud et de Fribourg ont étudié une telle variante et la présenteront prochainement au Service fédéral des routes et des digues. De Corcelles/Payerne à Lausanne, via Moudon-Chalet-à-Gobet, l'actuelle route cantonale pourra offrir une solution de rechange valable durant les dix à vingt prochaines années et ce délai devrait permettre d'étudier en toute sérénité la solution optimale pour l'avenir.

Pour terminer, je me permets de présenter une proposition complétant la motion de la commission, car à mon sens il ne suffit pas seulement d'examiner la possibilité de renoncer à la construction de certains tronçons du réseau. Il faut parallèlement étudier les solutions de rechange possibles. Et pour cela, il faudrait revoir, sous la loupe, les prescriptions d'exécution, les normes de construction établies par le Conseil fédéral, le Département de l'intérieur et le Service fédéral des routes et des digues. Je suis personnellement persuadé que si ces différentes prescriptions qui sont encore trop empreintes du perfectionnisme helvétique des années grasses étaient révisées, on pourrait arriver à des solutions plus raisonnables. Il serait alors possible d'économiser à la fois de l'argent et de l'espace – surtout des terrains précieux, des surfaces vertes irremplaçables.

En résumé, l'initiative pour la démocratie dans la construction des routes nationales est irréaliste, irrationnelle et inapplicable. Mais elle doit nous faire prendre conscience des erreurs qui ont été commises depuis 1960 et nous donner les impulsions salutaires pour éviter leur répétition. Enfin, nous devons saisir l'occasion qui nous est offerte et procéder à un réexamen des problèmes soulevés en cherchant des solutions optimales dans un climat de parfaite sérénité.

Eggenberg: Ich habe die Motion Rubi mitunterzeichnet. Ich begrüsse und unterstütze einerseits die Motion der Kommission, andererseits die vorhin abgegebene Erklärung unseres Kollegen Rubi. Gestatten Sie mir dazu einige Bemerkungen.

Die Motion Rubi hätte als Einzelmotion in diesem Parlament sicher eine sehr ausgiebige Pro-und-Contra-Rawil-Diskussion ausgelöst, wahrscheinlich mit einem ähnlich unbefriedigenden Resultat wie jene im bernischen Grossen Rat. Ich bin seit Eintritt in diesen Rat noch nie mit so vielen Akten und Dokumentationen bombardiert worden, und der bedrohlich anwachsende Rawil-Aktenberg hat dazu geführt, dass ich wenigstens in meinem Büro einen «Basis-tunnel» zum Schreibtisch durchaus in Erwägung ziehe.

Die Motion der Kommission stellt die Rawil-Frage in einen grösseren Zusammenhang und unterbindet damit eine Diskussion, in der die Pro-und-Contra-Votanten die angestrebte bundesrätliche Prüfung eigentlich schon vorwegnehmen. Es ist ja sicher unbestritten, dass gerade im Zusammenhang mit den in allen Bereichen des Bundeshaushaltes angesetzten Sparmassnahmen auch die grossen, noch ausstehenden Nationalstrassenbauten dahin überprüft werden müssen, ob die ihnen einst zugewiesene volkswirtschaftliche Bedeutung heute noch vorhanden ist und ob die damit verbundenen hohen Aufwendungen verantwortet werden können. Unbekümmert um diese volkswirtschaftlichen vielseitigen Aspekte des ganzen Problemkreises muss zusätzlich in aller Sachlichkeit festgestellt werden, dass das Nationalstrassenprogramm in seinen Grundzügen an die 20 Jahre alt ist, dass die damals angenommenen Verkehrsentwicklungen nicht überall eingetreten sind und dass das Wissen um die Bedeutung der Umweltfragen in weiten Bevölkerungskreisen und damit auch in den politischen Parteien die Beurteilungskriterien wesentlich verändert hat.

Zur Kommissionsmotion sind Ergänzungsanträge eingereicht worden. Abgesehen davon, dass Motionen meines Wissens wohl teilweise überwiesen, nicht aber durch das **Parlament abgeändert werden können, erachte ich es als falsch**, jetzt einen möglichst detaillierten und doch recht zufälligen Streckenkatalog zu erstellen. Es ist dem Bundesrat durch die Kommissionsmotion ja keineswegs verboten, wenn nötig andere Strecken in die Ueberprüfung einzubeziehen. Ich beantrage Ihnen deshalb, die Initiative gemäss dem Kommissionsantrag Volk und Ständen zur Ablehnung zu empfehlen, der Kommissionsmotion ohne Änderungen zuzustimmen und die Motion Rubi als Postulat zu überweisen.

M. Carruzzo: L'initiative que je combats après beaucoup d'autres veut donner aux citoyens la possibilité de participer à l'aménagement du solde – j'insiste du solde – de **notre réseau de routes nationales**. Il est vrai que ce réseau est important pour la Suisse, il va activer le rythme de nos activités, le rythme de nos échanges, mais il va aussi modifier le visage même du pays, comme l'a fait naguère le réseau des chemins de fer. Mais alors que celui-là l'enlaidissait irrémédiablement de sa ferraille et de sa rouille, la route s'insère mieux et plus doucement dans la nature. Il n'en reste pas moins qu'elle y inscrit un élément nouveau, à la présence puissante et qu'elle sert de support à la voiture automobile avec ses avantages et ses nuisances.

Aussi est-ce la crainte d'insulte aux paysages connus et la peur d'une augmentation des nuisances, beaucoup plus qu'une volonté d'extension des droits populaires, qui meut les lanceurs de l'initiative. Ils veulent se donner la possibilité d'intervenir pour empêcher la réalisation de certains tronçons de routes nationales jugés dommageables à notre environnement. C'est typiquement une ondulation de la grande vague écologique qui est en train de submerger l'Europe. C'est une manifestation de cet appétit de nature qui revient cycliquement dans les rêves des citoyens. Nous devons en tenir compte. Les suppliques de toutes parts qui nous sont adressées ces jours-ci montrent qu'il y a malaise et désir de retrouver un meilleur accord entre l'homme et son milieu. Nous devons faire profiter toute nouvelle réalisation routière des connaissances acquises dans le domaine de l'harmonisation au paysage, de la lutte contre le bruit et les autres nuisances. Nous avons une riche expérience de ce qui peut être fait en bien ou en mal et elle nous permet de tenir mieux compte de la sensibilisation plus profonde des masses aux problèmes de l'environnement. Mais je suis persuadé que la solution des lanceurs de l'initiative n'est pas bonne, car elle met en danger ce qui est la première qualité d'un réseau de routes nationales, sa cohérence. D'autre part, elle n'apporte pas de contribution à la réduction de la somme globale des nuisances de l'automobile et enfin, elle introduit, dans un domaine où le consentement s'est fait il y a bientôt 20 ans pour une réalisation à étaler sur toute une génération, la possibilité pour les premiers servis de majoriser ceux qui ne doivent l'être que dans les dernières tranches de construction.

La cohérence est une condition élémentaire pour un réseau qui doit d'une part s'insérer dans un système de voies européennes et d'autre part assurer l'irrigation correcte et sans faille d'un territoire ou chaque région a le droit d'être suffisamment desservie et reliée aux autres. Cela suppose une planification basée sur des critères objectifs, économiques, géographiques, politiques, etc. Et cette planification a été faite. Elle a abouti à un réseau assez dense, il faut le reconnaître, mais satisfaisant bien les besoins divers du pays, de ses relations internes et internationales. Il serait maintenant périlleux de le remettre en question, de reprendre en détail de qui a été conçu comme un tout et dont plus de la moitié a déjà été réalisé. On pourrait aboutir à des solutions de continuité, à des situations grotesques, à des amputations préjudiciables à des régions entières, à des autoroutes en pointillé. Une

poignée de citoyens pourrait remettre en question des solutions nécessaires, simplement par mauvaise humeur, sous le coup de difficultés momentanées des finances publiques ou alors d'émotions écologiques malinement utilisées. C'est un danger qu'il faut absolument éviter. Il faut dire aussi que la suppression d'un tronçon d'autoroute, ici ou là, n'empêchera pas le nombre des voitures de continuer à augmenter avec leurs inconvénients, bruits, odeurs, gaz d'échappement, etc. Moins le réseau sera dense plus la concentration de ces inconvénients sera forte dans les endroits qui en souffrent déjà. Il faut dire enfin, que les dispositions prévues par l'initiative peuvent être utilisées pour une sorte de guerre de régions. S'il est évident que l'on ne trouvera jamais 30 000 Valaisans pour contester une autoroute zurichoise, argovienne ou soleuroise, – il n'y aura d'ailleurs bientôt plus rien à contester, tout sera construit – il serait certainement beaucoup plus facile, d'un simple point de vue quantitatif déjà, de trouver 30 000 Confédérés du nord disposés à nous donner une leçon. Je n'insiste pas davantage, l'initiative a encore beaucoup d'autres défauts graves, dont on a déjà suffisamment parlé, je vous engage donc à la repousser.

Quelques mots maintenant sur la motion de la commission. Elle ne me plaît pas particulièrement puisqu'elle aussi ouvre la possibilité de remettre en question l'accomplissement du réseau cohérent de routes nationales qui fut décidé en 1960. D'autre part, elle désigne nommément des tronçons à réétudier, simplement sur la base des contestations qu'ils soulèvent. C'est arbitraire, ce n'est pas solide. Ce qui est contestable n'est pas toujours contesté et ce qui est contesté l'est parfois à tort. C'est le cas notamment de la nationale 6 Wimmis–Uvrier par le Rawyl, le seul passage routier à travers les Alpes à l'ouest du verrou du Gothard et le grand espoir de relance pour l'économie valaisanne de la fin du siècle. Ce critère simpliste de la contestation aboutit à une liste fort discutable que certains d'ailleurs s'emploient déjà à élargir ou à raccourcir. Il faudrait normalement supprimer cette liste ou alors l'élargir à tout ce qui reste encore à faire.

Eh bien! malgré tous ces défauts, malgré tous ces inconvénients, malgré tout, je me rallie à la motion de la commission et cela pour tenir compte de la déclaration Rubi de tout à l'heure, pour donner une chance aux différents tronçons énumérés, prétendument contestés ou contestés, et avant tout au Rawyl, d'être étudiés avec le maximum d'attention et d'objectivité et, enfin, pour éviter que des tronçons d'autoroute, importants pour des régions entières, courent le risque d'être biffés sur simple intervention parlementaire. Je vous recommande donc d'aller avec moi à ce moindre mal qu'est la motion de la commission.

Schaffer: Ich teile die Meinung nicht, die beispielsweise Herr Ueltschi äusserte, wonach durch die Zweifel an der Richtigkeit der nach Bundesbeschluss festgelegten, noch nicht ausgeführten Nationalstrassenstrecken der Blick aufs Ganze verloren gegangen sei, und dass egoistische Ziele verfolgt würden; als ob nicht naturgemäss eine zeitweilige Ueberprüfung eines projektierten grossen Werkes nötig wäre!

Aber auch grundsätzliche Bemerkungen drängen sich sicher von Zeit zu Zeit auf. Wir möchten in dieser Beziehung sagen, dass keine Euphorie ewig dauert, auch eine Wachstumseuphorie nicht. Man darf deshalb keineswegs erstaunt sein, dass der Nationalstrassenbau im Verlaufe der letzten Zeit einer zunehmenden Skepsis begegnet. Als das Nationalstrassennetz im Jahre 1960 durch die Bundesversammlung beschlossen wurde, wurden noch zusätzliche Wünsche vorgebracht, und im Verlaufe der Jahre kamen weitere dazu. Immerhin, ein damaliges Ratsmitglied hat seiner Stimmung in der Debatte Luft gemacht und erklärt: Wer an der Unfehlbarkeit und Richtigkeit des vorgeschlagenen Netzes zweifle, gelte als unverbesserlich rückständig, als Saboteur und nicht zuletzt als Ignorant der grossen Arbeit der Planungskommission und der zuständigen Amtsstellen. Ich glaube, dass etwas von dieser Stimmung

bis heute geblieben ist. Aber im Verlaufe der letzten Jahre wichen die Begehren nach weiteren Strassenstrecken solchen um Streichung oder um Aenderung der Linienführung. Man fühlt sich nicht mehr überall an vermeintliche Sachzwänge gebunden.

Wenn man Kreisen, die in Sachen Strassenbau und Privatverkehr nicht alles und jedes mitmachen und glauben wollen, etwa vorwirft, sie verketzerten das Auto und die Autobahnen, so stimmt das nicht. Das Auto gehört nun einmal zu unseren Lebensgewohnheiten. Aber ein vernünftig denkender Mensch macht von ihm einen sinnvollen und disziplinierten Gebrauch. Ich hoffe, dass es bei uns in der Schweiz nicht soweit kommt, wie wir es aus den USA dieser Tage in der Zeitung lesen konnten, dass eine Frau sich mit ihrem Auto beerdigen liess. Aber immerhin, es kommt auch bei uns vor, dass vielen Leuten ein Körperteil fehlt, wenn sie aus irgendwelchen Gründen vorübergehend auf ihr Auto verzichten müssen.

Nun haben wir es wieder einmal mit einer Volksinitiative zu tun, die gut gemeint ist, sich aber mit ihrer Rückwirkungsklausel selber «das Bein stellt». Ich habe in der Frühlingssession des letzten Jahres ein Postulat eingereicht, mit dem Ansuchen, noch nicht endgültig präjudizierte Strecken des Nationalstrassennetzes einer Neubeurteilung zu unterziehen. In der Sommersession 1976 hat Herr Bundesrat Hürlimann dieses Postulat entgegengenommen und dabei versichert, dass im Bericht zur nunmehr zur Diskussion stehenden Volksinitiative meinen Anliegen Rechnung getragen werde. Ich habe gesucht und gesucht und bin dann bei folgendem Satz steckengeblieben: «Das von der Bundesversammlung festgelegte Nationalstrassennetz bildet ein Ganzes; es ist ausgewogen und der Grösse unseres Landes und seiner geographischen und verkehrspolitisch differenzierten Struktur angemessen.» Der Bundesrat hatte die Botschaft am 26. Mai 1976 verabschiedet. Man könnte sagen: Das Postulat war im Grunde genommen liquidiert, bevor es entgegengenommen wurde. Auch zahlreiche vorherige parlamentarische Vorstösse waren eigentlich nichts anderes als Seifenblasen. Das gleiche dürfte beim Antrag (Postulat) Sigrist der Fall sein, wenn er angenommen werden sollte. Solche Erscheinungen gehören nach meiner Ansicht mit zum Thema der vielzitierten Entfremdung zwischen Bürger und Staat. Wenn viele Eingaben, Petitionen, in Kantonen und Gemeinden durchgeführte Abstimmungen und zuletzt auch noch die parlamentarischen Vorstösse praktisch ignoriert werden und verpuffen, dann kommt sich der Bürger und selbst der Parlamentarier als nicht ernst genommen und übergangen vor. Dieses Gefühl hatte ich auch bei Beantwortung meiner Einfachen Anfrage wegen dem Goldswiler Viadukt, wo behauptet wurde, dieser passe wunderbar in die Landschaft, sei die beste Lösung – und nun sucht man doch nach einer noch besseren Lösung.

Ich hatte in der letzten Session provisorisch eine parlamentarische Initiative deponiert, mit welcher ich die Ueberprüfung der sich noch nicht im Bau befindlichen umstrittenen Strecken durch eine parlamentarische Kommission verlangen wollte. Ich will aber die Motion der Kommission nicht konkurrenzieren. Sie ist nicht zuletzt vom staatspolitischen Gesichtspunkt aus unbedingt notwendig. Im Verlaufe der letzten Jahre sind rund zwei Dutzend Nationalstrassenteile unter den Beschuss der Oeffentlichkeit gekommen. Bestimmt sind nicht alle Einwände berechtigt. Aber wir hier im Saal sind die Vertreter des Volkes. Wir haben dafür zu sorgen, dass das Volk nicht das Gefühl haben muss, ernsthafte Einwände würden nicht ernst genommen und nicht gründlich geprüft. Sonst fördern wir ganz einfach die Entfremdung zum Staat und zur Demokratie, das sogenannte «helvetische Malaise». Deshalb betrachte ich die Annahme der Motion auch staatspolitisch als dringend notwendig.

Nun haben wir uns zu Beginn dieser Session mit dem Sparen befasst und haben gespart, vor allem auch beim öffentlichen Verkehr. Wir haben damit das Grundsatzproblem aber nicht gelöst. Wir lösen es weiterhin nicht, wenn

wir den Strassenbau und die Eisenbahnen gesellschafts- und verkehrspolitisch nicht besser aufeinander abstimmen. Vom Kommissionspräsidenten haben wir gehört, dass durch den Nationalstrassenbau bereits 100 Quadratkilometer überbaut sind. Ich habe auch schon andere Zahlen gehört, aber ich nehme an, dass diese stimmt. Das wären immerhin 2 1/2 Promille der gesamten Landfläche unseres Landes. Dazu lässt sich folgendes sagen:

Eine Doppelspur bei der Eisenbahn hat die Kapazität von etwa 20 Spuren Nationalstrasse. Allein der Bau einer Eisenbahndoppelspur kostet halb soviel wie eine vierspurige Autobahn oder ein Zehntel von dem, was eine zehnspurige kosten würde. Aber wenn das Geld über den Benzin-zollzuschlag hereinfließt, sind für die Autostrassen eben die Probleme gelöst. Sie sind es allerdings in einer Beziehung nicht: Mit dem Bau neuer Strassen verhindern wir nicht nur Verkehrsstockungen, wir schaffen damit unzweifelhaft auch neuen Verkehr. Es nähme mich wunder, wie sich der Bundesrat verhalten würde, wenn er für das Unternehmen «Strassenverkehr» eine Konzession erteilen müsste im Wissen, dass diese Verkehrsart im Jahr immer noch 1200 Tote und 30 000 Verletzte fordert, letztere z. T. mit Invaliditätsfolgen. Ich bin überzeugt: dann hätten wir andere Geschwindigkeitsbegrenzungen, und der öffentliche Verkehr würde eher gefördert. Nach einem von mir immer wieder geäußerten Wunsch würde wahrscheinlich auch dem Ausbau der Haupt- und Nebenstrassen mit Fussgängerstreifen und Radwegen mehr Rechnung getragen, denn die Zahl der getöteten Fussgänger und Radfahrer hat sich auf ihnen in letzter Zeit sehr stark erhöht. Mit einem entsprechenden Finanzierungssystem könnte auf diesem Wege auch Arbeitsbeschaffung betrieben werden. Das sind meine Bemerkungen.

Ich bin, wie Sie bemerkt haben, ein Befürworter der von der Kommission verabschiedeten Motion und bitte Sie, dieser zuzustimmen.

M. Villard: Je ne veux pas répéter ce qu'ont dit excellemment MM. Delamuraz et de Chastonay, qui ont montré combien les temps ont changé en soulignant entre autres l'apparition du phénomène de l'autophobie.

J'appuie la motion de la commission qui témoigne de sa compréhension des problèmes posés à l'heure actuelle, compréhension dont je me réjouis. Cette motion nous donne l'occasion de repenser les tronçons dont la nécessité ou le classement est contesté, afin que ne soient pas répétées les erreurs passées, car erreurs il y eut! Je ne citerai comme exemple que celui de la rive droite du lac de Bièvre. Il me souvient qu'à l'époque, lorsque nous mettions en garde certaines personnes un peu pressées, elles nous répondaient que l'intérêt du commerce local exigeait cette autoroute à cet endroit et on ne parlait pas de la protection de l'environnement. Cet exemple doit être une leçon pour les autres, car chez nous, l'irréparable a été commis. Je n'en accuse aucun département fédéral ou cantonal.

Notre région se trouve encore aujourd'hui placée devant un grave problème et nous n'avons pu jusqu'ici nous mettre d'accord quant à la meilleure solution à adopter. Comme la commission s'était rendue dans la région de Zurich, au Bözberg puis à Brugg, j'avais demandé à mes collègues de faire une petite incursion à Bièvre. Malheureusement, le temps n'a pas suffi. Dans notre région, nous en sommes à la variante D, peut-être E, et je ne sais pas si les lettres de l'alphabet suffiront pour arriver à une solution qui satisfasse la grande majorité de la population. La construction de la ligne de chemin de fer a laissé chez nous des souvenirs cuisants. Notre ville a été coupée du lac par la ligne venant du Jura, qui a été construite sur une sorte de talus. Malgré les craintes émises au sujet des différentes variantes proposées, il faudra bien un jour prendre une décision en ce qui concerne notre région, car nous ne pouvons pas continuer à l'infini de décider de ne rien décider. J'espère que l'on adoptera le tracé qui fera le moins de dégâts possible. C'est pourquoi je salue avec

satisfaction la motion du Conseil national, qui va jusqu'à un certain point dans le sens de l'initiative Weber. On a beaucoup critiqué Franz Weber. Au sujet de son action dans l'histoire des phoques, on a dit «Diese ganze Geschichte war eine Nummer zu gross für ihn». J'ai eu l'occasion de discuter avec lui quant à l'initiative qui vous est soumise et je dois dire que j'ai une certaine admiration pour cet homme, qui sait se jeter à l'eau quand il considère qu'un problème est grave, et je remercie les membres de la commission de l'avoir compris.

J'appuie donc chaleureusement la motion de la commission et la motion complémentaire de notre collègue Jean Riesen, qui demande que soient réexaminées les solutions de rechange possibles, solutions plus raisonnables et moins coûteuses et surtout qui permettent d'économiser le plus possible de terrains et de surfaces vertes irremplaçables; cela me paraît d'ailleurs aller de soi. C'est le sens même des propositions de la commission.

Je me réjouis aussi de ce que l'on inclue dans ces études le problème aigu du Rawyl, au sujet duquel je me trouve, pour une fois, d'accord avec le gouvernement bernois, tout en comprenant les soucis et les inquiétudes des habitants de la belle vallée de la Simme, qui nous ont fait part de leur position. J'ai l'avantage de connaître assez bien ce problème et j'y reviendrai en temps opportun.

Il me paraît choquant que le Valais central n'ait pas droit à de meilleures communications lui permettant d'éviter un certain isolement. Un petit exemple pour illustrer ce que je dis: Je n'ai pu assister à la séance de la commission à Zurich et je vous dirai en passant pourquoi. Bien que je me sois levé à 3 heures du matin et tout en étant arrivé à la gare de Sierre avant 5 heures, je n'ai pu arriver à temps à la séance de Zurich (à 11 heures), au cours de laquelle nous devons nous rendre dans le terrain. Il n'y avait pas de correspondance satisfaisante, ni par la Suisse romande, ni par le Loetschberg. J'ai dû attendre mes collègues à Brugg où je suis néanmoins arrivé à temps pour le déjeuner.

Cette anecdote vous explique pourquoi je n'accepte pas la discrimination dont sont d'objet nos amis valaisans, pas plus que d'autres discriminations, d'ailleurs. Dans d'autres cas, on a trouvé justifié de percer des montagnes pour établir des liaisons également nécessaires, certes, mais celle du Rawyl ne me paraît pas moins nécessaire que d'autres. Et quoique j'aie une grande sympathie pour nos Chemins de fer fédéraux, je n'approuve pas les conclusions de certaines études selon lesquelles la construction du tunnel routier du Rawyl entraînerait une perte de 40 millions pour les CFF. Ce chiffre est arbitraire et je n'y crois pas puisque 80 pour cent des transports du BLS sont constitués par le trafic de transit. J'y reviendrai d'ailleurs. Pourquoi n'a-t-on pas entrepris de semblables études dans d'autres cas où elles auraient été tout aussi justifiées, au Gothard, par exemple?

Il est faux d'isoler ce problème du Rawyl de son contexte général, et j'ai appris avec satisfaction qu'il sera étudié dans le cadre de la motion de la commission.

M. Rubi nous a déclaré qu'il ne retirerait pas sa motion si le Conseil fédéral ne l'accepte que sous la forme du postulat. A sa place, j'adopterais la même position. Mais, personnellement, je crois le tunnel du Rawyl nécessaire; le percement se justifie. En revanche, cela ne signifie nullement qu'il faille écraser le Simmental sous le béton!

J'appuie donc la motion de la commission et je vous invite à en faire de même, car elle répond à une préoccupation profonde des populations concernées.

Je pense qu'il faut terminer l'œuvre commencée et je souligne encore un aspect du problème: celui de l'emploi. Il faut en tenir compte... Durant la crise des années 30, on a construit la route du Susten. On aurait pu, à l'époque, discuter à l'infini de l'utilité d'une telle route - à part peut-être son utilité sur le plan militaire. Toujours est-il que cela a été aussi une occasion de travail, d'un travail d'ail-

leurs fort peu payé pour ceux de nos chômeurs qui se rendaient sur ce chantier.

Ne négligeons donc aucun aspect des problèmes. Tâchons de comprendre les positions diverses: aussi bien la position des Valaisans qui tiennent à des meilleures relations avec Berne et avec d'autres régions de la Suisse, que celle des populations du Simmental dont je comprends aussi très bien l'attitude. En examinant tous les aspects de ces problèmes nous pourrions peut-être trouver des solutions raisonnables. Ecraser une magnifique vallée ou le béton, construire de route surdimensionnées, ce ne sont pas des solutions que nous puissions accepter!...

Je vous remercie et vous invite à appuyer ce travail de la commission. Je tiens aussi à remercier le président et les membres de la commission où une discussion ouverte et sérieuse a été possible.

Kaufmann: Ich möchte mich auf ein wesentliches Anliegen konzentrieren. Es geht hier in erster Linie nicht um Nationalstrassenprobleme, sondern meines Erachtens um staatspolitische Fragen. Ich bin völlig anderer Meinung als Herr Ueltschi. Wir leiden im Nationalstrassenbau tatsächlich an einem unbehaglichen Demokratiedefizit, und zwar deshalb, weil die Demokratie hier sehr schwer zu verwirklichen ist. Wer soll über was bestimmen? Aber Tatsache ist, dass das Volk keine Mitwirkungsrechte hat, weder bei der Festlegung des Nationalstrassennetzes noch bei der Genehmigung des generellen Projektes, noch des Ausführungsprojektes. Daraus resultieren diese zahlreichen Volkspetitionen, die häufigen parlamentarischen Vorstösse, die Konsultativabstimmungen, die hoffnungslosen kantonalen Initiativen, immer neue Aktionskomitees. In der Regel ist das alles ergebnislos. Den Bürger beschleicht ein Gefühl der Machtlosigkeit, der Auslieferung an eine technokratische Maschinerie, und dann fehlt nur ein kleiner Schritt zur Ablehnung des Staates überhaupt. Denn derselbe Bürger wird gleichzeitig für Lappalien an die Urne gerufen: Aufhebung des Schächtverbotes, Bachkorrekturen. Er wird zur Urne gerufen für Dinge, die er gar nicht versteht: Konjunkturartikel, Geld- und Kreditbeschlüsse. Er hat Entscheide zu fällen, die sofort wieder korrigiert werden mit neuen Vorlagen: Frauenstimmrecht, Raumplanung, Konjunkturartikel. In Fragen aber, die sehr wichtig sind und die der Bürger sehr wohl versteht, von denen er betroffen wird, und in Fragen, die irreparabel sind auf Generationen hinaus, hat er nichts zu sagen: Durchfahrene Städte bleiben zerfahren.

Die Nationalstrasse ist ein nationales Anliegen; sie nimmt keine Rücksicht auf föderalistische Strukturen. Ich muss Ihnen sagen: Mir ist es unheimlich, wenn die Stadtbevölkerung in Zürich sich zweimal gegen das Y ausgesprochen hat und damit überhaupt nichts erreicht. Das Demokratiedefizit vergrössert sich noch, weil theoretisch zwar Rechtsmittel für die betroffenen Grundeigentümer und Mieter bestehen, aber im Grunde genommen sind die Rechtsmittel praktisch völlig unergiebig. Denn diese Betroffenen kommen ja erst zum Zug beim Ausführungsprojekt, wo das Netz und das generelle Projekt längstens genehmigt sind von der Bundesversammlung und vom Bundesrat. Wie wollen da noch einzelne dagegen aufkommen!

Es kommt aber noch etwas weiteres dazu: Wir müssen uns darüber im klaren sein, dass in dieser Frage auch die Kompetenzen der Bundesversammlung eher bescheiden sind. Man könnte sich durchaus vorstellen – der Verfassungsgeber hat sich das 1957 vorgestellt –, dass wir auch das generelle Projekt genehmigen würden. Auf der anderen Seite ist klar, dass bei dieser Regelung das Amt für Strassen- und Flussbau zweifelsohne über eine beträchtliche Macht verfügt. Man spürt die Kompetenzarmut des Parlaments mitunter im Umgang mit dem Amt für Strassen- und Flussbau.

Ich bin überzeugt, dass die Demokratiedefizite die Nationalstrasse zu einem Politikum gemacht haben. Zudem hat ein Umdenken begonnen. Die Nationalstrassen haben nicht nur Erschliessungs- und Verbindungsfunktionen, son-

dern heute auch Durchfahrtscharakter mit Immissionen bekommen. Die Einweihung der Nationalstrassenabschnitte mit Trachtengruppen ist nicht mehr so gefragt. Das Nationalstrassennetz ist erst zu 50 Prozent erstellt, und die Gesamtverkehrskommission prognostiziert eine Verdoppelung der Motorfahrzeuge in der Schweiz. Man hat mittlerweile auch realisiert, dass die Nationalstrasse zu einer schweren Konkurrenz unserer Bahnen führen kann. Man gibt auch beim Amt für Strassen- und Flussbau heute – ich glaube das wenigstens feststellen zu dürfen – zu, dass in der Planung Fehler gemacht wurden. Man würde das Y wohl heute tatsächlich nicht mehr bauen, und wahrscheinlich auch nicht mehr die N 12 von Bern nach Vevey.

Die Motion der Kommission will wenigstens eine gewisse Verbesserung des aufgezeigten Demokratiedefizites erreichen. Allermindestens sollten wir unsere eigenen Kompetenzen wahrnehmen. Es ist ein Planungsgrundsatz, dass man mindestens etwa alle 10 Jahre sich wieder einmal Gedanken darüber macht, was man geplant hat. Heute sind seit unserem Beschluss etwa 17 Jahre vergangen. Wir geben das Problem damit ja nicht aus den Händen. Ihre Mehrheit entscheidet in Zukunft wieder über dieses Nationalstrassennetz.

Ich bin Herrn Bundesrat Hürlimann übrigens sehr dankbar, dass er zu dieser Einigung in der Kommission mitgeholfen hat. Ich bin ihm deshalb dankbar, weil wir nicht immer so brave Kommissionsmitglieder und manchmal auch schwer zu ertragen waren.

Ich füge diesem Dank allerdings noch zwei Wünsche an: Ich glaube, der Bericht, den wir verlangen, sollte nicht einfach eine Verteidigungsschrift der einmal gefassten Planung enthalten. Es sollte hier keine Scheinübung abgehalten werden, wie das offenbar das inventarlose Postulat des Herrn Sigrist will, sondern es sollte etwas Ernstes passieren, nämlich eine materielle, seriöse Auseinandersetzung. Zum anderen habe ich den Wunsch – das klingt ja auch in der Motion an –, dass auch noch andere umstrittene Abschnitte in den Bericht aufgenommen werden, allerdings dann ohne den verbindlichen Baustopp. Ich denke hier an jene Abschnitte, in denen sich Mehrheiten einer Gemeinde oder vieler Gemeinde oder eines Kantons gegen eine Nationalstrasse ausgesprochen haben. Ich habe die Meinung, dass man mindestens hier auf diese Argumente vom Demokratiedefizit her eingehen sollte. Das alles würde es vielen erleichtern, die Initiative Weber abzulehnen, die ein berechtigtes Anliegen aufgegriffen, es aber sehr leichtfertig behandelt hat und – ich räume das auch ein – ein Anliegen, das auf dem verlangten Weg kaum oder nur sehr schwer zu lösen ist.

Fischer-Weinfeld: Um Ihre Zeit nicht allzu lange in Anspruch zu nehmen, möchte ich mich bei diesem Geschäft ausschliesslich als Vertreter einer Kantonsregierung zum Wort melden, die durch die Beschlüsse unserer Vorberatenden Kommission sehr unmittelbar betroffen wird, und ich muss denn auch im Namen des Thurgauer Regierungsrates das Missfallen und das Befremden über das von der Vorberatenden Kommission angewandte Vorgehen bei der Verabschiedung ihres Motionstextes zum Ausdruck bringen. Es ist uns vollkommen verständlich, wie man in den Katalog der zu überprüfenden Nationalstrassenstrecken einen Strassenzug aufnehmen kann (ich meine damit die N 7), ohne sich auch nur mit einem einzigen Wort über den Stand der Planungs- und Bauarbeiten bei den hiefür zuständigen kantonalen Instanzen zu erkundigen oder sich darüber zu informieren, welche anderen übergeordneten Strassenprobleme damit noch berührt werden. Es ist schlicht und einfach ein Unding, dass der Kanton Thurgau als Bauherr der N 7 aus der Presse erfahren musste, was mit der N 7 geschehen soll. Von einem kooperativen Föderalismus kann man da wirklich nicht mehr reden. Es stellt sich auch die Frage, ob und wieweit aufgrund solcher Vorkommnisse eine vertrauensvolle, auf Treu und Glauben basierende Zusammenarbeit zwischen Bund und Kantonen

noch möglich ist. Wir wissen, dass die Hauptschuld für diese unerfreuliche Situation nicht beim Amt für Strassen- und Flussbau und damit auch nicht beim Departement des Innern liegt. Es ist uns inzwischen bekanntgeworden, wie die N 7 mit einem knappen 5 : 7-Entscheid in den Katalog hineingekommen ist. Da bringt es ein superdynamischer Nationalrat aus einem unserer geschätzten Nachbarkantone – ein Nationalrat, dessen Dynamik derart umfassende Ausmasse angenommen hat, dass er selbst die geringsten Veränderungen der jeweiligen Wind- und Wetterlage souverän einzufangen vermag – dank seiner juristischen Beredsamkeit fertig, dass ein Nationalstrassenzug in den Ueberprüfungskatalog aufgenommen und dadurch mit einem vorläufigen Baustopp belegt wird – und das ist es, was uns dabei auf die Nerven geht –, in dessen Bereich die Güterzusammenlegungen in vollem Gange sind. Zum Teil sind die Neuzuteilungen und die Neuantritte bereits erfolgt, z. T. erfolgen sie auf den 1. Januar 1978. Hier können wir weiss Gott einen Baustopp nicht brauchen, es sei denn, wir wollten einen Schuldbürgerstreich von unabsehbaren Ausmassen statuieren.

Es kommt noch etwas weiteres hinzu, das man ebenfalls hätte feststellen müssen, wenn man hier nicht mit einer schlechterdings unverantwortbaren Oberflächlichkeit und Liederlichkeit ans Werk gegangen wäre. Ich meine damit das Problem des Massenausgleichs. Für die Erstellung des unbestrittenen Strassenstücks Pfn-Müllheim benötigt man für eine Dammschüttung zirka 1 Million Kubikmeter Erdmaterial. Dieses kann sehr günstig beschafft werden durch einen Abtrag in ungefähr gleichem Ausmass im Raume Müllheim-Engwilen, also im Bereich jener Strecke, an der gemäss der Motion nicht mehr weitergebaut werden dürfte, bis der verlangte Bericht erstellt ist. Das würde aber bedeuten, dass die Dammschüttung für die unbestrittene Strecke Pfn-Müllheim um zirka 6 bis 8 Millionen Franken teurer zu stehen käme als mit dem Materialausgleich aus dem Raum Engwilen. Zusätzliche Mehrkosten würden sich dann noch dazugesellen, wenn man in einem späteren Zeitpunkt die Nationalstrasse wirklich weiterführen wollte. Dann müsste man für den Aushub, für den wir jetzt die Dammschüttung vorgesehen haben, Deponien erstellen, was wiederum Mehraufwendungen im Ausmass von einigen Millionen Franken verursachen würde. Sie sehen also: Hier geht es um Dinge, die bares Geld kosten. Wir müssen deshalb für den Fall, dass die Motion der Kommission von beiden Räten angenommen werden sollte, von Herrn Bundesrat Hürlimann zwei verbindliche Zusicherungen verlangen. Ich will dieses Begehren hier formulieren, damit sie und die entsprechende bundesrätliche Antwort im Protokoll festgehalten werden können. Wir sollten für den Fall der Annahme der Motion die Versicherung haben, dass wir die in Gang befindlichen autobahnbedingten Güterzusammenlegungen und Landumlegungen zwischen Müllheim und Kreuzlingen-Landesgrenze, einschliesslich die hierfür notwendigen Flurwege und anderen kulturtechnischen Verbesserungen (Verlegung von Wasserläufen, Bächen usw.) unter allen Umständen zu Ende führen können. Ich sage nochmals: Wir stehen mitten in diesen Arbeiten und können sie nicht stoppen. Zweitens möchten wir die Zusicherung haben, dass der notwendige Materialausgleich zwischen der Strecke Müllheim-Engwilen und Pfn-Müllheim möglich ist. Dies vor allem aus Kostengründen.

In diesem Zusammenhang stellt sich noch ein für uns sehr bedeutungsvolles Problem, auf das man zwangsläufig gestossen wäre, wenn man sich mit dieser Angelegenheit eingehender auseinandergesetzt hätte. Es betrifft die Nationalstrasse N 4b. Diese führt von Andelfingen durch das Zürcher Weinland und das thurgauische Schlattental Richtung Diessenhofen, von dort durch den Scharenwald in den Raum Ramsen und weiter nach Singen. An und für sich ist diese geplante N 4b die kürzeste Verbindung zwischen dem Raum Singen und dem Raum Zürich. Es ist deshalb durchaus begreiflich, dass vor allem auf der deutschen Seite ziemlich starke Kräfte am Werke sind, die

dahin wirken, dass die Schweiz diese Strasse baut. Sie haben aber vielleicht davon gehört, dass sich sowohl im Zürcher Weinland als auch im unterthurgauischen Schlattental sehr grosse Widerstände gegen die N 4b bemerkbar gemacht haben. Der thurgauische Regierungsrat hat vor ungefähr 3 1/2 Jahren beschlossen, auf den Bau der N 4b zu verzichten, dies im Gegensatz zum Beschluss des Zürcher Regierungsrates, der die N 4b bauen wollte. Die Thurgauer Regierung hat sich gesagt, dass eine Nationalstrasse zwischen Schaffhausen und Kreuzlingen genügt, und dass wir nicht deren zwei bauen müssen. Nach sehr sorgfältigen Abklärungen sind wir zum Ergebnis gelangt, dass die N 7 die bessere Lösung darstellt, weil die N 7 die Agglomeration Konstanz-Kreuzlingen mit ungefähr 100 000 Einwohnern erschliesst – eine derartige Agglomeration braucht eine leistungsfähige Verbindung an unser Strassennetz –, und weil die Einwirkungen der N 7 auf das Landschaftsbild weit weniger schwer sind als die Einwirkungen der N 4b; die vor allem im Bereich des Rheinüberganges und des Scharenwaldes sehr störend wirken würde.

Wenn nun aber die N 7 gestrichen werden sollte – was offenbar in der Absicht jener liegt, die dieses Nationalstrassenstück in den Katalog hineingedrückt haben –, wird zwangsläufig die N 4b wieder zur Diskussion stehen, dann wird der Teufel dort wieder losgehen. Vom thurgauischen Standpunkt aus betrachtet, war damals ein kluger Entscheid getroffen worden, und wir wären sehr unglücklich, wenn dieser umgestürzt werden sollte.

Deshalb kann ich auch die Eingabe, die uns Kollege Meinrad Schär gestern verteilen liess, nicht ganz begreifen. Es wird darin auf der ersten Seite auf die Funktion des Naherholungsgebietes der Region Kreuzlingen-Konstanz hingewiesen. Man sagt aber kein Wort davon, dass dann, wenn die N 7 nicht kommt, an einem anderen Ort Eingriffe notwendig sein werden, die viel schwerer wiegen.

Zur Illustration zwei kleine Details darüber, mit welcher Sachkenntnis diese Leute «funktionieren»: Auf Seite 1 unten heisst es: «Der Verkehr auf der Strecke Müllheim-Kreuzlingen ist schwach bis mässig, und das heutige Strassennetz genügt den Anforderungen, abgesehen von den Dorfdurchfahrten Müllheim und Oberwilen und dem Ortsnetz von Kreuzlingen.» – Dazu ist zu sagen: Zwischen Müllheim und Kreuzlingen gibt es kein thurgauisches Dorf Oberwilen; wir haben zwar ein Oberwil, das aber an einem ganz anderen Ort, in der Gegend von Frauenfeld liegt, in der Nähe der N 7, wo diese bereits seit 1 1/2 Jahren in Betrieb ist. Wahrscheinlich meinen die Verfasser der uns ausgeteilten Eingabe Neuwilen; ein solches Dorf gibt es, das von der jetzigen Hauptstrasse Nr. 1 durchfahren wird.

Diese kleinen Hinweise sollen zeigen, wie sorgfältig die betreffenden Leute vom Schweizerischen Bund für Naturschutz, der Schweizerischen Gesellschaft für Umweltschutz und weiss der Kuckuck, wer da noch alles unterzeichnet hat, arbeiten und mit welchem Sachverstand dort Briefe abgefasst werden.

Es wird darin auch von der einzigen Rheinbrücke gesprochen, die es in Konstanz gebe und die nur 12 bis 14 Prozent Durchgangsverkehr aufweise. Die Tatsache, dass die Deutschen eine neue, vierspurige Rheinbrücke bereits zur Hälfte gebaut haben, die in absehbarer Zeit in Betrieb genommen werden soll, wird überhaupt nicht erwähnt. Ich kann Ihnen versichern, die Deutschen bauen diese Brücke nicht deshalb, damit die Buben von Kreuzlingen und Konstanz im Rhein besser fischen können, sondern diese neue Rheinbrücke wird voll dem Verkehr dienen und uns neuen Verkehr bringen. Wir wissen übrigens nicht, wie wir diesen Verkehr abnehmen sollen, wenn die N 7 gestrichen wird. Dann werden wir ihn durch unsere thurgauischen Dörfer hindurchleiten müssen; etwas anderes bleibt uns gar nicht übrig. Wenn es dann massenhaft Unfälle gibt, wird uns die Gesellschaft für Umweltschutz den Rat erteilen, wir sollten halt die Innerortsgeschwindigkeit auf 15 oder 20 Kilometer herabsetzen; dann sei das Problem gelöst! Nein, so geht es wirklich nicht!

Ich stimme dem Vorschlag der Kommission in bezug auf die Ablehnung der Volksinitiative zu. Die Motion, die die Kommission zusammengebraut hat, kann ich aus den erwähnten Gründen nicht unterstützen. Ich werde für den Antrag Sigrüst votieren, weil nach meinem Dafürhalten mit dem Postulat Sigrüst die ganze hier zur Diskussion stehende Problematik sachgerechter und in einer besseren Form angegangen werden kann als mit der beantragten Motion der Kommission.

Präsident: Herr Kaufmann wünscht eine persönliche Erklärung abzugeben.

Kaufmann: Ich glaube, ich bin Ihnen eine kurze Erklärung schuldig. Wir haben es ja schon häufig registriert: Herr Fischer ist heute nicht nur Parlamentarier, er ist – leider, möchte ich sagen – Regierungsrat geworden. Es ist eine bekannte Tatsache, dass Regierungsräte gerne an ihren eigenen Ideen und eigenen Planungen festhalten, selbst wenn das Volk anderer Meinung ist. Hier oben wären Sie, Herr Fischer, eigentlich Volksvertreter.

Sie haben meines Erachtens auch ganz eindeutig übertrieben, wenn Sie von einem Schwund der Vertrauensbasis, von einer Liederlichkeit gesprochen haben. Der Kanton Thurgau habe keine Kenntnis erhalten: Abgesehen davon, dass die Kommissionsbeschlüsse seit einem Monat publiziert waren, geht es um was, Herr Fischer? Um einen Bericht und ein Inventar. In zwei bis drei Jahren werden wir uns darüber aussprechen. Es passiert heute also nichts. Ihre Strasse wird ohnehin – Sie wissen das ganz genau – auf jeden Fall nicht vor fünf Jahren gebaut; Inventar hin oder her.

Noch eine Frage: Sie haben die Motion Rubi mitunterzeichnet; haben Sie damals die Berner Regierung zum voraus gefragt und orientiert, ebenso die Walliser Regierung?

Ich glaube, wir müssen hier einfach vernünftig sein. Es geht wirklich um nichts Allzuschweres, denn es wird uns ein Bericht zu einem Inventar unterbreitet, und in zwei bis drei Jahren werden wir – ohne Emotionen – darüber diskutieren können. Diese Emotionen wären hier nicht nötig gewesen, ebensowenig die Verunglimpfung der Gesellschaft für Umweltschutz. Wenn diese sich wegen einer Ortschaft verschreibt, hat das mit der Sache an sich wenig zu tun.

M. Thévoz: L'initiative qui est à l'origine de ce débat doit être prise très au sérieux et nous ne devons pas nous bercer d'illusions sur ses dangers.

Malgré ses défauts majeurs qui doivent nous inciter à la rejeter, cette initiative aura un certain écho, et même un écho certain dans le peuple, s'il a le sentiment que nous nous heurtons à un mur, chaque fois que des démarches sont entreprises pour obtenir de l'autorité fédérale le réexamen de l'opportunité de construire tels ou tels des tronçons de nos routes nationales.

A ce propos, dans le message qui nous est soumis, la prise de position du Conseil fédéral, n'est guère rassurante puisqu'il affirme que, depuis la fixation du réseau des routes nationales par les Chambres fédérales en 1960, les circonstances et les exigences n'ont pas changé et que, loin de diminuer, le trafic routier s'est au contraire extraordinairement intensifié. Le Conseil fédéral en conclut qu'il n'y a aucune raison de ne pas poursuivre systématiquement la construction du réseau des routes nationales fixée par l'Assemblée fédérale, et de ne pas l'achever selon les plans.

J'ajoute que ces plans initiaux n'ont pas toujours été respectés puisque certaines autoroutes, telle que la N 12 entre Berne et Vevey, sont construites à un gabarit plus important que celui qui était primitivement prévu. En ce qui concerne la N 12, l'élargissement de cette autoroute, son passage à une classe supérieure, modifie les données du problème concernant les liaisons entre la Suisse romande et la Suisse alémanique.

Je pense donc que la motion qui nous est présentée par la commission est la meilleure solution à proposer face à cette initiative dangereuse et inquiétante; cette motion est solidement motivée. Il ne s'agit pas de mettre à l'index tel ou tel tronçon, mais au contraire d'examiner en toute sérénité, à la lumière des circonstances nouvelles que nous connaissons aujourd'hui, si les décisions prises en 1960 ne peuvent souffrir aucune espèce de discussion. A cet égard, force est de reconnaître que tel n'est pas le cas.

Je ne pense pas qu'il soit opportun, dans le cadre de ce débat, d'ouvrir une discussion de détail sur chacun des tronçons contestés, mais, dans la motion de la commission, la N 1 entre Yverdon et Avenches figure en bonne place.

A propos de ce tronçon, j'avais, voici quelques années, déposé un postulat, auquel M. le rapporteur de langue française, M. Delamuraz, a fait mention tout à l'heure. Depuis le dépôt de ce postulat, la position des principaux intéressés n'a pas changé. J'en veux pour preuve la prise de position des syndicats de Payerne et de Corcelles-près-Payerne, qui sont des localités importantes de la Broye vaudoise, localités qui seraient, semble-t-il, les premières bénéficiaires de la construction de la N 1. Lors d'une discussion qui s'est tenue à fin 1974 sous la présidence du Département cantonal vaudois des travaux publics, M. le syndic de Payerne affirmait qu'il ne voyait pas, du moment qu'il y aurait une autoroute passant par Neuchâtel, pourquoi il faudrait encore une troisième autoroute entre la N 5 et la N 12. La plaine de la Broye, disait-il, est l'un des greniers de la Suisse, région des plus fertiles; il n'y a, à son avis, qu'à faire une autoroute Lausanne-Yverdon se poursuivant sur Neuchâtel avec ensuite une bretelle d'Anet à Chiètres. Il ajoutait que l'autoroute n'intéresse pas les Payernois qui, lorsqu'ils auront à se rendre à Lausanne, continueront à emprunter la RC 601, route qui doit être élargie, qui doit être aménagée, ainsi que M. Riesen vient de le dire à cette tribune. M. le syndic de Corcelles-près-Payerne était d'accord avec son collègue, et il affirmait que si l'on pouvait se passer de la R 1, il ne fallait pas la réaliser.

Ces messieurs ajoutaient encore que, dès que la N 12 serait entièrement faite, nous aurions enfin une liaison entre la Suisse allemande et la Suisse romande, que la circulation sur le Valais ne passerait plus par la RC 601, dont la circulation serait fortement réduite, notamment par la diminution du nombre des poids lourds. Nous ne souhaitons pas, disaient-ils, une autoroute à Payerne qui se trouve à 20 km de Fribourg, 45 km de Lausanne, autant de Berne et 28 km d'Yverdon.

J'ajoute à propos de la N 1 dans notre région, que les Vaudois n'ont pas été les seuls à mettre en discussion l'étude de ce tronçon. Bien au contraire, puisque deux députés fribourgeois, MM. Bise d'Estavayer-le-Lac et Guinard de Gletterens, sont intervenus au Grand Conseil fribourgeois, en novembre 1976, pour dénoncer avec vigueur les méfaits, selon eux, qui résulteraient de la construction de cette autoroute dans la basse Broye.

Je ne veux pas prolonger le débat sur ce sujet, mais c'est un exemple concret qui m'amène à penser qu'il est indispensable que le Conseil fédéral accepte de réexaminer sereinement et avec réalisme l'opportunité de construire tel ou tel tronçon, en s'écartant au besoin de solutions idéales que nous n'avons plus les moyens de nous payer, car certaines de ces constructions seraient un luxe et un gaspillage dont le pays n'a que faire. C'est la raison pour laquelle, en conclusion, je me prononce en faveur de la motion et, il va de soi, contre l'initiative.

Le président: M. Kunz désire faire une déclaration personnelle. Je lui donne la parole.

Kunz: Ich muss dieses Mittel der persönlichen Erklärung wählen, obschon das wahrscheinlich nicht das richtige ist, um hier zu sagen, dass meines Erachtens die Diskussion nicht richtig geführt wird. Vor uns liegt auf der einen Seite

die Volksinitiative «Demokratie im Nationalstrassenbau» und auf der anderen Seite die Motion der Kommission. Die Motion der Kommission wird anschliessend mit bestimmten Anträgen behandelt. Die Diskussion betrifft aber einseitig praktisch ausschliesslich die Motion, und dieser Punkt beherrscht das Bild. Ich glaube, es wäre richtig, wenn man sich hier einzig und allein zur Initiative «Demokratie im Nationalstrassenbau» äussern würde.

Waldvogel: Ich habe in diesen Tagen die Protokolle der Debatten über das Nationalstrassengesetz und zur Festlegung des Strassennetzes im Jahre 1960 gelesen und muss feststellen, dass der Sinneswandel, wie er heute zum Ausdruck kommt, frappant ist. Nur ein Mitglied des damaligen Rates äusserte ein gewisses Ungehaltensein darüber, dass die Mitsprache des Volkes vollständig beschnitten sei. Es war der Zürcher Nationalrat Leuenberger. Sonst aber hielt man die abschliessende Kompetenz der Räte für richtig, ja für selbstverständlich und der Sache dienlich und war im übrigen der Meinung, ein grosses Werk in die Wege zu leiten. Heute ist dieses weit mehr als zur Hälfte fertig oder im Bau; heute wird es hier, so will es in einigen Voten scheinen, noch mehr kritisiert als im Volk. Man fürchtet offenbar die Initiative Weber doch nicht wenig, und ich verstehe den Hintergedanken der Kommission wohl richtig, wenn ich annehme, hinter dem Vorschlag der Motion stehe die Befürchtung, die Initiative könnte am Ende doch angenommen werden.

Wir haben diese Initiativenfurcht in diesem Saal bekanntlich oft. Gewiss, die Nationalstrassen sind in unserer Volksmeinung ins Gegenwasser der Skepsis geraten. Gegen nichts anderes gibt es im Lande so viele Komitees und Antikomitees. Es ist aber auch hier so, dass jene, die dagegen sind, sich lauter vernehmen lassen als jene, die einverstanden sind. Wir unterschätzen da ein wenig die «Stillen im Lande», die auf den Autobahnen die «Lauten» sind, ihre Benützer nämlich, die sehr häufig des Lobes voll oder jedenfalls doch zufrieden sind, dass es diese Autobahnen gibt. Wir vergessen, dass sie sicher zum grossen Teil gegen diese Initiative, die ihren vernünftigen Weiterbau behindern und verzögern würde, an den Urnen aufmarschieren würden.

Ich frage: Müssen wir die Stimmung im Volk mittels dieser Motion «abfangen»? Franz Weber ist ein guter Mann; ich bewundere seine Zivilcourage und bewundere seinen Sinn für Publizität, den er häufig für eine gute Sache einsetzt. Leistet er mit dieser seiner Initiative dem Volk und den Landschaften, wo immer er sich für diese einsetzt, wirklich einen Dienst? Man denke: es wird gegen ein neues Autobahnstück das Referendum ergriffen, wo immer die Pläne auf Opposition stossen. Es bestünde die Möglichkeit, darüber abzustimmen, und zwar im ganzen Lande. Wer garantiert denn, dass das ganze Volk, soweit es sich dafür interessiert, im Sinne der örtlichen Opposition abstimmen de, und dass es nicht die Einheimischen überstimmen würde?

Ich supponiere zur Illustrierung zwei Dinge in meiner engeren Heimat. Vor wenigen Jahren ist die östliche Umfahrung Schaffhausens in Erwägung gezogen worden. Ich beuge mich jetzt im Gebiet, das bereits Herr Kollega Fischer angesprochen hat. Die deutschen Nachbarn warten am einen Ende des Bodenseeautobahnastes noch auf diese Umfahrung. Die Brücke über den Rhein oberhalb Schaffhausen hätte ein Naherholungs- und Badegebiet am Rhein überspannt, «eine der schönsten Stromstrecken Europas», wie man bei uns sagt. Da erhob sich gegen solche Pläne grosse Opposition, vorerst im Zürcher Weinland, wo man sich gegen eine neue Nationalstrasse und gegen den entsprechenden Landverschleiss für Kunstbauten wehrt, und dann eben in Schaffhausen. Hätten wir die Regelung nach Franz Weber, wären die 30 000 Unterschriften leicht beizubringen gewesen, und im ganzen Lande hätte es in einer nachfolgenden Abstimmung noch viel mehr Nein gegeben. Aber ich halte es durchaus für denk-

bar, dass es im Lande noch mehr Ja gegeben hätte; denn aus der Ferne sieht diese Umfahrung von Schaffhausen so unvernünftig gar nicht aus. Und sie wird – nach der Meinung von Herrn Jakob, des Direktors des Strassen- und Flussbauamtes, die ich irgendwo in einer Zeitung gelesen habe – vielleicht noch kommen.

Aber das sind Spekulationen. Zurück zu den Tatsachen. Die Schaffhauser Behörden und die betroffenen Bundesstellen wichen vor der offenkundigen und lautstarken Opposition gegen diese Umfahrung zurück und legten die Pläne aufs Eis. In Schaffhausen wird jetzt wieder an der Detailprojektierung für die sogenannte Stadtdurchfahrt der N 4 gearbeitet; die Opposition gegen diese Variante hatte einige Jahre zuvor das Ausweichen auf die Umfahrungsvariante bewirkt. Auch ohne Referendumsmöglichkeit, welche die Initiative ins Nationalstrassenrecht einbauen will, wirkten die Einheimischen, die sich gegen neue Autobahnen wehrten, viel nachhaltiger auf die Planung ein und bewirkten hier vor allem erst einmal die Nichtplanung. Heute wären wir froh, wir wären mit der Planung der Stadtdurchfahrt weiter. Man könnte jetzt bei der prekären Lage auf dem Baumarkt mit dem Bau beginnen. Man könnte gerade jene, die sich von einer solchen Initiative zuviel versprechen, mit solchen Erfahrungen, die ja nicht auf Schaffhausen beschränkt sein dürften, vor ihr warnen. Die Initiative hat, so populär sie zu sein scheint, diese schwachen Stellen, die schon beim zweiten Ueberlegen fassbar sind. Ich meine, sie wäre ohne einen fingierten Gegenvorschlag zu bekämpfen.

Ich habe gewisse Bedenken gegenüber der Motion. Sie ist für den Skeptiker und Gegner des Autobahnbaues zu unverbindlich formuliert. Ich glaube nicht, dass man mit ihr viele engagierte Gegner von der Initiative weglocken könnte. Wir schaffen mit ihr aber vielleicht eine Scheininstitution, von der wir vielleicht bald froh wären, wenn wir sie wieder los wären, nämlich eine Dauerklagemauer gegen den Autobahnbau. Wir haben es in den letzten Tagen hier auf unseren Pulten erlebt, wie animierend allein schon der Vorschlag der Motion auf die Gegner von Autobahnrestücken im Lande gewirkt hat. Die Motion hat für sie eine neue Linie im Bundeshaus etabliert. Was machen wir, nachdem wir jetzt in einige Ueberprüfungen einwilligen, wenn diesbezügliche Begehren weiterhin in Massen eingehen? Können wir dann einfach sagen: Diese neuen Eingänge prüfen wir nicht mehr? Nach welchen Kriterien kann die Kommission begründet sagen: Ueberprüfungsbegehren, die uns jetzt und nach ihrem Ermessen vorliegen, könnten berücksichtigt werden, die nächsten nicht mehr. Wir schaffen mit der Motion ein Präjudiz, das wir hernach nicht einfach weglegen können. Machen Sie sich darüber keine Illusionen!

Ich habe nichts gegen kritische Einwände zum Autobahnprojekt, im Gegenteil, ich bin froh und verstehe, dass sich das Volk regt und da und dort als Korrektiv wirken kann; es war da und dort das Korrektiv nötig. Man kann aber heute nicht mehr generell sagen, die Autobahnbauer und die Behörden seien stur. Ich kann das jedenfalls nach meiner Schaffhauser Erfahrung nicht sagen. Ebenso wenig wird man bestreiten können, dass die Autobahnplanung vor rund 20 Jahren kühn und im grossen ganzen gut war und sich bewährt hat. Sie sollte verwirklicht werden können, von vereinzelt «Ueberbeinen» abgesehen, deren eines heute auch ohne Motion auf der Traktandenliste gestanden hätte.

Die Behörden und Verwaltungsstellen sind heute weit mehr auf Umwelt- und Landschaftsschutz sensibilisiert, sie brauchen dafür keine Initiative Weber und nicht unbedingt die Motion. Wir würden mit der Motion ein Präjudiz, eine Dauereinrichtung für künftige Neuüberprüfungsbegehren schaffen, für mögliche, aber auch für «unmögliche» Begehren. Es könnte sein, dass wir der Weiterführung und Vollendung des Autobahnnetzes mit der Motion einen fast ebenso wirksamen Bremsklotz anhängen würden wie mit der Initiative. Ich frage Sie: Hat es einen Sinn, dass wir

unser Autobahnnetz in diesem Stadium vielleicht sogar einer Erosionsgefahr aussetzen? Ich laufe nicht Sturm gegen die Motion und stelle nicht Antrag. In der Dimension, die ihr Kollege Kaufmann gegeben hat, hat sie einiges für sich; aber nach dem Lobgesang auf ihre Weisheit darf man wohl ein praktisches Bedenken, das auch unsere Arbeit angeht, anmelden.

Zum Schluss noch eine Frage an Herrn Bundesrat Hürlimann: Teilt er die abstimmungstaktischen Befürchtungen der Kommission, und war er der Ablehnung der Initiative so sicher, als er ursprünglich auf einen Gegenvorschlag verzichtete? Und ist es jetzt vorwiegend Taktik, wenn er auf die Motion einlenkt?

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit, soweit sie vorhanden war.

Gerwig: Es ist das erste Mal in zehn Jahren, dass ich mich mit meinem Heimatkanton Basel überhaupt beschäftige, und da er so klein ist, kann ich es in zwei Minuten tun.

Basel ist ja nicht gewohnt, Sonderwünsche bei uns anzumelden. Deshalb stelle ich nachher auch keine Anträge; aber ich bin doch ganz interessiert daran, wie sich Herr Bundesrat Hürlimann zu meiner Anregung stellt. In Basel ist der Abschnitt des Verbindungsstückes Lysbüchel-Hagnau in der Nordtangente geplant; die genaue Linienführung ist noch offen, die Planung ist noch nicht weit. Es handelt sich um das Verbindungsstück der Nordtangente, die mitten durch das dichtest besiedelte Gebiet der Stadt Basel, durch das Hochburg-Quartier, gehen soll. Ich glaube, Basel ist das Leiden schon gewohnt, aber es ist Verkehrs- und städtepolitisch unerwünscht, dass nochmals ein Betonkoloss mitten durch die Gegend geführt wird; es ist unerwünscht, dass Basel seine internen Strassen auf Kosten des Bundes saniert und sich dabei selbst zerstört und erst noch den Bund zu grossen finanziellen Leistungen herausfordert. Unsere Stadt wirkt – wenn Sie von Zeit zu Zeit nach Basel kommen – etwa wie eine Stadt, die während des Krieges bombardiert wurde und nachher sehr ungeplant und schlecht ausgebaut worden ist. Ich muss das leider hier sagen, auch wenn ich meine Stadt gerne habe. Und die berechtigte Landflucht in den Kanton Basel-Landschaft zeigt, wie schlecht wir in Basel bestellt sind.

Ich wäre froh, wenn Herr Bundesrat Hürlimann das Projekt noch einmal speziell prüfen würde, speziell, weil ja die Planung der Rampen anscheinend schon begonnen haben soll. Ich könnte mir vorstellen, dass die bestehende Drittklassenstrasse bereits mit verbesserter Infrastruktur, mit Signalanlagen, genügen würde für eine Strasse, die wohl ohnehin wenig befahren wird. Im Sinne dieser Humanisierung des Strassenbaunetzes in Basel wäre ich Ihnen dankbar, wenn Sie meine Anregung entgegennehmen könnten.

M. Bonnard: Permettez-moi d'insister sur un point seulement, celui de la liaison entre la Suisse romande et la Suisse allemande. Cette liaison est indispensable et urgente. Elle l'est tout d'abord pour des motifs économiques, parce que les différentes régions de notre pays ont, sur le plan économique, des relations de plus en plus étroites. Elle l'est ensuite pour des motifs politiques car la qualité des liaisons entre les différentes parties du pays est un élément essentiel de notre Etat fédératif. Or cette liaison entre la Suisse romande et la Suisse allemande est encore loin d'être réalisée. Le délai le plus proche se situe en 1980. A ce moment-là, la nationale 12 Berne-Fribourg-Vevey devrait être réalisée. Mais cette date de 1980 est aléatoire. Il est fort probable que ce sera plutôt 1981. Je tiens à attirer votre attention sur le fait que la Suisse romande éprouve un malaise croissant face à cette coupure entre les deux parties du pays. D'ailleurs, la liaison par la nationale 12, entre Suisse romande et Suisse allemande, ne résoudra pas la totalité du problème. La nationale 1, dont le tracé de détail est encore à l'examen et mérite sans doute de l'être, reste cependant à moyen terme une nécessité dont le principe s'impose. Elle s'impose

dans son principe parce que des régions importantes du pays doivent être déchargées d'une circulation devenue insupportable. Elle s'impose dans son principe parce que d'autres régions doivent être alimentées et raccordées au réseau des routes nationales. Enfin, elle s'impose en raison de l'abondance du trafic général qui exige entre les deux parties du pays une liaison dite de première classe, ce que ne sont ni la nationale 12 qui est une catégorie de deuxième classe, ni la nationale 5 qui est une solution mixte entre deuxième et troisième classe. Je l'ai dit, le tracé de la nationale 1 mérite encore examen. Des oppositions sont apparues qui doivent être examinées avec le plus grand soin. Mais ces oppositions et ces difficultés ne doivent pas remettre en cause le principe d'une liaison de première classe entre les deux parties du pays.

Nauer, Berichterstatter: Selbst das temperamentvolle Eingreifen unseres Regierungsrates Hanspeter Fischer bietet angesichts der übrigen Voten keinen Anlass mehr, dass ich mich als Präsident der Kommission nochmals zur Botschaft des Bundesrates äussere. Damit ist aus meiner Sicht der Weg zum Eintreten auf den Bundesbeschluss frei, und dem kleinen Ordnungsantrag von Herrn Kunz wird Rechnung getragen.

M. Delamuraz, rapporteur: Le débat de cet après-midi nous permettra de nous exprimer plus complètement au sujet de la motion de la commission. Aussi, à l'issue de la première partie du débat, me limiterai-je à quatre observations générales.

La première observation que je tire de notre discussion de ce matin est la constatation d'une large convergence d'opinions; une quasi-unanimité contre l'initiative Weber, une majorité sans doute favorable à la motion de notre commission, avec quelques nuances. Je me réjouis de cette convergence d'opinions car à son défaut le peuple pourrait douter de la volonté réelle du Parlement de suivre de près les affaires importantes que sont la planification et la construction routières. Cette convergence d'opinions témoigne de notre volonté de ne pas pratiquer, en cette matière, la politique de l'autruche.

Deuxième constatation: le ton de l'objectivité qui a marqué le débat de ce matin. Nous n'avons pas assisté à quelque règlement de compte que ce soit, on a posé des problèmes, des questions, des interrogations que la croissance et le développement ont, à leur tour, posés au peuple de ce pays. Nous voulons, nous, parlementaires, prendre acte de ces préoccupations et nous voulons les examiner au-delà des slogans, au-delà des proclamations claironnantes des comités passionnés, en toute tranquillité, en toute sérénité et en toute objectivité sur la base de documents actualisés. Le ton du débat d'aujourd'hui me paraît prometteur à cet égard.

La troisième constatation est celle d'une volonté d'accomplissement démocratique en matière de routes nationales. Plusieurs orateurs ont dénoncé le caractère illusoire de la démocratie dans l'initiative qui nous est soumise, en rappelant que la démocratie n'était pas l'asservissement du plus petit nombre au plus grand nombre. Nous constatons que dans les pratiques actuelles et dans le droit actuel cette démocratie existe du fait des contacts de collaboration qui s'établissent entre l'autorité fédérale et les autorités locales concernées. Cette tendance sera renforcée encore si nous pouvons, dans le cadre d'un débat déclenché par notre motion, reprendre certains points essentiels de la planification routière.

Enfin, la quatrième et dernière conclusion que je tire de ce débat, c'est que l'examen que nous vous proposons par le biais de notre motion aura l'avantage considérable sur l'examen que suggère l'initiative Weber de nous permettre de l'accomplir d'un point de vue général et global et non sectoriellement, selon la fameuse et mauvaise tactique du saucisson. Ainsi éviterons-nous notamment ces affrontements entre régions nanties et régions non nanties, entre cantons qui ont passé les premiers au guichet

de la Confédération et les autres. Ainsi encore pourrions-nous donner au débat sa sérénité, son équilibre et sa nécessaire harmonie. Je m'en réjouis d'avance.

Bundesrat Hürlmann: Die Eintretensdebatte zum Problem Nationalstrassenbau könnte mit drei Begriffen überschrieben werden: Volksinitiative, Motion und Demokratie. Unsere gewandten Bundeshausjournalisten finden zwar jeweils für unsere Arbeit viel schönere Titel. Ich will mich aber bei der Eintretensdebatte an diesen Arbeitstitel halten und spreche zu diesen drei Themenkreisen ganz kurz aus der Sicht des Bundesrates.

Zunächst zur Initiative: Die Volksinitiative ist sowohl vom staatspolitischen, verkehrspolitischen als auch umweltpolitischen Standpunkt aus ungeeignet und nicht zweckmässig. Ich danke den Herren Nauer und Delamuraz und allen übrigen Votanten für die überzeugende Darstellung, dass die Initiative gemäss Antrag des Bundesrates abzulehnen ist. Ich anerkenne auch die konstruktive Arbeit der Kommission, welche das ganze Problem ausserordentlich eingehend und gründlich erörtert hat.

Zweitens zur Motion: Der Zeitpunkt ist nun da, um in aller Sachlichkeit im staatspolitisch und demokratisch geeigneten Gremium, nämlich in den eidgenössischen Räten, die «motionsgeladenen» Themen, nämlich die umstrittenen Strecken im Nationalstrassenkonzept, nach einem entsprechenden Bericht des Bundesrates zu diskutieren und allenfalls daraus Konsequenzen zu ziehen. Das soll eine kritische Analyse sein, und ich verspreche, keineswegs ein Plädoyer zu verfassen, welches einfach das Konzept von 1960 unbesehen und unkritisch verteidigt. Der Bundesrat begrüsst daher das Vorgehen der Kommission, und ich nehme namens des Bundesrates diese Motion, wie sie die Kommission einstimmig beschlossen hat, entgegen. Ich gebe diese Erklärung, weil er es gewünscht hat, ausdrücklich auch gegenüber Herrn Nationalrat Rubi ab.

Und noch ein Drittes: Zur Demokratie nach unserem Selbstverständnis gehören nicht nur Entscheidungen des Volkes, Beratungen und Beschlüsse in den eidgenössischen Räten; zur Demokratie nach unserer Meinung gehört selbstverständlich auch die Tätigkeit der Verwaltung. Darf ich in diesem Zusammenhang einmal die Arbeit meines zuständigen Amtes für Strassen- und Flussbau unter der Leitung von Herrn Direktor Jakob anerkennen.

Wir spüren im Bundesrat, im Departement und im Amt für Strassen- und Flussbau den heute wiederholt erwähnten Wandel der Stimmung. Weil wir den Puls fühlen, können wir auch entsprechend reagieren. Zusammen mit den zuständigen Baudirektoren und Vertretern der interessierten Gemeinden haben wir in vielen Gesprächen während der letzten Jahre Lösungen gefunden, die wir letztlich zur Zufriedenheit aller herbeiführen konnten. Ich darf einige Beispiele erwähnen: die Lösung in Ligerzh, die Schonung der Flusslandschaft im Domleschg, das Konzept der N2 im Raume von Faido, oder die Lösung, die während Jahren am Sempachersee umstritten war. Das Dankeschreiben der Gemeinde Eich ist eine der wenigen Trophäen eines Bundesrates.

Es ist daher legitim, wenn wir mit der Entgegennahme der Motion in Uebereinstimmung mit Ihrer Kommission erklären: Der Bau der umstrittenen Strecken bleibt gesperrt. Das schliesst aus den dargelegten Gründen aber nicht aus, dass wir im Dialog, wie ich ihn erwähnte, dass wir durch notwendige Sondierungen, dass wir mit Varianten auf dem Reissbrett, durch Expertisen, durch Kalkulationen und immer wieder neue Ueberprüfungen nach der besten Lösung suchen und in diesem Sinne auch bei den umstrittenen Strecken weiterarbeiten. Zu den einzelnen Strecken, für deren Bau keine Arbeiten, solange der Bericht nicht vorliegt, vergeben werden, werde ich bei der Bereinigung des Motionsinhalts die notwendigen Erklärungen abgeben. Ich werde Herrn Fischer-Weinfeld und Herrn Gerwig die gewünschten Auskünfte zu den Details, die dann beim Motionstext zu behandeln sind, gerne erteilen.

Zum Abschluss der Eintretensdebatte, die sich durch Sachlichkeit positiv ausgezeichnet hat, kann ich, um für den Nachmittag eine klare Ausgangslage zu schaffen, folgendes erklären:

1. Die Initiative «Demokratie im Nationalstrassenbau» ist in Uebereinstimmung mit der Kommission Ihres Rates und mit dem Ständerat Volk und Ständen gemäss Antrag des Bundesrates zur Verwerfung zu empfehlen.
2. Der Bundesrat ist damit einverstanden, dass die Motion überwiesen wird.

Präsident: Damit ist die allgemeine Aussprache durchgeführt. Eintreten ist obligatorisch. Das «Drehbuch» für den zweiten Teil der Debatte gestaltet sich wie folgt:

Wir werden in der Detailberatung, nach dem Artikel 1, die Motion bereinigen, die Anträge Grobet und Bretscher auf Ergänzung der Motion, die Anträge Friedrich und Kunz auf Ersetzung von Bestandteilen der Motion hören und den Antrag Sigrist auf die Form des Vorstosses (Postulat). Anschliessend werden wir diese Motion materiell und formell abschliessend behandeln. Dazu brauchen wir heute eine Nachmittagssitzung. Sie gibt uns auch die absolute Gewissheit, dass wir morgen Donnerstag keine Nachmittagssitzung durchführen müssen und dass wir die programmierten Geschäfte ohne jegliche Hatz zum guten Ende führen können. Die Nachmittagssitzung wird um 15.30 Uhr stattfinden.

*Hier wird die Sitzung abgebrochen
Ici, le débat est interrompu*

*Schluss der Sitzung um 12.20 Uhr
La séance est levée à 12 h 20*

Demokratie im Nationalstrassenbau. Volksbegehren

Démocratie dans la construction des routes nationales. Initiative populaire

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1977
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	14
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	76.053
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.03.1977 - 08:00
Date	
Data	
Seite	339-357
Page	
Pagina	
Ref. No	20 005 530

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.

Fünfzehnte Sitzung – Quinzième séance

Mittwoch, 23. März 1977, Nachmittag

Mercredi 23 mars 1977, après-midi

15.30 h

Vorsitz – Présidence: Herr Wyer

76.053

**Demokratie im Nationalstrassenbau.
Volksbegehren****Démocratie dans la construction
des routes nationales. Initiative populaire**

Fortsetzung siehe Seite 339 hiervoor

Suite voir page 339 ci-devant

Titel und Ingress*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 1*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Motion der Kommission*Ziff. 1*

Um den eidgenössischen Räten Gelegenheit zu einer Ueberprüfung des Beschlusses der Bundesversammlung vom 21. Juni 1960 über die Festlegung des Nationalstrassennetzes zu geben, wird der Bundesrat beauftragt, in einem Bericht darzulegen und zu beantragen, ob und wie weit dieser Beschluss zu revidieren ist.

Ziff. 2

Insbesondere sind Nationalstrassenabschnitte zu behandeln, deren Notwendigkeit oder Klassierung bestritten wird, namentlich

N 1: Yverdon–Avenches

SN 1/SN 3 Zürich: Hardturm–Verkehrsdreieck Letten–Sihlhölzli

N 4: Wettswil–Knonau

N 6: Wimmis–Zweismimmen–Lenk–Rawil–Tunnel–Uvrier (N 9 Rhonetal)

N 7: Müllheim–Kreuzlingen

N 9: Lausanne Ost: Corsy–Perraudettaz.

Ziff. 3

Bis die Beschlussfassung durch die Bundesversammlung erfolgt ist, sollen für diese Strecken weder Baubeschlüsse gefasst noch Bauarbeiten vergeben werden.

*Anträge zur Motion der Kommission**Antrag Sigrist**Postulat*

(anstelle der Motion der Kommission)

Wortlaut

Um den eidgenössischen Räten Gelegenheit zu einer Ueberprüfung des Beschlusses der Bundesversammlung vom 21. Juni 1960 über die Festlegung des Nationalstrassennetzes zu geben, wird der Bundesrat beauftragt, in einem Bericht darzulegen und zu beantragen, ob und wie weit dieser Beschluss zu revidieren ist.

*Antrag Grobet**Zusatz zu Ziffer 2:*

N 1: Genf Nord (Cointrin)–Genf Süd (französische Grenze)

*Antrag Bretscher**Zusatz zu Ziffer 2:*

N 4: Andelfingen–Ohningen

*Antrag Friedrich**In Ziffer 2 Zeile*

SN 1/SN 3 Zürich: Hardturm–Verkehrsdreieck Letten–Sihlhölzli

ersetzen durch:

SN 1/SN 3 Zürich: Hardturm–Verkehrsdreieck Letten

*Antrag Kunz**In Ziffer 2*

N 6: Wimmis–Zweismimmen–Lenk–Rawil–Tunnel–Uvrier (N 9 Rhonetal)

ersetzen durch:

N 6: Zweismimmen–Lenk–Rawil–Tunnel–Uvrier (N 9 Rhonetal)

Motion de la commission*Ch. 1*

Pour donner aux Chambres fédérales l'occasion de reviser l'arrêté de l'Assemblée fédérale du 21 juin 1960 fixant le réseau des routes nationales, le Conseil fédéral est chargé, d'exposer dans un rapport si et dans quelle mesure cet arrêté doit être révisé et de faire des propositions à ce sujet.

Ch. 2

Devront notamment être traités dans ce rapport les tronçons de routes nationales dont la nécessité ou le classement est contesté, notamment les suivants:

N 1: Yverdon–Avenches

SN 1/SN 3 Zurich: Hardturm–carrefour du Letten–Sihlhölzli

N 4: Wettswil–Knonau

N 6: Wimmis–Zweismimmen–Lenk–tunnel du Rawyl–Uvrier (N 9 vallée du Rhône)

N 7: Müllheim–Kreuzlingen

N 9: Lausanne Est: Corsy–Perraudettaz.

Ch. 3

Jusqu'à ce que l'Assemblée fédérale ait adopté son arrêté, aucune décision ne sera prise, ni aucun travail adjugé pour la construction de ces tronçons.

*Propositions concernant la motion de la commission**Proposition Sigrist**Postulat*

(en lieu et place de la motion de la commission)

Texte

Pour donner aux Chambres fédérales l'occasion de reviser l'arrêté de l'Assemblée fédérale du 21 juin 1960 fixant le réseau des routes nationales, le Conseil fédéral est chargé d'exposer dans un rapport si et dans quelle mesure cet arrêté doit être révisé et de faire des propositions à ce sujet.

Proposition Grobet

Ajouter sous chiffre 2:

N 1: Genève Nord (Cointrin)–Genève Sud (frontière française)

Proposition Bretscher

Ajouter sous chiffre 2:

N 4: Andelfingen–Ohringen

Proposition Friedrich

au chiffre 2

remplacer

SN 1/SN 3 Zurich: Hardturm–carrefour du Letten–Sihlhölzli par

SN 1/SN 3 Zurich: Hardturm–carrefour du Letten

Proposition Kunz

au chiffre 2

remplacer

N 6: Wimmis–Zweisimmen–Lenk–tunnel du Rawyl–Uvrier (N 9 vallée du Rhône)

par

N 6: Zweisimmen–Lenk–tunnel du Rawyl–Uvrier (N 9 vallée du Rhône)

Nauer, Berichterstatter: Gestatten Sie mir noch einige Worte zur Motion. Das Malaise in unserer Bevölkerung bezüglich den Nationalstrassenbau misst sich ganz eindeutig an den allzu vielen erfolglosen Konsultativabstimmungen, an den zahlreichen Petitionen und Initiativen, aber auch an den Vorstössen in unseren Räten. Es besteht offensichtlich ein starker Unterschied zwischen einer Demokratie auf unserer parlamentarischen Ebene und der auf der Gemeindeebene ausgeübten direkten Demokratie. Nur sehr selten führen die Reaktionen der aufgeschreckten Bürger zu den gesuchten Resultaten. Bei irgendeiner Instanz bleiben sie einfach negativ hängen. Daher ist eine Sensibilisierung in bezug auf die Demokratie verständlich. Man traut buchstäblich Gott und der Welt, vor allem aber dem Bundesrat, den Exekutivbehörden, aber auch uns Politikern in bezug auf die Nationalstrassen nicht mehr. Da die Initiative Franz Weber nach Ansicht der Kommission kein taugliches Instrument zur Behebung dieses Malaises darstellt, wurde nach einer glaubwürdigen Absichtserklärung gesucht und von Herrn Bundesrat Hürlimann eine Stellungnahme zu den bereits bei der Eintretensdebatte der Kommission zur Botschaft eingereichten Vorstössen verlangt. Dieser Bericht hatte auch eine Aufzählung von Strecken zu umfassen, deren Notwendigkeit nach Auffassung des Eidgenössischen Departements des Innern als bestritten zu bezeichnen sind. Als Kriterium für diese Aufzählung wurden Vorstösse in unseren Räten, Standesinitiativen, Volksabstimmungen, Petitionen, aber auch Eingaben aus Kreisen des Umwelt- und Landschaftsschutzes angenommen. Unser Kollege Fischer hat ausgerechnet allen irgendwie vom Nationalstrassenbau Enttäuschten oder Verletzten eine Lektion erteilt, wie man von Regierungsratsseite als Andersdenkende bezüglich des Nationalstrassenbaus zusammengestaucht werden kann. Glücklicherweise sind wir Nationalräte noch nicht von Regierungsräten einzelner Kantone abhängig. Die Kommission wollte und konnte keine Regierung kontaktieren und sich dabei gnädigst Weisungen erteilen lassen, ob und was in die Aufzählung zu nehmen ist oder aufgenommen werden dürfe. Die Aufzählung dient einzig und allein im vorliegenden Kommissionsvorstoss als Rahmen für den verlangten Bericht. Der Bundesrat muss doch wissen, wenn wir einen ernst zu nehmenden Bericht erwarten wollen, über was er sich zu äussern hat.

In diesem Sinne bitte ich Sie, zur Motion Stellung zu nehmen.

M. Delamuraz, rapporteur: Ce que M. le président de la commission appelle «un malaise» et que j'appelle pour ma

part des préoccupations de l'opinion publique quant à la construction et quant à la planification autoroutière en Suisse, s'est traduit par de nombreuses votations populaires, par de nombreuses pétitions, par de nombreuses interventions de toutes sortes sur le plan public ainsi que – je le rappelais ce matin dans mon rapport d'introduction – par un grand nombre d'interventions parlementaires. Le caractère commun de ces différentes interventions et discussions, c'est, tout d'abord, de s'être souvent tenues dans un climat passionné, où faisait défaut la sérénité nécessaire à une discussion objective, calme et attentive des problèmes; les slogans des comités d'initiative ou d'autres institutions tenaient souvent lieu de réflexion, à défaut de rapports précis et d'études fouillées des problèmes.

En outre, ces différentes discussions concernaient des objets particuliers, isolés de leur contexte. Or, il n'est pas possible, si l'on veut construire un réseau routier cohérent de s'en occuper par à-coups, en se passionnant un jour pour tel ou tel élément de ce réseau, un autre jour pour tel autre. En effet, tous ces éléments sont constitutifs de l'ensemble et l'on ne peut les examiner de façon approfondie qu'en se référant à cet ensemble, qu'en les replaçant dans un contexte précis. En conséquence, ce genre de débat ne nous paraît pas créateur, pas intéressant. C'est d'ailleurs pour cette raison que nous refusons l'initiative populaire qui nous y aurait conduits.

En revanche, nous vous proposons d'accepter la motion de la commission car elle nous paraît précisément éviter de tomber dans ces travers. D'abord, elle nous permettra de poser le problème général, d'examiner chaque cas particulier en fonction de l'ensemble et d'une planification globale de la construction. Ensuite – je l'ai dit ce matin également et le débat de la matinée l'a prouvé – elle nous permettra de discuter en toute objectivité et en toute sérénité l'ensemble de ces questions, en dehors des passions populaires qu'il est facile, ma foi, d'enflammer aujourd'hui.

Nous avons établi une liste des objets qui nous paraissent dignes d'être discutés de nouveau par notre Conseil. Je tiens à m'expliquer sur les critères qui ont présidé à l'établissement de cette liste. Je rappellerai d'abord que nous avons éliminé de toute préoccupation future les tronçons construits ou les tronçons en voie de construction; nous avons éliminé en outre tous les tronçons dont l'itinéraire ou la classification est contesté pour ne retenir en définitive que les tronçons dont le principe est discuté. En réalité, il se trouve certainement en Suisse au moins un citoyen qui, dans chaque cas, conteste la nécessité de telle ou telle liaison routière. Bien entendu, nous n'avons retenu que les tronçons à propos desquels manifestement, selon les informations dont disposaient les membres de la commission et le chef du Département de l'intérieur, la discussion est plus particulièrement vive, mais aussi plus compréhensible et légitime. Nous avons pris, de surcroît, la précaution d'indiquer dans le texte de notre motion qu'il s'agissait notamment de ces tronçons, laissant donc au Conseil fédéral la possibilité de soumettre à une réflexion complémentaire du Parlement, d'autres tronçons qui, selon lui, seraient également sujets à discussion.

On nous a argué – et la discussion de tout à l'heure nous permettra certainement de revenir sur ce point – que notre proposition n'était pas une motion, qu'elle était tout au plus un postulat puisqu'elle ne réclame, dans ses deux premiers alinéas, en tout cas, qu'un rapport du Conseil fédéral. Je suis à l'aise pour répondre sur ce point, car je fus d'abord en commission l'un des supporters de la notion de postulat de préférence à la notion de motion: il existe dans notre motion un troisième alinéa qui demande de surseoir au début des travaux sur les tronçons incriminés. Or, cela n'est pas une simple demande de fourniture d'un rapport, mais une modification de l'horaire des travaux, du calendrier des constructions routières et cela ressortit bel et bien à la définition de la motion. Ce troisième alinéa a une grande importance. Il signifie très

clairement que nous ne voulons pas jouer ici le jeu de la politique facile mais que nous voulons avoir réellement la possibilité d'examiner, le moment venu, les tronçons dont il est question, sans que l'on puisse alors nous objecter que les travaux ayant déjà commencé à un bout ou à l'autre, notre intervention est tardive, notre démarche contraire à une saine politique financière de la Confédération et notre intervention semblable à la grêle après les vendanges. C'est pour éviter ce reproche qu'en commission, nous avons finalement parlé de motion plutôt que de postulat.

Je vous invite donc d'ores et déjà sur ce point important à retenir la notion de motion plutôt que celle de postulat.

M. Grobet: La motion préparée par la commission, chargée de l'examen d'initiative populaire pour la démocratie dans la construction des routes nationales, est bienvenue. Il est incontestable qu'il y a actuellement un malaise dans une partie importante de l'opinion publique concernant certains secteurs des routes nationales et il est indispensable, 17 ans après l'adoption du réseau des routes nationales, de faire le point, d'examiner si le plan initial se justifie encore dans sa totalité.

La motion établit une liste de tronçons contestés. Il s'agit là d'une décision importante et je partage le désir de la commission de désigner nommément les tronçons contestés. Mais il s'agit aussi d'un travail délicat: Quels sont les tronçons contestés? Quels sont les critères qui ont permis de désigner les tronçons dont l'exécution pourrait être remise en question? Il semble que ce soit sur la base de réactions de groupes d'action de citoyens et non sur celle de scrutins populaires ou de décisions du Grand Conseil que cette décision a été prise. Il faut donc s'entendre lorsqu'on parle de tronçons contestés. Il s'agit de tronçons contestés par certains citoyens et qui sont probablement admis par d'autres. C'est du reste dans ce sens que M. Delamuraz, rapporteur de langue française, vient d'intervenir puisqu'il a déclaré que: «Tout tronçon non exécuté était par la force même des choses contesté par certains citoyens et qu'en fait, la commission s'était arrêtée dans la liste des tronçons retenus comme contestés sur la base des tronçons qui avaient suscité une discussion plus particulièrement vive dans les cantons concernés;» je reprends les termes de M. Delamuraz. Et si je dis cela, c'est parce que je demande qu'il soit ajouté à la liste des tronçons contestés un tronçon qui concerne le canton de Genève, lequel a bien entendu ses partisans qui s'exprimeront peut-être dans cette enceinte et ses adversaires, comme c'est le cas pour d'autres secteurs, comme celui du Rawyl pour prendre l'exemple le plus frappant.

En ce qui concerne le tronçon que je demande d'ajouter à la liste établie par la commission, son caractère contesté est toutefois incontestable, puisqu'une partie de ce tronçon a fait l'objet d'un vote populaire en octobre 1975 et a été rejeté par le peuple du canton de Genève à une forte majorité. Certes la participation au scrutin n'a pas été très forte; elle s'est toutefois inscrite à vrai dire dans la moyenne genevoise, c'est-à-dire pas très élevée. Mais en démocratie, le verdict doit être respecté, même si la participation est faible. Il serait impensable de donner plus ou moins d'importance, de valeur à un scrutin selon le taux de participation, car il est clair que ce sont les abstentionnistes qui ont tort et non ceux qui remplissent leur devoir civique.

Pour ce qui est du secteur contesté de Genève de quoi s'agit-il? Le groupement des associations pour la sauvegarde des villages genevois a envoyé une lettre aux parlementaires leur expliquant clairement la situation, ce qui me permettra d'être bref. Je rappellerai simplement que lorsque les Chambres fédérales adoptèrent en 1960 le réseau des routes nationales, la route nationale 1 s'arrêtait à Genève nord pour reprendre à Genève sud par une route classée en troisième catégorie, allant jusqu'à la frontière française pour rejoindre l'hypothétique autoroute française qui longerait la frontière. Donc la traversée de Genève

n'était pas réglée, elle devait se faire par une route express, comme pour certaines autres grandes villes, dont le tracé devait être étudié. La prolongation de l'autoroute par la bretelle d'environ deux kilomètres qui s'y détache pour relier l'aéroport de Genève-Cointrin au réseau des routes nationales n'avait pas été envisagée. Au contraire, elle avait été formellement écartée, puisqu'à l'époque le Conseil d'Etat genevois avait souhaité que cette bretelle soit prolongée d'un ou deux kilomètres pour la relier au réseau routier genevois, vœu auquel le Conseil fédéral refusa de donner suite. Au Conseil des Etats, la proposition avait été faite à nouveau lors des délibérations de 1960 par un conseiller aux Etats de mon canton, de prolonger le secteur de l'autoroute se terminant à l'aéroport, ce qui fut refusé par les Chambres fédérales.

Or, aujourd'hui, les autorités fédérales prévoient de faire exactement le contraire de ce qui avait été prévu en 1960, à savoir de prolonger le secteur de l'autoroute prenant fin à l'aéroport par un nouveau secteur d'environ 8 kilomètres ceinturant la ville de Genève, ce qui n'était pas prévu dans le réseau initial. A vrai dire, on ne sait pas si cette nouvelle route nationale est le fait du Conseil fédéral ou du Conseil d'Etat genevois, car chacun se renvoie la balle. Peu importe, mais il me paraît absolument anormal que l'on puisse ajouter ainsi une nouvelle autoroute au réseau adopté par les Chambres fédérales en 1960, même si le but louable est d'éviter une traversée de la ville. Le nouveau tronçon va saccager certaines des plus belles parties du canton de Genève qui est déjà très dépourvu en zones vertes, vu l'exiguïté du canton et d'un développement de l'agglomération urbaine qui a mangé une partie importante de la campagne. Il va peut être répondu que le principe de la nouvelle autoroute de contournement n'est pas contesté à Genève, mais uniquement son tracé. C'est la position qui a été défendue semble-t-il en commission par M. Fontanet et je m'en étonne, ou plutôt je ne m'en étonne pas, car en définitive M. Fontanet, conseiller d'Etat, a pris la même position que nous avons eue tout à l'heure de la part de M. Fischer-Weinfeld, qui s'est exprimé en sa qualité de conseiller d'Etat au lieu de celle de conseiller national.

Je répète ici, la prolongation de l'autoroute à Genève n'est pas une simple question de tracé. Il n'est évidemment pas possible d'interpréter la volonté du peuple genevois, qui s'est exprimé lors du scrutin du 5 octobre 1975, mais il est incontestable qu'il y avait parmi les opposants une conjugaison d'oppositions de ceux qui ne voulaient pas d'autoroute de contournement, ceux qui souhaitaient une route moins importante, c'est-à-dire faisant l'objet d'un autre classement comme le propose la motion de la commission, et ceux qui s'opposaient au tracé. Dans sa lettre du 18 mars 1977 aux membres de notre conseil, le groupement des associations pour la sauvegarde des villages genevois, association qui a lancé le référendum qui a abouti au scrutin du 5 octobre 1975, rappelle qu'elle avait lancé le référendum parce qu'elle était opposée au principe de l'autoroute de contournement. Il ne s'agit donc pas d'une simple question de tracé.

Mesdames et Messieurs les conseillers nationaux j'en appelle à votre solidarité de confédérés. Il est évidemment très difficile pour moi, genevois, de me prononcer sur certains secteurs à l'autre extrémité de la Suisse et je comprends qu'il vous est difficile de vous prononcer sur le problème particulier de Genève. Il s'agit en donnant leur appui à la motion de la commission, de donner au Conseil fédéral non pas la possibilité de renoncer aux secteurs contestés, mais de les réexaminer. La liste contenue dans la motion n'est du reste pas exhaustive, comme M. Delamuraz l'a dit tout à l'heure, puisqu'il indiqua qu'elle est donnée à titre d'exemple par le mot «notamment». C'est dans cet esprit que je vous prie d'y ajouter le secteur Genève-nord et Genève-sud.

Je conclus en vous rappelant les quatre raisons suivantes qui justifient ma proposition: 1. Le secteur en question est

un des rares secteurs pour lequel il y a eu un scrutin populaire et pour lequel le peuple genevois s'est exprimé clairement d'une façon négative.

2. Le secteur en question est un secteur qui est contesté dans son principe par l'organisation qui a lancé le référendum.

3. Ce secteur qui a pour objectif de relier le système routier suisse au système autoroutier français n'est pas du tout certain d'atteindre son but car, aujourd'hui même, il n'y a aucune garantie que l'autoroute française, qui était envisagée le long de la frontière, soit réalisée. Il semble, au contraire, que les autorités françaises renoncent à cette autoroute, ce qui aura pour effet que l'autoroute de contournement de huit kilomètres qui est prévue à Genève finira dans un cul-de-sac à la frontière à moins qu'on ne la prolonge pour revenir en arrière vers la Route blanche.

4. Enfin et surtout, j'aimerais dire ceci à l'intention de M. le conseiller fédéral Hürlimann: le secteur en question ne figure pas dans le réseau des routes nationales qui a été adopté par les Chambres fédérales en 1960. Il a été rajouté après coup, sans que ni le Parlement fédéral ni le Grand-Conseil genevois soient consultés. C'est une adjonction faite on ne sait trop comment, mais qui en tout cas n'a pas été voulue par les Chambres fédérales.

Par conséquent, je vous prie dans le même esprit de compréhension dont vous faites preuve à l'égard des autres cantons suisses, de faire également preuve de compréhension à l'égard du canton de Genève et je vous en remercie.

Bretscher: Nachdem uns die Motion von der Kommission über die Demokratie im Nationalstrassenbau auf den Tisch gelegt wurde, habe ich gefunden, wir hätten auch noch Probleme im Zürcher Weinland zur Diskussion. Die N 4b, wie sie genannt wird, ist aber noch nicht im Nationalstrassennetz aufgenommen. Da habe ich gefunden, zu diesem Stück möchte ich nichts sagen. Nachdem aber heute morgen bereits dieses Stück zweimal zur Diskussion stand, möchte ich doch darauf hinweisen, dass man bei uns gesagt hat, die E 70 würde nicht gebaut, wenn schon der Verkehr über Konstanz-Winterthur geleitet werde. Das ist gerade das Stück, das Kollege Fischer hier vertreten hat. Eines von beiden wird kommen, und wir können doch nicht den Heiligen St. Florian anrufen. Wenn das nicht über Konstanz gebaut wird, so müssen wir befürchten, dass die E 70 wieder zur Diskussion gestellt wird. Aber meine Eingabe geht ja auf das weitere Stück, das Verbindungsstück zwischen Andelfingen und Ohringen zurück. Dieses Stück ist bereits in der Projektierung. Da ist folgende Situation: Wir haben jetzt schon eine gut ausgebaute Autostrasse. Es sind noch nie Stauungen wegen zu grosser Verkehrsdichte erfolgt. Wenn nun in geringer Entfernung parallel zur bestehenden Autostrasse noch eine vierspurige Autobahn im Kostenbetrag von nahezu 100 Millionen Franken und einer Beanspruchung von vielen Hektaren besten Kulturlands gebaut würde, könnte das der Stimmbürger und Steuerzahler heute viel weniger begreifen als damals in der Euphorie des Nationalstrassenbaus. Ich bin der Meinung, bevor wir weiterhin unersetzliches Kulturland verbauen, sollte mindestens genau abgeklärt werden, wo und mit welchen Strassen ein vermehrter Autoverkehr ab den deutschen Autobahnen abgenommen werden soll. Da aber, wie gesagt, bereits die Projektierung dieses Teilstückes in Auftrag gegeben wurde, glaube ich, dass heute eine Ueberprüfung notwendig ist. Ich danke Ihnen.

Präsident: Herr Friedrich begründet seinen Antrag in bezug auf die Strecke Hardturm-Verkehrsdreieck Letten.

Friedrich: Ich wende mich nicht grundsätzlich gegen die Motion, obschon sie mir in verschiedener Hinsicht problematisch erscheint. Aber ich möchte jedenfalls die Zeile, welche die zürcherischen Expressstrassen anbelangt, et-

was anders formulieren. Dabei entferne ich mich nicht weit vom Text der Kommission, sondern will lediglich die Strecke Verkehrsdreieck Letten-Sihlhölzli aus dem Ueberprüfungsauftrag der Kommission herausnehmen, und zwar deshalb, weil es meines Erachtens an dieser Strecke aus der gegebenen Situation heraus nichts mehr zu überprüfen gibt. Sie wissen, dass zurzeit drei Nationalstrassen an die Peripherie der Stadt Zürich heranlaufen, und die Funktion der innerstädtischen Expressstrassen besteht ja darin, diese Nationalstrassen, die heute sozusagen im Leeren enden, abzunehmen. Deshalb gibt es auch drei Aeste dieser Expressstrassen, die dann zusammen das längst sprichwörtlich gewordene Y bilden und die alle drei auf das Verkehrsdreieck Letten zulaufen.

Nun ist die heutige Situation – und das ist für meine Argumentation der entscheidende Punkt – die folgende: Der Südast des Y ist fertiggestellt bis ins Sihlhölzli und dem Verkehr übergeben. Der Nordast, der die N 1 aus Richtung Winterthur abnimmt, ist auf seiner ganzen Länge mit dem Schwerpunkt Milchbuck-Tunnel im Bau. Das heisst also: Wir haben heute die Expressstrasse von Süden her bis Sihlhölzli, und wir haben diese Expressstrasse binnen kurzem von Norden her bis Letten. Das kleine Stück, das ich anvisiere, Letten-Sihlhölzli, ist nun einfach das Verbindungsstück, das dann noch fehlt, um Nord- und Südast zusammenzuschliessen.

Daher sehe ich nicht ein, dass das, was die Motion will, sehr klug sein soll, dass sie nämlich ausgerechnet dieses kleine restliche Verbindungsstück wieder in Frage stellt und dann allenfalls aus dem Netz herausstreicht, obschon dieses Verbindungsstück zudem noch zur Hauptsache unterirdisch geführt werden soll, also ausgesprochen immissionsarm konzipiert ist. Nehmen Sie dieses Stück heraus, so hat das zur Folge, dass eben genau das passiert, was wir alle nicht wollen: dass nämlich der Verkehr auf den Expressstrassen zwar in die Stadt hineinfliesst, dann aber nicht mehr weiterkommt und sich auf das städtische Strassennetz ergiesst, in die Wohnquartiere und in die City hinein. Das scheint mir nun schlicht und einfach unsinnig zu sein. Ich glaube, dieses Stück kann man auch nach den Kriterien der Kommission, wie sie Herr Delamuraz entwickelt hat, nicht mehr in Frage stellen.

Ich wende mich deshalb gegen eine Ueberprüfung, weil ich irgendwie das Resultat dieser Ueberprüfung scheuen würde, denn vernünftigerweise kann man gar nicht anders, als dieses Reststück auch noch zu bauen, wenn man nicht einmal mehr von Zürich aus die Basler Fasnacht alimentieren will. Aber der springende Punkt liegt eben darin, dass es nicht nur um eine Ueberprüfung, sondern nach Punkt 3 der Motion auch um einen Baustopp geht. Da riskiert man meines Erachtens, dass man etwas, das zum Teil in Betrieb und zum Teil im Bau ist, nicht mehr rechtzeitig fertigstellen kann.

Gestatten Sie mir noch eine Nebenbemerkung: Im Kanton Zürich ist nun zu zweien Malen eine kantonale Initiative, die mit dem Mittel der Standesinitiative das Y aus dem Nationalstrassennetz herausstreichen wollte, abgelehnt worden, das letzte Mal vor zehn Tagen. Man hat sich heute morgen dauernd auf den Volkswillen berufen, obschon dieser Volkswille noch nirgends klar zum Ausdruck gekommen ist und es sich eher um einen Komiteewillen denn um einen Volkswillen handelt. Hier aber haben wir wirklich einen Volkswillen, der mit undiskutierbaren Zahlen belegt ist. Man kann sich auch nicht über dieses Resultat hinwegsetzen, wie es heute morgen Herr Kaufmann getan hat, indem man sagt, das Ergebnis in der Stadt Zürich sei ein anderes gewesen; es war eben eine kantonale Abstimmung, und mindestens müsste man dann, wenn man so argumentiert, auch noch bemerken, dass die am meisten betroffenen Stadtkreise zugestimmt haben.

Ich möchte Sie also bitten, den eindeutigen Volkswillen hier zu beachten, an diesem kleinen Zwischenstück nicht mehr herumzudiskutieren und meinem Antrag zuzustimmen.

Präsident: Herr Kunz begründet seinen Antrag zu Ziffer 2 in bezug auf die N 6.

Kunz: Heute Vormittag ist die Frage gestellt worden, ob wir überhaupt zuständig seien, um an einem Motionstext Aenderungen vorzunehmen. Artikel 36 Alinea 1 unseres Geschäftsreglementes verneint das. Es ist aber der Weg gewählt worden, hier Aenderungen vorzunehmen. Es liegen verschiedene Anträge vor. Dieses Vorgehen ist vertretbar, will man nicht den Weg gehen, ähnliche, aber ein wenig anders lautende Motionen parallel einzureichen. Unter der Voraussetzung, dass die Motion auf diese Art und Weise behandelt werden und dass man einzelne Aenderungen vornehmen kann, stelle ich meinen Antrag, der auf eine Aenderung von Ziffer 2 der Motion abzielt und zum Inhalt hat, die Ueberprüfung der Strecke Wimmis-Zweisimmen-Uvrier erst in Zweisimmen zu beginnen und die Strecke Wimmis-Zweisimmen nicht in den Baustopp hineinzunehmen. Die Prüfung, die gemäss Bundesrat und Kommission am Zweigstück Zweisimmen-Uvrier vorgenommen werden soll, scheint mir richtig. Sie kann nachher noch durchgeführt werden.

Für meinen Antrag lassen sich gute Gründe ins Feld führen. Einer dieser Gründe ist ein terminlicher. Die Strecke Wimmis-Zweisimmen ist baureif; die zuständigen Instanzen wehren sich dagegen, dass man hier den Baustopp anwendet, wogegen die Strecke Zweisimmen-Uvrier erst in vielen Jahren (vielleicht sogar in einem Jahrzehnt) gebaut werden soll. Auf der einen Seite gibt es eine Verzögerung, wenn wir den Baustopp handhaben, auf der anderen Seite gibt es bei der Ueberprüfung keine Verzögerung. Dann kommt aber noch dazu, dass die Kommissionsmotion, die ich zum Teil allerdings auch für problematisch halte, nur solche Nationalstrassenabschnitte in die Ueberprüfung einbeziehen will, deren Notwendigkeit oder Klassierung bestritten sei. Das ist für Zweisimmen-Uvrier zweifellos der Fall, weniger aber für die Strecke Wimmis-Zweisimmen. Hier haben sich die beteiligten Organisationen, die sich zum Teil sehr negativ gegen den Rawil ausgesprochen haben, gefunden und sind der Meinung, dass sowohl die Streckenführung wie die Notwendigkeit des Baues gegeben sei.

Mit der Umfahrung der neun notleidenden Simmentaler Dörfer ist männiglich einverstanden. Alle zuständigen Instanzen, die sich ernsthaft mit dem Problem befasst haben – ich nenne hier etwa die Walliser Regierung, die Berner Regierung, die Gemeinderäte der betroffenen Dörfer, den Bernischen Grossrat mit seinem Mehrheitsentscheid –, sind mit der N 6 bis Zweisimmen einverstanden. Planung und Bau sollten daher nicht mehr verzögert werden, denn die alte Simmentalstrasse ist hoffnungslos überlastet. Es ist den Dorfbewohnern nicht mehr zuzumuten, den enormen Durchgangsverkehr durch ihren Dorfkern zu erleiden. Nach Vergleichsberechnungen gibt es auf dieser Strecke jährlich wesentlich mehr Verletzte und Tote, als wenn eine Autobahn gebaut würde. Die Emissionen der Autos auf die Dorfbewohner sind ausserordentlich gross. Auch im Interesse des Umweltschutzes sollte man hier das Nötige tun. Das Parlament übernimmt eine schwere Verantwortung, wenn es die Sicherheit der Dörfer und der Strassenbenützer nicht ernst nimmt. Ich bin daher der Auffassung, dass mit Planung und Vorarbeiten hier nicht zugewartet werden sollte, und befinde mich im Einvernehmen mit den zuständigen kantonalen Instanzen der beiden Kantone, die ich begrüssen konnte. Ich glaube, das ist die offizielle Stellungnahme.

Natürlich ist es klar, dass man gegen meinen Antrag gewisse Bedenken haben kann. Ich möchte mich prophylaktisch mit diesen Bedenken befassen. Wohl das Hauptbedenken ist jenes, dass man an dem Werk der Kommission nichts mehr ändern sollte. Die Geschichte sei wohlüberlegt und abgewogen, und man sollte nun nicht positiv oder negativ an den Vorschlägen herumdoktern. Mit Verlaub gesagt: Ich halte die Kommission, die diese Anträge gestellt hat, für weniger kompetent in dieser Frage als die

Kommission offenbar sich selber hält. Das Eidgenössische Amt für Strassen- und Flussbau hat diese Anträge gemacht. Das ist uns klar. Aber die politische Wertung und die politische Beurteilung dieser Strassen ist nicht so seriös durchgeführt worden, wie das sein sollte. Zuständig wäre doch die Gesamtverkehrskommission. Man müsste die Gesamtverkehrskommission anhören, und dann müssten sich der Bundesrat und die parlamentarische Kommission in aller Seriosität mit der Prüfung dieser Fragen befassen. Das war im Druck der Geschäfte gar nicht möglich, so dass ich sagen will: Ich glaube, mit gutem Grund kann man an gewissen Anträgen der Kommission noch Korrekturen vornehmen.

Den zweiten Grund, den man ins Feld führen kann, wäre jener, man habe es hier mit einer vorweggenommenen Rawil-Debatte zu tun. Sowohl die Walliser scheinen Angst zu haben, dass mit Annahme meines Antrages der Rawil beerdigt werde; die Rawil-Gegner scheinen Angst zu haben, dass mit der Annahme meines Antrages (Bau bis Zweisimmen) der Rawil komme. Beides ist meines Erachtens falsch. Beide Befürchtungen müssen nicht gehegt werden. Ich kann mir beispielsweise schwer vorstellen, wie ein Unterzeichner der Motion Rubi – wie das heute vormittag von einem Unterzeichner gesagt worden ist – meinem Antrag nicht zustimmen kann; denn die Motion Rubi will ja den Bau bis Zweisimmen. Dann allerdings will sie aufhören. Nun will man die Weiterführung überprüfen. Aber mit der Herausnahme der Streckenführung bis Zweisimmen hat man nicht gegen die Auffassung der Motion Rubi gehandelt. Die Kolleginnen und Kollegen aus dem Wallis befürchten, wenn die Autobahn bis Zweisimmen gebaut sei, komme der Rawil nicht. Diese Bedenken begreife ich auch nicht ganz. Denn wird die Strecke bis Zweisimmen gebaut, ist noch kein negatives Präjudiz für den Rawil gefällt.

Ein scheinbar gewichtiges Argument ist sodann das der Verfassungswidrigkeit. Man erklärt, man könne nicht eine Nationalstrasse als Stumpfen bis Zweisimmen bauen. Mit dem heutigen Entscheid machen Sie aber viele derartige Präjudizien. Sie machen verschiedene Stumpfen. Wir können nämlich nicht aufhören mit dem Bau und dann keine Stumpfen machen. Sie haben einen Stumpfen in Payerne, Sie haben einen solchen bei Kreuzlingen, und Sie werden einen solchen bei Zweisimmen haben. Dieses Argument ist nach meiner Auffassung nicht stichhaltig.

Noch kurz eine Bemerkung zur Motion: Ich habe die Motion kritisiert, aber ich begreife die Umstände, die zum Einreichen dieser Motion geführt haben. Es sind politische Gründe. Man will dem Wunsch weiter Teile der Bevölkerung (Komitees usw.) Rechnung tragen, das Nationalstrassennetz zu überprüfen. Ich bin froh, dass das geschieht. Ich bin froh, dass man gegenüber den Tendenzen zur Verbetonierung und Zerstörung unserer Umwelt sensibilisiert worden ist, wie das so schön heisst, und die Lebensqualität erhöht werden soll. Einfacher gesagt: Ich bin dankbar, dass jetzt auch Kreise ausserhalb der Spezialisten, die zu unserer Natur stehen, mehr Sorge zu unserer Umwelt tragen wollen, als das vor zehn bis fünfzehn Jahren der Fall war. Das begrüsse ich ausserordentlich. Trotzdem bestehen natürlich Bedenken gegenüber der Formulierung in Ziffer 2 der Motion, wo es heisst: «Insbesondere sollen Strassenabschnitte, deren Notwendigkeit oder Klassierung bestritten wird, überprüft werden.» Es braucht also jemand nur einen Strassenabschnitt zu bestreiten, und dann muss er überprüft werden, wenn wir uns streng an den Text der Motion halten. Das ist natürlich Unsinn und darf nicht wörtlich so aufgefasst werden. Es bestehen aber auch Gefahren bei der politischen Wertung der Motion, denn wir dürfen nicht vergessen, dass diese Motion im Zusammenhang mit der Volksinitiative «Demokratie im Strassenbau» eingereicht worden ist. Man weckt also die Erwartung bei diesen Kreisen, die die Initiative eingereicht haben, dass nun etwas geschehe und dass man im Sinne der Ueberprüfung gewisse Strassenstücke nicht baue. Aber

stellen Sie sich vor, wenn man dann in zwei Jahren den Entscheid fällte, man baue jetzt den Rawil gleichwohl! Dann fühlen sich diese Kreise düpiert und hinters Licht geführt. Vielleicht hat man bis zu jenem Zeitpunkt über die Initiative abgestimmt; nachher kommt der Entscheid des Nationalrates, dann fühlen sich diese Kreise nicht zu Unrecht hintergangen. Diese Gefahr muss man sehen bei aller politischen Gewichtung dieser Motion. Nach langen Ueberlegungen empfehle ich Ihnen trotzdem, der Motion zuzustimmen, und zwar mit der von mir beantragten Modifikation.

Nun möchte ich noch Herrn Reiniger, dem Sprecher der SP-Fraktion von heute vormittag, antworten. Herr Reiniger, wir sollten nicht dazu kommen, einfach zu sagen: In Zukunft hat der öffentliche Verkehr das Primat. Wir sollten vielmehr eine Verkehrspolitik treiben, die Rücksicht nimmt auf die verschiedensten Belange, und wir sollten nicht zerfallen in Politiker, die für die Bahn sind, und Politiker, die für die Strassen sind, sondern wir sollten eine Gesamtwürdigung durchführen. Wenn das der Fall ist nach Abschluss dieser Arbeiten, die hier verlangt werden, dann glaube ich, haben wir eine gute Arbeit geleistet.

Sigrist: Während dieser Debatte – dieses «Wunschkonzertes» – habe ich je länger, je mehr den Eindruck erhalten, dass ich mit meinem Antrag richtig liege.

Erstens betrachte ich es als eine selbstverständliche Daueraufgabe, sämtliche Strassenprojekte bis zum letztmöglichen Zeitpunkt vor der Ausführung auf Zweckmässigkeit und Notwendigkeit zu überprüfen.

Zweitens lassen wir uns jetzt durch diese Initiative mit der Peitsche in Galopp bringen, ohne dass uns die nötigen Unterlagen für die sorgfältige Aufstellung einer Liste zur Verfügung stehen. Ich habe für die Initiative relativ viel Verständnis. Die Zürcher Initiative für «Demokratie im Strassenbau» und die vorliegende eidgenössische gleichen Namens sind durch selbstherrliche Beschlüsse über die Köpfe der Bewohner hinweg – ich sage das ganz offen – grossteils von den Behörden selbst verschuldet worden. Herr Kaufmann hat heute vormittag die Gründe eindrücklich geschildert.

Aber diese Initiative Weber ist vor allem deshalb unannehmbar, weil sie auch Nationalstrassen in Frage stellt, die erstellt oder die in Ausführung begriffen sind. Wohl in keinem anderen Land der Welt wird die Demokratie so auf die Spitze getrieben. Der Bundesrat stellt nämlich in seiner Weisung, wohl auf Anraten der staatsrechtlichen Berater, fest, dass die Initiative «nichts Unmögliches oder Undurchführbares beinhaltet». Es heisst weiter: «Es würde technisch keine unüberwindbaren Schwierigkeiten bereiten, eine neu erstellte Nationalstrasse abzubauen und den ursprünglichen Zustand wiederherzustellen.» Für mich als einfachen Staatsbürger ist eine solche Forderung eine Unmöglichkeit, und wohl nur wenige Fanatiker würden so weit gehen, mit Millionen erstellte neue Strassen durch den Einsatz weiterer Millionen abzubauen. So dumm wird unser Volk nicht sein, und wir dürfen auch etwas Vertrauen in unser Volk haben. Wir müssen nicht immer glauben, wir dürften dem Volk keine schwierigen Fragen stellen. Ich habe keine Angst vor diesem Volksentscheid, wenn wir dem Volk wirklich sagen, was hinter dieser im Grunde genommen vernünftigen Initiative steht. Hingegen begreife ich die Forderung, nach 17 Jahren (aufgrund neuer Erkenntnisse und Auffassungen) den Restkatalog noch nicht in Angriff genommener Nationalstrassen einer Prüfung zu unterziehen.

Die Motion der Kommission zielt in dieser Richtung. Sie macht nun aber – nach meiner Auffassung – etwas Gefährliches, indem sie in einer Aufzählung festnagelt, welches die in Frage gestellten Strassenstücke seien. Herr Delamuraz hat vorhin unter anderem gesagt: «Nous avons fait une liste des objets qui nous paraissent dignes d'être rediscutés.» Es ist also eine Ermessensfrage.

Diese Aufzählung ist mehr oder weniger willkürlich. Sie ist – wenn ich richtig informiert bin – so entstanden, dass aus

einer grösseren Liste Strassenabschnitte ausgewählt wurden, gegen die sich die Opposition bereits formiert hat, d. h. gegen die bereits Sturm gelaufen wird. Andere Abschnitte werden hinzukommen, je näher der Zeitpunkt der Ausführung heranrückt. Dass die Liste nicht unbestritten ist, sehen wir aus der Diskussion, die wir jetzt gehabt haben, und den Papieren, die uns in den letzten Tagen auf den Tisch geflogen sind. Ich möchte kurz rekapitulieren:

Antrag Grobet, N 1: Er sagt, dieses Stück sei im Grunde bestritten, nicht nur die Ausführung.

Herr Bretscher, N 4, Andelfingen: Er sagt, das Stück selbst sei bestritten, nicht nur die Ausführung.

Herr Kunz, N 6: Wimmis–Zweismimmen sei nicht bestritten. In den Motion heisst es, der Abschnitt sei bestritten.

Herr Friedrich, Letten–Sihlhölzli: Das Stück müsse gebaut werden, das sei ein selbstverständlich jetzt zu bauendes Lückenstück, das man nicht auslassen könne; es steht trotzdem im Katalog der Motion. Wir haben eine Eingabe der Arbeitsgruppe zur Ueberprüfung des Nationalstrassennetzes betreffend die N 7; TCS Zürich betreffend die N 4 (Knonaueramt); Eingabe autobahnfreies Knonaueramt; Eingabe Groupement des associations pour la sauvegarde des villages genevois betreffend die N 1; Eingabe Komitee zum Schutz der Wohngebiete Zürich betreffend die N 1; Eingabe Angerer, Luzern, betreffend die N 5, N 6, N 1 und N 2; Eingaben betreffend Simmental–Rawil in riesigen «Beigen»; den Wunsch von Herrn Gerwig von heute vormittag wegen des Verbindungsstückes in Basel. Wir können doch nicht sagen, dass die Liste der Motion seriös erarbeitet worden ist und dass sich die Diskussion jetzt nur auf diese Stücke erstrecken könne. Durch die Bereinigung des Kataloges, gemäss Punkt 2 der Motion, würden wir gezwungen – oder sind wir gezwungen, bereits heute –, ohne die nötigen Unterlagen zu besitzen, vorentscheidend Stellung zu beziehen zur Auswahl dieser sogenannt fragwürdigen Strassenabschnitte. Der Katalog wird zum Präjudiz, das unbedingt vermieden werden muss.

Dann die beiden Worte «insbesondere» und «namentlich» vor der Aufzählung. Sie öffnen für den Bundesrat wohl die Möglichkeit der Erweiterung des Kataloges, jedoch nicht der Streichung einzelner Strassenstücke, die wir jetzt aufgezählt haben. Diese müssen überprüft werden, und das hat besonders wegen des Punktes 3 der Motion seine grosse Bedeutung, weil für die aufgezählten Strassenstücke ein Baustopp und in der Praxis sicher auch ein Planungsstopp eintreten würde. Die Folgen hat uns heute vormittag Herr Fischer-Weinfeld eindrücklich dargelegt. Von ihm hörten wir, wie es in der Praxis aussieht, und das andere ist die Theorie.

Mein Postulat, das den unveränderten Text von Punkt 1 der Motion übernimmt, jedoch auf die Punkte 2 und 3 verzichtet, kann – wenn der gute Wille vorhanden ist – das Ziel, nämlich die Ueberprüfung des Beschlusses der Bundesversammlung vom Juni 1960, genau gleich erreichen. Diese Ueberprüfung wird sich aber dann auf die Strassenstücke beschränken, bei denen sie nach dem Stand der Planungs- und Bauarbeiten überhaupt noch sinnvoll ist. Sie könnte sich ohne weiteres auch auf Strassen ausdehnen, gegen die eine ernstzunehmende Opposition entstehen wird.

Auch ich wünsche eine ernsthafte Ueberprüfung. Herr Kaufmann hat mich falsch verstanden, wenn er heute morgen gesagt hat, ich wünsche wegen der Umwandlung der Motion in ein Postulat eine Abschwächung des Auftrages. Das war ganz und gar nicht meine Meinung. Ich hatte ursprünglich im Sinn, die Motion überweisen zu lassen, aber die fragwürdigen Punkte 2 und 3 – Aufzählung und Auftrag zum Stopp – herauszustreichen. Man hat mich belehrt, dass das wegen der Vorschriften im Geschäftsreglement, in denen die Begriffe Motion und Postulat umschrieben sind, nicht gehe; wenn ich Punkt 2 und 3 herausstriche, bleibe nur noch ein Postulat.

Gut, ich habe mich gefügt, aber ein Postulat ist nach meiner Auffassung genauso ein klarer Auftrag an den Bundesrat. Ob oben «Motion» steht oder «Postulat», sollte

nach meiner Auffassung keine Rolle spielen. Ich möchte Herrn Bundesrat Hürlimann fragen, ob er aufgrund des Postulates weniger unternehmen wird als aufgrund der Motion. Ich möchte noch etwas beifügen: Wir selbst in diesem Rate sind schuld an der Abwertung des Wortes «Postulat». Wir überweisen jeden – Entschuldigung – Schmarren in Form eines Postulates. Der Bundesrat nimmt alles entgegen, wenn nur oben dran «Postulat» steht. Wir sollten uns vielleicht einmal aufrufen, auch solche Postulate zu bestreiten. Ich habe es übrigens einmal probiert und bin dann unterlegen. Aber in diesem Falle möchte ich Sie doch bitten, den sauberen Weg, auch entsprechend unseren Vorschriften, zu beschreiten, den klaren, unverminderten, nicht abgeschwächten Auftrag dem Bundesrat zu übertragen – nun halt aus formalistischen Gründen in Form des Postulates.

M. Carruzzo: Je vous prie de repousser la proposition Kunz qui me paraît manifester un égoïsme régional vraiment excessif ou alors une étonnante ingénuité, ce qui ne vaut pas mieux.

Les précautions oratoires dont M. Kunz a entouré sa proposition ne peuvent pas faire illusion. Ce que cette proposition veut, c'est protéger la partie de la Nationale 6 qui dessert le canton de Berne et abandonner à son triste sort la partie intéressante le Valais voisin. Il y a une façon de se servir soi-même avant les autres qui vous classe un homme.

La N 6 est à considérer comme un tout et, d'autre part, je pense qu'une autoroute qui courrait le risque de s'arrêter à Zweisimmen – car ce risque existerait – ne répondrait pas aux critères d'inscription dans le réseau des routes nationales et je cite, à ce propos, un passage de la documentation établie par le Conseil exécutif du canton de Berne relative à la motion Rubi et concernant justement ce tronçon précis: «Ce serait de plus un fait absolument unique dans le système des routes nationales si une route de cette importance, à l'intérieur du pays, ne trouvait pas son prolongement en une route de qualité égale mais en une simple route principale ou une route alpestre. Le réseau des routes nationales est conçu pour être partout continu et il ne s'arrête qu'aux frontières du pays.» Pour cela, je vous propose de repousser la proposition Kunz.

Quant à la forme à donner à notre décision, je me prononce en faveur de la motion qui, seule, peut faire contrepoids à l'initiative Weber, d'une part, et à la motion Rubi sur le Rawyl, d'autre part.

Ueltschi: Ich habe bereits anlässlich der Eintretensdebatte darauf hingewiesen, wie sehr nun plötzlich zahlreiche Gruppen und Grüppchen aktiv geworden sind, seit die umstrittenen Strassenstücke in den Text der Kommissionsmotion aufgenommen wurden. Dem Vernehmen nach sollen innerhalb der Kommission noch weitere Stücke zur Diskussion gestanden haben, indessen wieder fallengelassen worden sein, weil sie in der Öffentlichkeit nicht umstritten waren.

Ich halte es für richtig, grundsätzlich eine Ueberprüfung im Hinblick auf das Versprechen, das die Bundesversammlung mit dem Netzbeschluss abgegeben hat, auf das Notwendigste zu beschränken. Es ist zweifellos nicht klug, hier noch zusätzlich Oel ins Feuer zu giessen. Bezogen auf die N 6 verhält es sich nach meiner Meinung so, dass sogar die Motion Rubi die Notwendigkeit einer Nationalstrasse dritter Klasse bis Zweisimmen als erwiesen erachtet. Noch vor wenigen Jahren waren gewisse Herren Kollegen dieses Rates der Ansicht, die Erstellung des Rawil-Tunnels sei vordringlich notwendig. Auch die übrigen Gegner des Rawil-Durchstiches haben sich nach vielem Hin und Her nun mit der Motion Rubi solidarisiert und identifiziert und können sich mit einer Drittklass-Nationalstrasse bis Zweisimmen abfinden. Unter diesen Umständen darf davon ausgegangen werden, dass das Teilstück Wimmis-Zweisimmen als solches nicht umstritten ist und daher richtigerweise aus dem Motionstext gestrichen werden kann.

Eine Ueberprüfung hat sich somit auf das Teilstück Zweisimmen-Uvrier zu beschränken, wobei den damit verbundenen staatspolitischen, wirtschaftlichen und verfassungsmässigen Gegebenheiten Rechnung zu tragen ist. Ich beantrage daher, dem Antrag Kunz zuzustimmen.

Schaffer: Ich möchte zum Antrag Kunz sagen, dass dieser einen Pferdefuss hat. Wenn ihm entsprochen würde, wäre die Simmentalstrasse von der Abklärung durch den Bundesrat und die Kommissionen des Parlaments ausgenommen. Dass eine neue Strasse notwendig ist, bleibt unbestritten. Im Bundesbeschluss vom 21. Juni 1960 ist aber eine Strasse dritter Klasse, zweispurig, vorgesehen. Die Diskussion und die Projektierung betreffen nun aber eine solche zweiter Klasse, also vierspurig. Diese Art der Strasse ist sehr umstritten, nicht nur im Zusammenhang mit der Verkehrsfrequenz und ihrem Vergleich zu anderen Strassen, sondern auch in rechtlicher Beziehung.

Zufolge des Bundesbeschlusses vom 21. Juni 1960 ist der Bundesrat ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Kanton die Klassierung einer von der Bundesversammlung festgelegten Nationalstrasse zu ändern, wenn verkehrstechnische oder andere Gründe es erfordern. Wenn man dazu Artikel 11 des Nationalstrassengesetzes vom 8. März 1960, mit welchem der Bundesversammlung grundsätzlich der endgültige Beschluss über die allgemeine Linienführung und die Art der zu errichtenden Nationalstrassen zugestanden wird, in Betracht zieht, muss man sich fragen, ob der Bundesbeschluss selber nicht gesetzwidrig ist. Wenn man ihn nicht als gesetzwidrig ansehen will, müsste man ihn sicher sehr restriktiv interpretieren. Das will heissen, dass bedeutende und kostspielige Strassen- und Tunnelbauten und vor allem lange Strassenstrecken nicht darunter fallen. Ich habe diese Frage in meinem Postulat, das vor einem Jahr eingereicht wurde, aufgeworfen. Es ist aber nie dazu Stellung genommen worden. Ich bin der Meinung, die Strecke Wimmis-Zweisimmen habe im Motionstext zu verbleiben, es sei denn, ihre allfällige Umklassierung werde ohnehin, das heisst auf jeden Fall, dem Parlament vorgelegt oder sie werde überhaupt nicht vorgenommen.

Künzli: Ich erlaube mir, aus Zürcher Sicht einige allgemeine Gedanken zu äussern im Zusammenhang mit dem Paket aus dem Kanton Zürich, das im Abschnitt II in die Motion aufgenommen wurde.

Ich wende mich nicht dagegen, wenn die von der nationalrätlichen Kommission ausgearbeitete Motion vom Parlament überwiesen und somit einzelne sogenannte umstrittene Nationalstrassenabschnitte auf ihre Notwendigkeit bzw. ihre gesamtschweizerische Bedeutung hin überprüft werden. Aber ich möchte Ihnen doch empfehlen, dies im Sinne meines Ratskollegen Friedrich zu tun. Für unseren Zürcher Teil – zum anderen möchte ich mich nicht äussern – haben wir keine Bedenken, dass eine neue Ueberprüfung der genannten Abschnitte im Kanton Zürich zu wesentlich anderen Ergebnissen führen würde. Da nach der Meinung des Departements des Innern der verlangte Bericht zur Ueberprüfung des Nationalstrassennetzes frühestens Ende 1978 vorgelegt werden könnte, würde allerdings ein wesentliches Problem darin liegen, dass bei uns eine Verzögerung in der Bauausführung nicht vermieden werden könnte. Herr Reiniger hat sich auch dahin geäußert, es sei nicht Meinung der Motion, dass Bestandteile, die sich im Bau oder in Vorbereitung befinden, jetzt gestoppt würden. Dies gilt vornehmlich für die eben von Herrn Friedrich erwähnte Sihlfeld-Tiefstrasse Letten-Sihlhölzli und die entsprechenden Verbindungsrampen zum Milchbucktunnel innerhalb des Verkehrsdreiecks Letten. Wir neigen zur Ansicht, dass diese Abschnitte, die von der nationalrätlichen Kommission ebenfalls zu den umstrittenen Teilstücken gezählt werden, aus diesem Katalog zu streichen sind. Ueber die Notwendigkeit und Dringlichkeit der Strassenverbindung Milchbuck-Sihlhölzli sind sich Stadt und Kanton absolut einig. Vor zehn Tagen hat das Volk in diesem Sinne

auch abgestimmt. Differenzen bestehen einzig hinsichtlich des Ausbaustandards, vornehmlich was den Bau und den Anschluss von Parkhäusern anbelangt.

Zu dem Abschnitt Hardturm-Letten möchte ich sagen: Gemäss dem Terminplan Nationalstrassen vom Januar 1976 ist ein Baubeginn an diesem Expressstrassenabschnitt erst 1984 vorgesehen. Eine Ueberprüfung dieses Abschnittes führt somit nicht zu Termenschwierigkeiten. Dagegen hätte ich ebenfalls nichts einzuwenden. Aber beim anderen Ast (Letten-Sihlhölzli) verhält es sich anders. Dieser bereits erwähnte, unter der Sihl geführte Abschnitt stellt die umweltfreundlichste Lösung für den Ziel- und Quellverkehr der Stadt Zürich dar. Was passiert, wenn wir diese Strasse nicht bauen bzw. wenn wir hier eine Verzögerung durchführen? Genau gleichviel Autos fahren in die Stadt hinein. Statt dass sie kanalisiert werden auf diesem Y-Abschnitt, belästigen sie unsere Quartiere und verursachen wesentlich mehr Lärm als das der Fall wäre, wenn dieses umweltfreundliche Stück Letten-Sihlhölzli erstellt werden könnte. Dieser Ast ist als innerstädtische Verbindung nach wie vor unerlässlich und erwünscht. Unlängst sind für diese Strasse von Bund, Kanton und Stadt Zürich übereinstimmend neue Randbedingungen festgelegt worden. Ziel dieser neuesten Projektierung – es sind also nicht alte Bearbeitungen – ist Vereinfachung des Ausbaustandards. Auf eine völlige Kreuzungsfreiheit haben wir verzichtet. Die Verkehrsregelung erfolgt durch Lichtsignale. Entsprechend einfacher gestalten wir auch den Anschluss der Sihlfeld-Tiefstrasse an den Milchbucktunnel, das sogenannte Verkehrs-dreieck Letten. Der Baubeginn ist 1981 vorgesehen; wir sollten aber jetzt mit der Planung nicht gestoppt werden.

Was die Nationalstrasse N 4 (Uetliberg-West-Kronau) anbetrifft, möchte ich ebenfalls einige Gedanken äussern. Das generelle Projekt ist vom Bundesrat am 22. April 1970 genehmigt worden. Das Ausführungsprojekt hat im Kno-naueramt vom 6. April bis 6. Mai 1976 von Bonstetten bis Mettmenstetten öffentlich aufgelegt. Es sind rund 160 Einsprachen gegen das Projekt eingegangen. Die mündlichen Verhandlungen mit den Einsprechern haben in einem sachlichen und keineswegs emotional gefärbten Klima durchgeführt werden können. Die Zustimmung des Regierungsrates zum Ausführungsprojekt sowie der Einspracheentscheid könnten in absehbarer Zeit erfolgen. Eine auf breite Bevölkerungskreise abgestützte Aktionsgruppe «Autobahnfreies Knonaueramt» – wir haben heute schon öfter davon gehört – setzt sich für einen Verzicht auf die N 4/16 für das Knonaueramt ein und unterbreitet einen Alternativvorschlag Zimmerberg-Tunnel. Diese Variante, die sicher prüfenswert ist, wurde seinerzeit von der eidgenössischen Planungskommission sehr eingehend erwogen. Unter sorgfältiger Abwägung aller massgebenden Gesichtspunkte kam die Planungskommission zum Schluss, dass die Verbindung Zürich-Luzern-Gothard durch das Knonaueramt zu erstellen sei. Die Bundesversammlung folgte diesem Antrag und nahm dieses Konzept in das Nationalstrassennetz auf. Die damals ausschlaggebenden Kriterien gelten meines Erachtens unverändert auch heute noch. Eine Ueberprüfung durch eine weitere Instanz wird sicher zum gleichen Ergebnis gelangen, dass sich die damals vorhandenen Entscheidungsgrundlagen und Erkenntnisse seither sicher nicht entscheidend verändert haben. Die wichtigsten seien hier nochmals kurz erwähnt: Wenn die N 4 nicht gebaut wird, so entsteht eine sehr grosse Ueberlastung unserer N 3 von Zürich bis Horgen. Wir hätten dann dort zum Teil Verhältnisse wie an der Walensestrasse. Weiter: Seit rund 30 Jahren sind Ortsplanungen und Güterzusammenlegungen auf diese offizielle Variante ausgerichtet. Einer Ueberprüfung stimme ich trotzdem ohne Bedenken zu. Die Realisierung dieses Abschnittes steht in der Prioritätsliste ebenfalls nicht weit oben.

Aus all diesen Ueberlegungen möchte ich Sie dringend bitten, dem Antrag Friedrich zuzustimmen, das heisst, die Motion zu überweisen, aber das Stück Letten-Sihlhölzli

auszuklammern. Darauf sind wir angewiesen, und das steht auch im Interesse des Umweltschutzes. Noch eine letzte Bemerkung: Auch für den öffentlichen Verkehr, für den ich mich in Zürich stets vehement einsetze, bietet das Teilstück Letten-Sihlhölzli Vorteile. Denn es ist geplant, dass gleichzeitig mit der Tieferlegung der Strasse die Einführung der Sihltal-Bahn in den Hauptbahnhof zu vollziehen wäre, eine Aufgabe, die wir im Interesse des öffentlichen Verkehrs ebenfalls nicht mehr weiter hinausschieben sollten und die sich parallel mit diesem wichtigen Strassenprojekt realisieren würde.

M. Corbat: Permettez-moi quelques réflexions à la suite de l'intervention de M. Grobet, qui pourrait donner l'impression que l'autorité genevoise ne tient aucun compte de la volonté populaire qui s'est exprimée dans notre canton.

Il ne m'appartient pas de me prononcer au nom de l'un de mes trois collègues membres du Conseil d'Etat genevois, qui sont aujourd'hui retenus à Soleure et à Genève par les devoirs de leur charge. J'exprimerai mon opinion personnelle, en ma qualité de citoyen-contribuable de Genève comme M. Grobet.

Je crois, comme lui, que ce n'est pas le contournement, mais le tracé, qui est contesté, et je ne pense pas que la population genevoise souhaite que la circulation provenant de Suisse et se dirigeant vers la France traverse la cité. Tout le monde est d'accord sur ce point et depuis longtemps. A cet égard, je voudrais signaler l'exemple de nos amis vaudois, qui disposent d'une route de contournement que connaissent bien ceux qui se rendent au bout du lac et qui, je crois, donne satisfaction à l'ensemble de la population lausannoise. En effet, elle permet aux Lausannois de pénétrer rapidement dans leur ville et à ceux qui doivent se rendre à l'est ou à l'ouest d'éviter la traversée de la cité.

C'est donc le tracé qui est contesté, mais en vertu de l'article 3 de l'arrêté du 21 juin 1960 cité par M. Grobet, qui donne au Conseil fédéral la compétence d'établir des projets généraux, celui-ci peut tenir compte valablement de la volonté populaire qui s'est exprimée et chercher avec l'autorité genevoise la meilleure solution.

Je crois savoir qu'une concertation a eu lieu la semaine dernière entre le Conseil fédéral et le gouvernement genevois, dont seul un membre était absent. D'après les renseignements que je possède, ces problèmes ont été évoqués, et je souhaite que M. le conseiller fédéral Hürli-mann apporte à M. Grobet les apaisements nécessaires. Je souhaite aussi que M. Grobet trouve le chemin de la collaboration. Je ne partage pas son avis lorsqu'il dit que le tracé des autoroutes françaises n'est pas définitivement fixé. Il est fixé, mais c'est la date d'exécution qui n'est pas arrêtée. Si nous ne nous mettons pas d'accord au sujet du contournement de la ville de Genève, il est à craindre que l'autoroute française bute, à la frontière, à une route suisse qui ne sera pas en mesure d'accueillir le flot de circulation.

Voilà pourquoi je me suis permis d'intervenir, tout en partageant certaines appréhensions de M. Grobet, mais en insistant sur la nécessité d'une concertation entre Berne et Genève et en souhaitant que l'interpellation en tienne compte.

Schürch: Ich gehöre zu den Mitgliedern der unkompetenten Kommission (nach Urs Kunz) oder zu jenen liederlichen Gesellen (nach Hanspeter Fischer), die diese Motion ausgearbeitet haben. Ich erlaube mir dennoch, zu der staatspolitischen Bedeutung dieser Motion noch einige Worte zu verlieren.

Nicht wahr, Herr Kollega Fischer-Weinfeld, Sie haben heute morgen wahrscheinlich den Nationalrat ein bisschen mit einer Baudirektorenkonferenz verwechselt? So liederlich und verantwortungslos hat diese Kommission denn doch nicht operiert. Sie möchte nämlich verhindern, dass alles Porzellan, auch jenes von Frauenfeld bis Konstanz, durch die Initiative zerschlagen wird. Dazu möchte sie

beitragen. Sie möchte ermöglichen, dass eine demokratische Wiedererwägung jener Stücke des Nationalstrassennetzes, deren Notwendigkeit oder Ausbau bestritten wird, stattfinden kann. Sie basierte für ihr Inventar auf einer Liste des Amtes für Strassen- und Flussbau, jenes Amt, das weitaus am besten weiss, wo wirklich Bestreitungen von Nationalstrassenstrecken und von Klassierungen solcher Strecken vorliegen. Was uns wesentlich schien, war, die eidgenössischen Räte dazu zu führen, die Verantwortung für dieses Nationalstrassennetz wieder aufzunehmen und dem Volk, das beunruhigt ist, zu beweisen, dass das Parlament dieser Verantwortung gewachsen ist. Wir müssen, mit anderen Worten, eine Ordnung bezüglich der Verantwortlichkeitshierarchie in unserem Staate wieder herstellen. Wofür Verantwortung? Verantwortung für eine zeitgemässe – ich betone: zeitgemässe – Vollendung; und ich betone auch: Vollendung des Nationalstrassenwerks, nicht für eine Demontage, weder der Sozialwerke noch der Nationalstrassen. Es geht nicht um Demontagen, es geht um eine zeitgemässe Vollendung dieses Werkes.

Gestatten Sie mir einige Bemerkungen zu Herrn Grobet. Natürlich hat die Kommission nicht bloss jene bestrittenen Nationalstrassenabschnitte in ihr Inventar aufgenommen, die aufgrund von Volksabstimmungen oder Aeusserungen von kantonalen Parlamenten bestritten sind, sondern es kamen dazu auch Abschnitte aufgrund von Interventionen einzelner Regionen und Gemeinden und bedeutender nationaler Verbände auf diese Liste. Dagegen wurden nicht aufgenommen die bestrittenen Linienführungen, d. h. Nationalstrassenabschnitte, deren Ausführung grundsätzlich völlig unbestritten ist, deren Verlegung im Gelände aber noch zu diskutieren gibt. Denn wir sind der Meinung, dass diese Fragen zunächst auf Verwaltungsebene und dann zwischen den lokalen Behörden, den Regierungsräten der betroffenen Kantone und dem Bundesrat bereinigt werden können und sollen. Denn diese Detailfragen liegen nun, ebenfalls wiederum im Sinne einer vernünftigen demokratischen Hierarchie, in der Kompetenz der höchsten Verwaltung. Zum Beispiel was den Nationalstrassenabschnitt N 1, Verbindung zum französischen Autobahnnetz, betrifft, darüber hat vorhin gerade Herr Corbat einige Bemerkungen gemacht, die ich unterstützen möchte. Ich glaube, auch Herr Grobet kann nicht bestreiten, dass irgendwie der Verkehr von der N 1 an die französische Autobahn herangeführt werden muss, sonst strömt er einfach durch seine schöne Stadt hindurch; das will er auch nicht. Also ist die Frage, ob die N 1 mit der französischen Autobahnanchlussstelle an der schweizerisch-französischen Grenze verbunden werden sollte, nicht bestritten. Die Frage ist nur: wie und wo? Soll es mit einer Autoroute première classe geschehen, mitten durch Genf oder durch die schöne Umgebung von Genf hindurch? Genügt eine Autostrasse zweiter Klasse, vielleicht dritter Klasse? Oder genügt vielleicht (allerdings auf Kosten des Kantons Genf und seiner Gemeinden) eine kantonale Lösung?

Etwas anders liegt meines Erachtens das Problem beim Rawil. Hier wird die Notwendigkeit – zu Recht oder Unrecht, ich lasse das hier völlig offen – bestritten, die Lenk mit Uvrier bzw. dem Mittelwallis zu verbinden. Da möchte ich Herrn Kollega Kunz sagen, der jetzt leider nicht da ist, dass natürlich auch die Strecke zwischen Wimmis und Zweisimmen in dem Sinne, wie es die Motion meint, bestritten ist, nämlich in ihrer Klassierung. Das wurde hier bereits gesagt.

Vorbereitungen für diese Bauten, die nur in der Klassierung bestritten sind, können selbstverständlich trotzdem getroffen werden. Ob nämlich in Zukunft in erste, zweite oder dritte Klasse eingestuft wird, diese Frage kommt für gewisse – nicht für alle; zugegeben – aber für einen wesentlichen Teil der Vorbereitungen aufs gleiche hinaus. Im übrigen möchte ich doch darauf hinweisen, dass die Motion in Ziffer 2 nicht eine abschliessende Liste aufstellt. Sie sagt deutlich: «insbesondere», «notamment» seien Nationalstrassenabschnitte zu behandeln, deren Notwendig-

keit oder Klassierung bestritten sei; dann kommt, wiederum nicht abschliessend, sondern nur «namentlich», eine Reihe von einzeln genannten Abschnitten. Ob im Einzelfall, wie die Kollegen aus Zürich hier darlegten, vielleicht noch eine Korrektur anzubringen sei, darüber möchte ich mich nicht äussern. Das muss eher von den Leuten beurteilt werden, die direkt daran beteiligt sind. Es scheint mir aber, man sollte das, was in Ziffer 2 als Inventar aufgeführt wird, als das Wesentliche drin lassen. Denken Sie daran, was wir mit dieser Motion erreichen wollen. Wir möchten, dass ein deutliches Mal gesetzt wird, dass die Bundesversammlung bereit ist – ich hoffe, auch der Ständerat werde zustimmen –, ihre Verantwortung zu übernehmen und das Problem der Nationalstrassen, soweit sie noch nicht in Ausführung begriffen sind, im Lichte des Jahres 1977 zu überprüfen. Das wollen wir. Wenn wir das aber bloss proklamieren und nicht auch sagen, was wir konkret als noch nicht in Ausführung stehende Abschnitte überprüfen wollen, so glaubt man uns nicht. Wir müssen konkret werden und das mit der Motion vorgesehene Minimalprogramm der Ueberprüfung – nicht der Nichtausführung, sondern der Ueberprüfung – deutlich machen und zeigen: Es ist uns ernst mit dieser Liste. Also: Kein Verzicht aufs Inventar, wie es Herr Kollege Sigrist in seinem Postulat vorschlägt. Wir müssen die Motion im Sinne eines Minimalüberprüfungsprogramms beschliessen und an den Ständerat überweisen, denn sie allein genügt als Gegengewicht zur Initiative, die die Kommission als gefährlich genug erachtet hat, um eben diesen Versuch zu einem Auffangen und zu einem Uebernehmen unserer Verantwortung zu machen.

Nauer, Berichterstatter: Nach den Ausführungen von Herrn Schürch kann ich mich bezüglich der einzelnen Anträge sehr kurz fassen. Herr Grobet will die Aufnahme des Abschnittes N 1 Genf-Nord bis Genf-Süd in Ziffer 2 der Kommissionsmotion. Die Kommission ist gestern nachmittag nach Anhören von Herrn Bundesrat Hürlimann und seinen Mitarbeitern zur Auffassung gelangt, dass es sich beim Anliegen von Herrn Grobet um eine umstrittene Linienführung, aber nicht um einen bestrittenen Abschnitt handelt. Die Kommission beantragt daher, das Begehren von Herrn Grobet abzulehnen.

Herr Bretscher wünscht den Zusatz N 4 Andelfingen-Ohringen. Bei den heute teilweise bestehenden Nationalstrassenabschnitten im Raume Winterthur-Schaffhausen handelt es sich buchstäblich um einen Bastard zwischen Nationalstrassen zweiter und dritter Klasse. Da sich immer mehr die bisherigen Erfahrungen erhärten, wonach der Verkehr auf Strassen, die zu peripheren Landesübergängen führen, weitaus weniger Bedeutung haben als ursprünglich angenommen wurde, drängt sich eindeutig eine Redimensionierung der ursprünglichen N 4 auf. Nachdem die Vertreter des Eidgenössischen Departements des Innern überzeugend darlegten, dass im Zusammenhang mit dieser Redimensionierung eine Realisierung oder Ergänzung der entsprechenden Abschnitte oder gar ein Ausbau der teilweise nur zweispurig erstellten Strassen erst in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre überhaupt spruchreif sein kann, empfiehlt die Kommission, den Antrag Bretscher ebenfalls zur Ablehnung. Herr Bundesrat Hürlimann wird zuhänden von Herrn Bretscher sicher noch eine Erklärung abgeben.

Herr Friedrich begehrt unter Ziffer 2 die Weglassung des Abschnittes Letten-Sihlhölzli, d. h. eine Beschränkung auf den Abschnitt Hardturm-Verkehrsdreieck Letten. Da ich als Stadtzürcher und Mieter einer in Zürich-Schwamendingen am Y gelegenen Wohnung eindeutig Partei in der Frage Y bin, enthalte ich mich jeglicher persönlicher Anmerkung. Ich gebe daher lediglich die einstimmige Auffassung der Kommission von gestern wieder, welche wiederum nach Anhören von Herrn Bundesrat Hürlimann und aufgrund dessen Aussagen am Text in der Motion festhalten will. Gerade die Sensibilisierung der Einwohner von Zürich bietet Anlass, einen Bericht über die ganze Problematik

der noch nicht im Bau befindlichen Y-Teile zu erstellen. Dies ist um so mehr möglich und zu verantworten, als die Projektierung noch längst nicht abgeschlossen ist und ein Baubeginn im Abschnitt Verkehrsdreieck Letten-Sihlhölzli weder präjudiziert noch verzögert wird. Von einem Baustopp kann überhaupt keine Rede sein. Die Kommission beantragt daher, das Begehren von Herrn Friedrich abzulehnen.

Herr Kunz verlangt unter Ziffer 2 im Zusammenhang mit der N 6 Wimmis-Zweismimen-Lenk-Rawiltunnel-Wallis eine Beschränkung auf Zweismimen Lenk-Rawiltunnel-Uvrier, d. h. die Eliminierung des Abschnittes zwischen Wimmis und Zweismimen. Eine Zustimmung unseres Rates zu diesem Antrag würde eine gefährliche Präjudizierung des umstrittenen Entscheides über den Bau der Nationalstrasse durch oder über den Rawil beinhalten. Unser Rat würde indirekt das Plazet zu dieser Nationalstrasse geben. Denn der Abschnitt Wimmis-Zweismimen kann nur unter dem Titel Nationalstrasse laufen, wenn eine angemessene Fortsetzung Richtung Wallis folgen wird. Zurzeit sind die technischen Abklärungen im Gange, ob ein Rawiltunnel tatsächlich technisch und finanziell verantwortbar ist. Erst nach Abschluss dieser Abklärungen kann ein Entscheid für oder gegen eine Nationalstrasse Wimmis-Rawil-Wallis diskutiert werden. Herr Kunz: Es gibt gar nicht genug Simmentalerkühe, die jetzt in der Lage wären, das heisse Eisen Rawiltunnel Kühlzuschlecken. Die Kommission beantragt Ihnen auch hier Ablehnung des Antrages Kunz.

Herr Sigrist stellt den Antrag auf Umwandlung der Kommissionsmotion in ein Postulat, unter Weglassung der Ziffern 2 und 3. Zu seinen Ausführungen kann ich nur die Richtigstellung von Herrn Schürch wiederholen, dass in der Kommission kein grösserer Katalog behandelt wurde und keine Abstriche vorgenommen worden sind. Es war anfänglich noch die Rede von einer Aufstellung von umstrittenen Linienführungen. Die Besichtigung an Ort und Stelle der im Kanton Aargau umstrittenen Linienführung des Abschnittes Frick-Bözberg-Birrfeld zeigt aber die grosse Problematik einer Behandlung von umstrittenen Linienführungen auf eidgenössischer Basis. Daher ist diese Liste fallengelassen worden.

Ich habe dem Rat schon vorgängig dargetan, dass die Kommission eine glaubwürdige Absichtserklärung im Anschluss ihrer ablehnenden Haltung zur Volksabstimmung suchte. Der Antrag Sigrist stellt eine starke Reduzierung dieser Absichtserklärung dar. Warum suchten wir die Form einer Motion? Aus gar keinem anderen Grunde als demjenigen, dass auch der Ständerat sich nochmals mit der Botschaft befassen und seine allzu schroffe Ablehnung der Initiative nochmals zu überprüfen hätte.

Die Kommission ist der Auffassung, dass nur die Motion einer glaubhaften Absichtserklärung unseres Parlaments nachkommt. An der gestrigen Kommissionssitzung wurde einhellig kundgetan, dass weder ein Verzicht auf die Motion noch auf die Aufzählung gemäss dem Vorschlag des Eidgenössischen Departements des Innern gegeben ist. Die Kommission hält daher ausdrücklich an ihrem Vorstoss im Rahmen der Motion fest und beantragt Ihnen Ablehnung des Antrages Sigrist.

M. Delamuraz, rapporteur: M. Grobet reconnaîtra volontiers avec nous qu'il n'est pas pensable, en bonne logique, de refuser une liaison entre le réseau autoroutier français et le réseau autoroutier suisse à Genève. Il ne peut se trouver personne de raisonnable pour chercher à écouler le trafic par un réseau mal adapté. Il faut une route correctement équipée, permettant un trafic à la fois plus sûr, plus véloce et plus calme que celui que nous lancerions dans les venelles des environs de Genève si nous contestions ce principe fondamental. Ainsi, sans solliciter les faits, sans interpréter non plus à ma façon et unilatéralement le résultat des consultations populaires qui ont eu lieu à Genève sur ce point, je crois pouvoir dire qu'il s'agit ici essentiellement d'une discussion de tracé, éventuellement de classification de la route, bien plus que du prin-

cipe lui-même de cette route. C'est la raison pour laquelle, compte tenu des critères que nous avons retenus pour l'établissement de la liste qui est comprise dans notre motion, nous pensons qu'il n'est pas possible d'ajouter la rubrique genevoise à cette liste et, par conséquent, nous vous invitons à repousser la proposition de M. Grobet. D'ailleurs – un orateur l'a dit tout à l'heure – nous savons qu'après les balbutiements, les discussions, les controverses qui se sont élevées à propos de cette route et des différentes solutions qui étaient proposées, l'on s'approche d'une solution concertée entre le Conseil fédéral et le gouvernement genevois. Celle-ci devra encore être soumise aux autorités législatives cantonales en sorte que, me semble-t-il, par cette voie et dans le cadre de cette discussion, les principes démocratiques sur lesquels se fondait l'intervention de M. Grobet seront entièrement sauvegardés: le débat ne sera pas éludé, il trouvera mieux sa place là où je la décris que dans le cadre d'une discussion complémentaire du Parlement fédéral.

M. Bretscher, lui aussi, propose d'ajouter à la liste de nos préoccupations, un tronçon nouveau, qui se situe sur la Nationale 4. Nous devons lui répondre, comme à M. Grobet, que ce tronçon ne correspond pas aux critères admis par la commission. En effet, il ne s'agit pas ici d'une contestation du principe de cette route, mais tout au plus de la discussion de sa classification; or nous avons très clairement décidé en séance de commission d'en rester aux tronçons dont le principe est contesté.

En ce qui concerne l'amendement Friedrich, notre proposition d'envisager l'«epsilon» zurichois dans sa totalité me paraît logique et cohérente. Il serait problématique de concevoir la discussion à propos de cet équipement routier zurichois, d'une manière sectorielle, pièce par pièce, branche de l'Y par branche de l'Y. Il s'agit de se livrer à une discussion globale. Ce faisant, nous ne démantelons nullement les projets, nous ne désorganisons pas le programme des travaux en soumettant l'ensemble de cette question à un réexamen du Parlement puisqu'aussi bien nous sommes, en ce qui concerne les tronçons contestés, encore suffisamment loin de toute réalisation pour oser insérer encore une discussion complémentaire à leur sujet, entre aujourd'hui et le début des éventuels travaux.

Je dirai à M. Sigrist – et par la même occasion aux députés de langue française de cette assemblée – qu'il y a peut-être dans la traduction française de son postulat une approximation qui ne reflète pas exactement le sens du postulat pensé, conçu et rédigé originellement en langue allemande. En effet je constate que dans la version allemande, il est question d'«eine Ueberprüfung des Beschlusses», etc. tandis que la version française parle de «réviser l'arrêté». Or, une bonne traduction aurait dû, me semble-t-il, parler d'un «réexamen» de cet arrêté. Je précise ce point aux députés de langue française afin qu'ils comprennent exactement le sens du postulat Sigrist. En ce qui concerne le fond de ce postulat, je voudrais revenir sur deux de ses aspects. Le premier, qu'a examiné très attentivement la commission dans sa séance d'hier, consiste à légitimer une nouvelle fois devant vous le principe d'une liste, non exhaustive certes, des objets à se discuter par le Parlement.

Lorsque nous avons établi cette liste, j'en conviens, nous ne disposons d'aucun applaudimètre pour nous permettre de mesurer la popularité de tel ou tel tronçon, au hit parade des routes nationales, mais je crois tout de même que nous avons serré la réalité d'assez près, sur la base des documents du Conseil fédéral et des différents parlementaires – évidemment incompétents, on l'a rappelé avec générosité tout à l'heure! – qui constituaient cette commission. Si, sur la base de ces critères, nous avons voulu maintenir le principe d'une liste, d'un catalogue, c'est pour éviter au Conseil fédéral de se lancer dans un travail tout à fait disproportionné, de reprendre systématiquement tous les dossiers des routes nationales non encore construites, de venir devant nous justifier toute une série

d'équipements qui, en réalité, ne sont pas contestés. C'eût été un labeur parfaitement superflu qui aurait déclenché des discussions non moins superflues dans notre Conseil. La liste permet donc de cadrer l'examen complémentaire auquel le Parlement devrait pouvoir se livrer, de mieux situer les limites de l'étude; elle fournit en même temps une réponse plus concrète, pour le peuple qui s'interroge et qui – pour une partie – a appuyé l'initiative parlementaire dont il est question. Je pense que ces éléments-là sont objectivement et psychologiquement assez importants pour qu'ils soient pris en considération et que l'on soit ainsi d'avis que la motion constitue un élément plus engageant, plus précis, plus concret que la proposition de M. Sigrist. Et puis il est un deuxième aspect de cette proposition que nous ne devons pas oublier. Il est contenu dans le troisième alinéa de la motion, que je vous relis: «Jusqu'à ce que l'Assemblée fédérale ait adopté son arrêté, aucune décision ne sera prise, ni aucun travail adjugé pour la construction de ces tronçons.» C'est essentiellement parce que ce troisième alinéa existe – je vous le répète – que nous parlons d'une motion plutôt que d'un postulat. Cet alinéa se justifie fondamentalement. En effet, que vaudrait un postulat demandant un réexamen de quelques tronçons routiers dans un certain délai si, entre temps, les travaux y commencent et qu'au moment où le Parlement serait saisi de l'affaire, il ne puisse plus que la concevoir théoriquement, placé devant le fait accompli. Il est bien clair que dans un tel cas, aucune espèce de garantie logique ne serait offerte et c'est la raison pour laquelle nous devons nous en tenir beaucoup plus à la formule de la motion précise, engageante dans ses conséquences du fait de son alinéa 3, plutôt qu'au principe du postulat.

Je termine en disant à M. Kunz qu'il y a, tout d'abord, des raisons techniques qui s'opposent à sa proposition de modification. Il est évident là encore que nous ne pouvons pas pratiquer la «technique du saucisson». La Nationale 6 constitue un tout depuis Wimmis jusqu'en Valais. Nous ne pouvons pas nous mettre à discuter cette autoroute kilomètre par kilomètre et imaginer qu'on trouve une solution pour le tronçon Wimmis-Zweisimmen et une autre pour celui de Zweisimmen-Valais. Cet examen doit être global. Si le tunnel du Rawil se fait, il est évident que les dimensions, la formule de la première partie de la Nationale 6, sur territoire bernois, seront différentes de ce qu'elles seraient si le tunnel ne se faisait pas. C'est donc procéder de manière illogique que de vouloir scinder les décisions à propos de cette Nationale 6. Des arguments techniques s'y opposent formellement. A cet égard, je vous invite à avoir autant de joie à lire la littérature du gouvernement bernois qu'en a eu M. Villard qui déclarait, ici même ce matin, avec quelle délectation il avait apprécié ces propos, qui me paraissent répondre très éloquemment à l'intervention de M. Kunz.

Et puis, il y a encore d'autres arguments, plus essentiels et plus politiques, en tout cas, qui justifient de ne pas suivre M. Kunz dans sa curieuse entreprise. Il est manifeste que, en dépit des explications fort complètes et fort complexes que vous avez données tout à l'heure, vous n'avez pu convaincre nos concitoyens valaisans de la grande charité de votre démarche. Il est assez clair que l'on ne peut se défaire d'un sentiment de malaise; il en a été beaucoup question aujourd'hui; il y en aurait certainement un dans ce cas, tout à fait justifié car votre intervention ne signifie rien d'autre que de dire: «Je me sers le premier du gâteau fédéral – qui ne vous serait d'ailleurs pas distribué si généreusement que vous ne l'imaginez – et puis, ensuite, s'il en reste une tranche pour les populations provinciales, elles pourront s'en contenter ultérieurement, moi j'aurai pris mon repas!»

Je pense que la situation très marginale, géographique-ment parlant, du Valais justifie incontestablement une prise en compte des intérêts légitimes de ce canton. La motion Rubi, déjà en elle-même, contribue à les ébranler,

à les discuter; votre proposition, paradoxalement, renforce encore ce côté discriminatoire que nous devons éviter.

Je répète que je ne suis ni pour ni contre le Rawil, bien au contraire – comme disait l'autre –, je répète qu'il faut discuter sur l'ensemble de cette affaire mais que nous ne pouvons pas, en bonne logique, le faire par pièces détachées et, une nouvelle fois, reléguer le canton du Valais en ligue nationale B ou en première ligue à son équipement en routes nationales. C'est la raison pour laquelle je vous invite très vivement à repousser également cette proposition Kunz.

Bundesrat Hürlimann: Nach den generellen Ausführungen, die ich heute morgen vor Ihnen machen durfte, spreche ich zunächst zu den einzelnen Anträgen, die heute zur Bereinigung des Motionstextes gestellt wurden. Meine Ausführungen – um es am Anfang zu sagen – stehen unter der allgemeinen und konsequenten Prämisse, dass die Motion unverändert durch den Rat angenommen werden sollte.

Nun zum Antrag von Herrn Nationalrat Grobet, Umfahrung Genf: Die Notwendigkeit der Verbindung des schweizerischen mit dem französischen Autobahnnetz sowie die Entlastung der Stadt Genf vom Durchgangsverkehr kann objektiverweise nicht umstritten sein. Es geht um den Schutz einer wohnlichen Stadt Genf, und es geht auch um die Verbindung zwischen unserem Land und Frankreich. Es kann meines Erachtens nicht umstritten sein, dass wir zwischen Basel, Zürich, Bern, Lausanne und Genf den Anschluss unmittelbar zu den Autobahnen westlich von Genf, die nach Paris und nach Marseille führen, finden müssen. So oder anders müssen wir diese Lücke, die noch besteht, auf irgendeine Art schliessen. Umstritten – da hat Herr Grobet recht – ist dagegen die Linienführung und die Klassifizierung, d. h.: Soll die Umfahrung mehr oder weniger weit westlich von Genf vorgenommen, und wie soll der Ausbaugrad dieser Strasse vorgenommen werden? Der Entscheid über die Linienführung und die Klassierung – das habe ich Ihnen heute morgen dargelegt – kann aber am besten in Zusammenarbeit mit den zuständigen Instanzen der interessierten Gemeinden des Kantons und des Bundes getroffen werden. Wir werden gerade mit Rücksicht auf die sensibilisierte Bevölkerung in Genf keine Mühe scheuen, zusammen mit den Behörden des Kantons und den interessierten Gemeinden eine zweckmässige Lösung zu finden. Herrn Grobet kann ich die Erklärung abgeben: Solange der Bundesrat nicht entschieden hat, stehen Linienführung und Klassierung in bezug auf die Umfahrung von Genf offen.

Zum Antrag Bretscher: Herr Nationalrat Bretscher wünscht den Einbezug der Strasse Andelfingen-Ohringen. In der Geographie etwas weiter dargestellt: Es geht um die Verbindung zwischen Schaffhausen und der N 1 bzw. um ein Stück zwischen Andelfingen und der Umfahrung von Winterthur. Der Ausbau der bestehenden zweispurigen Nationalstrasse Henggart-Andelfingen auf vier Spuren ist zurzeit aus unserer Sicht nicht aktuell. Die Schliessung der erwähnten Lücke zwischen Henggart und der N 1, d. h. die Umfahrung der Dörfer Hettlingen und Ohringen, wird erst erfolgen, wenn die Belastung dieser Dörfer mit Durchgangsverkehr zu gross wird. Sie sehen hier die deutliche Problematik unseres Nationalstrassenbaus. Irgendeinmal wird der Durchgangsverkehr, vor allem für Hettlingen und auch für Unter- und Oberohringen, derart gross sein, dass man im Interesse der Bevölkerung nach einer Lösung suchen muss. Es sind dann selbstverständlich jene Kreise, die Herr Bretscher vertritt, die nicht gerne bereit sind, noch nicht besiedeltes Gebiet im Interesse der Siedlungen, die bereits bestehen, abzutreten. Das ist die Problematik, die aus dem Anliegen von Herrn Bretscher hervorgeht. Die Art und Weise der Entlastung dieser Dörfer – das erkläre ich ebenfalls – wird wiederum am zweckmässigsten in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden der beiden Gemeinden, des Kantons Zürich und des Bundes festgelegt. Ich verspreche Herrn Bretscher, dass ich bereit bin, die Vertreter der Gemeinden, zusammen mit

der Baudirektion des Kantons Zürich, zu gegebener Zeit (ich habe schon erklärt: für uns ist es nicht dringend) auf ihr Verlangen im Sinne meiner Ausführungen hinsichtlich des Dialoges und des Suchens nach der besten Lösung, zu empfangen.

Zum Antrag von Herrn Friedrich – das Problem des vieldiskutierten Y in der Stadt Zürich: Der Südast des Y kann – Herr Friedrich, seien Sie beruhigt – ohne weiteres in die Ueberprüfung einbezogen werden, da aus verschiedenen Gründen bis zum voraussichtlichen Abschluss der Ueberprüfung im Sihlraum nicht mit Bauarbeiten begonnen werden kann. Einige Fragen sind noch ungeklärt. So – das hat Herr Nationalrat Künzi heute ausgeführt – die Kombination des Baues der Expressstrasse im Sihlraum mit der Verlängerung der Sihltalbahn bis zum Hauptbahnhof. Wir sind sogar daran interessiert, dass Sie dieses Y, wie die Kommission es beantragt, belassen, weil dort noch (wie es Herr Künzi ausgeführt hat) Probleme bestehen, die ausgerechnet im Interesse des öffentlichen Verkehrs und der Stadt und des Kantons Zürich liegen. Die Ueberprüfungen werden durch solche Abklärungen nicht behindert, sondern sie werden sogar gefördert. Die Motion kann daher nach meiner Meinung und mit Rücksicht auf unseren Zeitplan und auf die Probleme, die in diesem sehr kritischen Raum noch anstehen, durchaus unverändert belassen werden. Hingegen soll deutlich gesagt sein: Die Belassung ändert nichts daran, dass wir mit den begonnenen Bauarbeiten am Milchbuck nach Programm weiterfahren.

Zum Antrag Kunz – das Problem der N6 Wimmis–Zweismen–Rawil–Uvrier: Ich muss Herrn Kunz darlegen, dass aus Projektierungsgründen und aus politischen Ueberlegungen, die in diesem Rat mit Recht heute nachmittag vorgetragen wurden, bis zur parlamentarischen Abwicklung des ganzen Problems auf dem Abschnitt Wimmis–Zweismen keine Bauarbeiten möglich sind. Es ist deshalb nicht notwendig, diese Strecke zu unterteilen und nur den Rawil als umstritten aufzunehmen, weil damit ganz andere Emotionen und zusätzliche Gegensätze ausgelöst werden. Nach dem gegenwärtigen Bauprogramm, das wegen der Reduktion der Kredite um zirka 150 Millionen Franken im Jahr ohnehin noch zu erstrecken ist, können die Bauarbeiten auf diesen Abschnitten, Wimmis–Zweismen inbegriffen, in den nächsten drei Jahren nicht in Angriff genommen werden. Das generelle Projekt Wimmis–Zweismen ist uns vom Kanton Bern übrigens noch nicht eingereicht worden. Diese Strasse ist daher heute aus der Sicht des Bundes nicht baureif. Mit Rücksicht auf die gesetzestechnische und verfassungsrechtliche Problematik, die eine Aufteilung aufwerfen würde, brauchen wir Zeit zur Abklärung der verschiedenen Fragen und zur Erstellung des geforderten Berichtes. Sie dürfen uns ohne weiteres vertrauen und auf Ihren Antrag verzichten.

Ich bin noch zwei Erklärungen zuhanden des Protokolls schuldig. Herrn Nationalrat Fischer-Weinfelds gebe ich im Sinne der Ausführungen von heute morgen in bezug auf die Strecke Müllheim–Kreuzlingen folgende Erklärung zu Protokoll ab:

«Die Aufnahme der Strecke Müllheim–Kreuzlingen in die Liste der bezüglich Notwendigkeit oder Klassifizierung zu überprüfenden Strecken hat keinen Einfluss auf die Weiterführung und den Abschluss der laufenden Güterzusammenlegungen, inklusive Flurwegbauten, sowie auf die Gewinnung von Schüttmaterial aus dem Abschnitt zur Ermöglichung einer rationellen und sparsamen Erstellung der notwendigen Dammbauten im Abschnitt Frauenfeld–Müllheim. Es gilt, was wir gesagt haben: Wir vergeben den Bau für die Strasse nicht, aber all das, was Sie jetzt mit diesen Güterzusammenlegungen in die Wege geleitet haben, soll nicht verhindert werden.»

Ich bin Herrn Nationalrat Gerwig noch eine Erklärung schuldig in bezug auf die Ueberprüfung des Projektes der Basler Nordtangente. Die Verbindung des schweizerischen mit dem französischen Autobahnnetzes im Raume Basel ist noch im Planungsstadium. Weder die Linienführung

noch der Ausbaugrad – das ist ähnlich wie in Genf – sind zurzeit festgelegt. Ich gebe daher wunschgemäß Herrn Gerwig folgende Erklärung zu Protokoll ab:

«Die zuständigen Instanzen des Bundes werden zusammen mit denjenigen des Kantons Basel-Stadt die Linienführung und den erforderlichen Ausbaugrad in aller Sorgfalt abklären, wobei die Bundesinstanzen darauf dringen werden, dass eine für die betroffenen Quartiere – das ist immer ein Anliegen unsererseits – möglichst schonende Lösung getroffen wird. Dabei wollen wir berücksichtigen, dass die zu erwartenden Frequenzen des Durchgangsverkehrs relativ bescheiden sein werden.»

Ich darf damit schliessen. Ich habe heute morgen bereits erklärt, dass der Bundesrat mit der Ueberweisung der Motion einverstanden ist. Nachdem Sie noch zwischen Motion und Postulat zu entscheiden haben, lege ich Wert darauf, vielleicht ganz im Gegensatz zur Praxis des Bundesrates zu erklären, dass ich an der Ueberweisung einer Motion persönlich interessiert bin; dies aus folgenden Gründen:

Auch der Ständerat wird sich aufgrund einer Motion, die Sie überweisen, mit dem ganzen Problem zu befassen haben, und das ist nach unserem Zweikammersystem nicht ohne Bedeutung, wenn Sie an die Debatte von heute morgen und heute nachmittag denken. Das Gegengewicht zur Volksinitiative wird mit dieser Motion – wenn Sie sie beschliessen – verstärkt. Ich zweifle nicht daran, dass sich auch der Ständerat diesen Ueberlegungen, die wir hier in sachlicher Diskussion angestellt haben, anschliessen wird.

Ein Zweites: Die Motion umschreibt nach reiflichen Beratungen in der Kommission – und da muss ich die seriöse Arbeit unter dem Präsidium von Herrn Nauer in Schutz nehmen –, welche Strecken in bezug auf den Bau nicht in Angriff genommen werden sollten. Die Strecken, die in der Motion aufgeführt sind, sind die wesentlichen, und ich gebe ohne weiteres zu, dass mit der Formulierung «insbesondere» und «notamment» im Text die Aufzählung nicht abschliessend ist, denn wir wissen ja nicht, ob nicht schon beispielsweise in zwei Jahren weitere Strecken umstritten sind, die wir heute nicht kennen und über die wir Ihnen vielleicht dann auch Bericht erstatten würden. Die Auffassung, wenn irgend etwas im Nationalstrassenbereich umstritten ist, sei das ganz generell – wie es das Postulat vorsieht – in die Ueberprüfung einzubeziehen, ist ausserordentlich problematisch. Sie kennen zum Beispiel die Verhältnisse und die Klagen am Walensee. Aber auch am Walensee gibt es heute noch umstrittene Abschnitte. Wir führen gegenwärtig Prozesse vor dem Bundesgericht in bezug auf die Führung der Strasse am Walensee. Je nachdem, wie nun ein generelles Postulat interpretiert wird, hätten wir uns ständig damit auseinandersetzen, dass der Nationalrat ein Postulat überwiesen hat, wonach bei einer umstrittenen Strecke nicht mehr weiter gebaut werden soll. Das könnte, wenn man es ganz konsequent zu Ende denkt, bei ganz strenger Interpretation, zu einer Lahmlegung unserer Tätigkeit im Nationalstrassenbau führen. Das wollen Sie nicht, und das können wir vor allem nicht verantworten mit Rücksicht auf das, was in diesen Belangen passieren muss. Wir brauchen für die Verwaltung den klaren Auftrag Ihrerseits, wir brauchen den Katalog, und wir brauchen daher die verbindliche Form der Motion.

Ich bin somit, wie ich das heute morgen bereits erklärt habe, bereit, die Motion der Kommission unverändert an den Bundesrat überweisen zu lassen.

Präsident: Herr Grobet wünscht das Wort zu einer Erklärung.

M. Grobet: J'aimerais remercier M. le conseiller fédéral Hürlimann de la déclaration très nette qu'il a faite au sujet du tronçon de Genève qui préoccupe, comme il l'a reconnu, la population genevoise, tant en ce qui concerne le tracé que la classification de cette route puisqu'elle était

initialement prévue en troisième classe. Je suis convaincu, quant à moi, de la sincérité de M. Hürlimann qui a démontré, au cours de tout ce débat, son désir d'adapter le réseau des routes le mieux possible pour répondre aux soucis de la population. C'est dans cet esprit-là que je retire mon amendement en le remerciant encore.

Präsident: Herr Grobet zieht seinen Antrag zurück. Zu einer Erklärung hat nun das Wort Herr Bretscher.

Bretscher: Aufgrund der Ausführungen von Herrn Bundesrat Hürlimann kann auch ich meinen Antrag zurückziehen. Immerhin möchte ich bemerken: Wir sind sehr daran interessiert, dass die Gespräche über die Weiterführung der deutschen Autobahnen in die Schweiz hinein endlich definitiv abgeschlossen werden. Durch Herrn Kollega Fischer haben Sie heute morgen gehört, dass dieses Problem noch nicht gelöst ist. Von deutscher Seite haben wir einmal auch den Ausdruck vernommen: Wir knallen den Schweizern die Autobahn einfach an die Grenze. Wir aber müssen doch in der Lage sein, diesen Verkehr irgendwie abzunehmen, ohne dass wir unsere Dörfer damit noch mehr belasten.

Ich danke für die Ausführungen und hoffe, die Gespräche werden dannzumal stattfinden.

Präsident: Herr Bretscher zieht seinen Antrag zurück.

Abstimmung – Vote

Bereinigung der Motion der Kommission

Für den Aenderungsantrag Friedrich Dagegen	36 Stimmen 76 Stimmen
Für den Aenderungsantrag Kunz Dagegen	21 Stimmen 84 Stimmen
Für den Antrag Sigrist (Postulatsform) Dagegen	10 Stimmen 109 Stimmen

Präsident: Die so bereinigte Motion wird vom Bundesrat – wie er es erklärt hat – angenommen. Aufgrund Ihres Entschoides darf ich annehmen, dass diese Motion überwiesen wird. Wird sie aus der Mitte des Rates bekämpft? Das ist nicht der Fall; sie ist damit überwiesen.

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlusentwurfes 117 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

76.381

Motion Rubi. Rawil-Strassentunnel Tunnel routier du Rawyl

Der Bundesrat wird deshalb beauftragt, den eidgenössischen Räten eine Vorlage auf Revision des Bundesbeschlusses über die Festlegung des Nationalstrassennetzes vom 21. Juni 1960 in dem Sinne zu unterbreiten, dass der Rawiltunnel gestrichen, bezüglich der Verbindung Wimmis-Zweismimmen an einer Nationalstrasse dritter Klasse jedoch festgehalten wird.

Texte de la motion du 17 juin 1976

La construction d'un tunnel routier sous le Rawyl n'est pas nécessaire du point de vue économique. Une amélioration adéquate du réseau routier dans le Simmental n'est pas contestée.

Aussi le Conseil fédéral est-il invité à soumettre aux conseils législatifs un projet de revision de l'arrêté de l'Assemblée fédérale du 21 juin 1960 fixant le réseau des routes nationales, revision qui entraînerait la radiation du tunnel du Rawyl, l'accès du tronçon Wimmis-Zweismimmen à une route nationale de troisième classe étant toutefois maintenu.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Akeret, Alder, Ammann-St. Gallen, Augsburger, Baumann, Baumgartner, Blum, Bratschi, Bundi, Chopard, Diethelm, Eggenberg, Eggli-Winterthur, Fischer-Weinfeld, Fischer-Bremgarten, Fischer-Bern, Flubacher, Ganz, Graf, Haller, Hofmann, Jaeger, Kaufmann, Klöter, König, Lang, Letsch, Marthaler, Meier Werner, Merz, Morf, Muheim, Müller-Aargau, Nauer, Oehen, Reiniger, Roth, Sauser, Schaffer, Schalcher, Schär, Schatz-St. Gallen, Schmid Arthur, Schmid-St. Gallen, Schnyder-Bern, Schnyder-Basel, Schürch, Schwarzenbach, Stich, Suter, Tschäppät, Tschumi, Wagner, Waldner, Weber-Arbon, Welter, Widmer, Zehnder, Zwygart (59)

Rubi: Ich habe heute morgen während der Eintretensdebatte die Erklärung abgegeben, ich sei bereit, meine Motion in ein Postulat umzuwandeln, wenn die Motion der Kommission überwiesen werde. Das ist jetzt der Fall. Der Bundesrat ist bereit, mein Postulat entgegenzunehmen.

Es entspricht vielleicht nicht den parlamentarischen Gepflogenheiten, wenn dieses Postulat jetzt nicht begründet wird. Ich möchte Sie aber bitten, dieses Postulat nun nicht zu bestreiten. Wir werden ja dann Gelegenheit haben, diese Debatte zu führen, wenn der Bericht des Bundesrates vorliegt. Nach meiner Meinung entspricht dieses Vorgehen auch einer gewissen Oekonomie der Ratsarbeit. Andernfalls hätten wir ja zwei Debatten, die eine heute, eine zweite in zwei bis drei Jahren. Das ist doch die Konsequenz der Kommissionsmotion, die den Rawil ebenfalls einschliesst.

Ich bitte Sie also, mein Postulat nicht zu bestreiten, sondern es stillschweigend zu überweisen; andernfalls bin ich gerne bereit, den Vorstoss hier während 20 Minuten zu begründen.

Bundesrat **Hürlimann:** Ich kann mich den Ueberlegungen von Herrn Rubi anschliessen und es ihm noch einfacher machen, indem wir uns bereit erklären, das Postulat entgegenzunehmen.

Präsident: Der Bundesrat schlägt vor, die Motion in ein Postulat umzuwandeln. Herr Rubi ist damit einverstanden. Wird das Postulat aus der Mitte des Rates bekämpft? Das ist nicht der Fall; das Postulat Rubi ist damit überwiesen.

Wortlaut der Motion vom 17. Juni 1976

Ein volkswirtschaftliches Bedürfnis für einen Strassentunnel durch den Rawil besteht nicht. Unbestritten ist die sinnvolle Sanierung der Strassenverhältnisse im Simmental.

Demokratie im Nationalstrassenbau. Volksbegehren

Démocratie dans la construction des routes nationales. Initiative populaire

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1977
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	76.053
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.03.1977 - 15:30
Date	
Data	
Seite	358-370
Page	
Pagina	
Ref. No	20 005 531

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.

76.078

**Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge.
Volksbegehren**
**Pollution de l'air par les véhicules à moteur.
Initiative populaire**

Siehe Seite 22 hiervor — Voir page 22 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 16. März 1977
Décision du Conseil des Etats du 16 mars 1977

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussentwurfes 110 Stimmen
Dagegen 12 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

76.053

**Demokratie im Nationalstrassenbau.
Volksbegehren**
**Démocratie dans la construction
des routes nationales. Initiative populaire**

Siehe Seite 358 hiervor — Voir page 358 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 25. März 1977
Décision du Conseil des Etats du 25 mars 1977

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussentwurfes 146 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

75.054

**Bundesverfassung (Initiative und Referendum)
Constitution fédérale (Initiative et référendum)**

Siehe Jahrgang 1976, Seite 1688 — Voir année 1976, page 1688

Beschluss des Ständerates vom 25. März 1977
Décision du Conseil des Etats du 25 mars 1977

I

**Bundesbeschluss betreffend Referendum
Arrêté fédéral concernant le référendum**

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussentwurfes 95 Stimmen
Dagegen 55 Stimmen

II

**Bundesbeschluss betreffend Verfassungsinitiative
Arrêté fédéral concernant l'initiative constitutionnelle**

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussentwurfes 99 Stimmen
Dagegen 50 Stimmen

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

76.063

**Mieterschutz. Volksbegehren
Protection des locataires. Initiative populaire**

Siehe Jahrgang 1976, Seite 1651 — Voir année 1976, page 1651

Beschluss des Ständerates vom 22. März 1977
Décision du Conseil des Etats du 22 mars 1977

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussentwurfes 114 Stimmen
Dagegen 28 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

77.001

**Milchwirtschaft. Dringliche Massnahmen
Economie laitière. Mesures urgentes**

Siehe Seite 339 hiervor — Voir page 339 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 23. März 1977
Décision du Conseil des Etats du 23 mars 1977

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussentwurfes 147 Stimmen
Dagegen 4 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Präsident: Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, damit stehen wir am Ende einer Session, in der uns einmal mehr eine grosse Zahl bedeutender Geschäfte zur Erledigung aufgetragen war. Dank der geschlossenen Mitarbeit aller Ratsmitglieder konnte die vorgesehene Arbeit bewältigt werden. Ich danke Ihnen, sehr verehrte Damen und Herren, für Ihren grossen Einsatz und Ihre disziplinierte Arbeitsweise, nicht zuletzt aber auch für das Verständnis, das Sie mir bekundet haben. Ich danke meinem Vizepräsidenten, Alfred Bussey, dem Generalsekretär Alois Pfister, allen unseren Mitarbeitern im Parlamentsdienst, aber auch ganz besonders den Vertretern von Presse, Radio und Fernsehen.

Gestatten Sie mir ein Wort des Abschieds an unseren Kollegen Fritz Marthaler. Mit dem heutigen Tag beschliesst er

Demokratie im Nationalstrassenbau. Volksbegehren

Démocratie dans la construction des routes nationales. Initiative populaire

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1977
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	17
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	76.053
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.03.1977 - 08:00
Date	
Data	
Seite	430-430
Page	
Pagina	
Ref. No	20 005 569

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.

Titel und Ingress, Art. 1 und 2*Antrag der Kommission*

Bundesbeschluss über die Gewährleistung der geänderten Kantonsverfassung des Kantons Waadt (vom Oktober 1976)

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, gestützt auf Artikel 6 der Bundesverfassung, nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 15. Oktober 1975, beschliesst:

Art. 1

Die Gewährleistung des Bundes wird erteilt dem in der Volksabstimmung vom 8. Dezember 1974 angenommenen Artikel 27bis der Verfassung des Kantons Waadt.

Art. 2

Dieser Beschluss ist nicht allgemeinverbindlich; er untersteht nicht dem Referendum.

Titre et préambule, art. 1 et 2*Proposition de la commission*

Arrêté fédéral accordant la garantie fédérale à la constitution révisée du canton de Vaud (Du octobre 1976)

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu l'article 6 de la constitution; vu le message du Conseil fédéral du 15 octobre 1975, arrête:

Article premier

La garantie fédérale est accordée à l'article 27bis de la constitution du canton de Vaud, accepté dans la votation populaire du 8 décembre 1974.

Art. 2

Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, n'est pas soumis au référendum.

Präsident: Wir haben nicht mehr die sechs Verfassungsänderungen zu gewährleisten, wie sie in der Botschaft des Bundesrates vom 15. Oktober 1975 beantragt werden, sondern nur die in der letzten Beratung ausgenommene Verfassungsänderung des Kantons Waadt. Sie finden den Entwurf zum Bundesbeschluss auf dem hektographierten Blatt. Die Kommission beantragt Ihnen Annahme dieses Bundesbeschlussentwurfes in globo. Wird dazu das Wort gewünscht? – Das ist nicht der Fall.

*Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes	32 Stimmen
Dagegen	1 Stimme

*Au den Nationalrat – Au Conseil national**Schluss der Sitzung um 19 Uhr*

La séance est levée à 19 heures

Zehnte Sitzung – Dixième séance

Dienstag, 5. Oktober 1976, Vormittag

Mardi 5 octobre 1976, matin

8.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Wenk

76.053

**Demokratie im Nationalstrassenbau.
Volksbegehren**

**Démocratie dans la construction
des routes nationales. Initiative populaire**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 26. Mai 1976 (BBI II, 1133)

Message et projet d'arrêté du 26 mai 1976 (FF II, 1105)

*Antrag der Kommission***Titel und Ingress, Art. 1 und 2**

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Proposition de la commission***Titre et préambule, art. 1 et 2**

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Ulrich, Berichterstatter: Der bisherige Artikel 36bis Absatz 1 der BV enthält den klaren Auftrag an den Bund, ein Netz von Nationalstrassen zu errichten. Bau und Unterhalt blieb, unter Oberaufsicht des Bundes, Sache der Kantone. Die Bundesversammlung hat daher 1960 das Nationalstrassennetz festgelegt. Es wurde seither zweimal erweitert (1965 Gotthard-Strassentunnel und 1971 Autobahnumfahrung von Zürich).

Stand der Bauarbeiten Ende 1975: 952,3 km, d. h. 51,8 Prozent, sind im Betrieb; 253 km, d. h. 13,8 Prozent, sind im Bau.

Finanzierung: Sie erfolgt aus Anteil Treibstoffgrundzoll, zweckgebundenem Zollzuschlag und schliesslich Beiträgen aus Bundesmitteln.

Die Kosten wurden 1960 auf 5,7 Milliarden und schon 1963 auf 12,5 Milliarden geschätzt; inzwischen hat rund das halbe Netz 14,21 Milliarden gekostet. Ende 1975 erreichte die Schuld den Betrag von 2364 Millionen, und man kann feststellen, dass die Finanzierung gesichert ist.

Betrieb: Das im Betrieb stehende Strassennetz befriedigt und bewährt sich täglich, vor allem ist dadurch auch das übrige Strassennetz spürbar entlastet worden. Im weiteren verweise ich auf die interessanten Ausführungen in der Botschaft, Seite 3–14.

Bei diesem Stand der Dinge wurde am 22. Juli 1974 mit 67 817 gültigen Unterschriften die Volksinitiative «Demokratie im Nationalstrassenbau» eingereicht. Den Wortlaut finden Sie in der Botschaft.

Wir müssen uns bei Behandlung von Initiativen vorerst drei Fragen stellen:

1. Ist die Initiative gültig oder ungültig?
2. Soll Annahme oder Ablehnung beantragt werden?
3. Ist ein Gegenvorschlag auszuarbeiten?

Der Bundesrat beantragt, trotz Bedenken hinsichtlich der schwerwiegenden Uebergangsbestimmung, die Initiative als gültig zu erachten, sie aber ohne Gegenvorschlag Volk und Ständen zur Verwerfung zu empfehlen.

Die Einheit der Materie ist gegeben; es handelt sich um eine formulierte Initiative, und hinsichtlich der Durchführ-

barkeit der Uebergangsbestimmung muss auch mit Blick auf die schwerwiegenden Folgen, die Frage der Gültigkeit auch nach Ansicht der Kommission doch positiv beantwortet werden. Auch ein Begehren auf Abbruch dieses Bundeshauses könnte ausgeführt werden. Nur wenn eine Initiative etwas Unmögliches oder Undurchführbares verlangt, kann sie als ungültig betrachtet werden (Botschaft S. 3). Die Initiative ist eines unserer wichtigsten Volksrechte, sie erträgt keine inhaltlichen Einschränkungen; allein das Volk und die Stände sind zuständig, in der Abstimmung zum Rechten zu sehen.

Allerdings ist es notwendig, auf die schwerwiegenden Folgen dieser unmöglichen Uebergangsbestimmung hinzuweisen. Sie verlangt nämlich, dass alle Nationalstrassen und Abschnitte, die am 1. August 1973 noch nicht erstellt oder noch nicht in Ausführung begriffen waren, dem neuen Verfahren unterstellt werden. Vorerst würden eine Reihe von Auslegungsfragen auftreten, wie z. B. was ist unter «in Ausführung» gemeint, bauliche, planerische Tätigkeit oder gar schon Projektierung? Im Zeitabschnitt zwischen dem 1. August 1973 und dem 31. Dezember 1975 ist an mehr als 20 Nationalstrassenabschnitten mit Bauarbeiten begonnen worden. Da der Nationalstrassenbau trotz dieser Initiative weitergehen musste, wird bis zur Volksabstimmung diese Zahl weiter ansteigen, und andere Strecken werden fertig oder sogar in Betrieb sein.

Die Annahme dieser Initiative mit ihrer unüberdachten Uebergangsbestimmung hätte zur Folge, dass Nationalstrassen wieder abgebrochen werden müssten. Hunderte von Millionen – und dazu die Abbruchkosten – wären vergeudetes Geld. Ob die Grundeigentümer das Land wieder zurücknehmen wollen, scheint mir sehr fragwürdig, nachdem sie inzwischen über den Erlös disponiert haben.

Güterzusammenlegungen würden in ein neues, langfristiges Umlageverfahren geraten. Massnahmen der Kantone und Gemeinden im Gebiet der Strassenplanung, der Raumplanung usw. würden ins Wanken geraten, womit die Rechtssicherheit ganz empfindlich beeinträchtigt würde. Aber eben: durchführen könnte man diesen volkswirtschaftlichen Unsinn, gemäss der undurchdachten Uebergangsbestimmung im Sinn der bisherigen Interpretation der Durchführbarkeit eines Initiativbegehrens.

Es ist aber doch zu hoffen, dass Volk und Stände die denkbaren, schwerwiegenden Konsequenzen der Uebergangsbestimmung erkennen und schon deshalb die Initiative klar verwerfen. Allerdings, meine ich, bewegen wir uns hier schon ganz eindeutig auf dem direkten Weg zu einer «Demokratie ohne Grenzen».

Nun komme ich zum eigentlichen Hauptbegehren der Initiative. Sie will, nachdem nun mehr als die Hälfte des Netzes schon fertig erstellt ist und weitere 14 Prozent sich im Bau befinden, plötzlich eine Neuregelung der Kompetenzen herbeiführen. Die Initiative will die Entscheidungskompetenz des Bundesrates über Konzeption, Linienführung und Ausführung der Bundesversammlung übertragen und dem fakultativen Referendum unterstellen. Damit stellt sich die Initiative in klaren Gegensatz zum verbleibenden Artikel 36bis Absatz 1 BV, der den Bund verpflichtet, die Errichtung und Benützung eines Netzes von Nationalstrassen sicherzustellen.

Nach geltendem Recht wickelt sich der Bau der Nationalstrassen in folgenden vier Phasen ab:

Phase 1: Generelle Planung, Linienführung (zuständig Parlament);

Phase 2: Generelle Projektierung (zuständig Bundesrat);

Phase 3: Ausführungsprojektierung (zuständig Departement des Innern);

Phase 4: Bau, durch die Kantone im Rahmen der Bundesprogramme.

Schon in der zweiten Phase kommen die Gemeinden und Kantone zur vernehmlassenden Stellungnahme.

Die Ausführungsprojekte der dritten Phase werden dann schon von den Kantonen selbst ausgearbeitet und öffent-

lich aufgelegt, mit Einspracherecht an die kantonale Regierung. Wer Einblick hatte in dieses Verfahren, das sich nicht etwa vor «fremden Richtern» abwickelt, weiss, dass schon in dieser Phase ein äusserst intensiver Kontakt bis hinunter zum Grundeigentümer, zu allen Interessierten und Betroffenen und vor allem zu den örtlichen Behörden, erfolgt. Und diese Aufgabe sollte nun bei strenger Auslegung des Initiativtextes hinauf auf die Bundesversammlung übertragen werden. Da handelt es sich doch ganz eindeutig um eine Aufgabe der Exekutive und der Verwaltung, nicht aber der gesetzgebenden Behörde. Es geht hier nicht darum, ob Volk oder Parlament fähig sei, beim Nationalstrassenbau mitzureden, sondern darum, welches in unserem System die bessere Kompetenzzuweisung zur Bewältigung dieser nationalen Aufgabe sei.

Noch fragwürdiger aber wäre es, wenn Teilentscheide dem Volk zum Entscheid unterbreitet würden, weil dadurch vielleicht sogar das schweizerische Hochleistungsstrassennetz durch Lücken unterbrochen würde. Die heute bestehenden Lücken z. B. am Walensee zeigen solche Folgen klar und deutlich.

Das sind einige Argumente, die Ihre Kommission an der Sitzung vom 27. August zur Erkenntnis führten, die bisherige Kompetenzregelung in der Verwirklichung eines geschlossenen Netzes von Nationalstrassen habe sich bewährt. Etwas, das sich bewährt hat, soll man nicht ohne Grund, mitten in der Phase der Realisation, abändern. Die Initiative führe nicht zu einer Verbesserung und schliesslich würde das Mitspracherecht von Kantonen und Gemeinden geschmälert. Aufgaben die eindeutig Sache der Exekutive sind, würden der überlasteten Legislative übertragen, wodurch trotz Aufblähung der Zentralverwaltung, der direkte Kontakt mit den Beteiligten, im Sinn einer Demokratisierung, nicht gefördert, sondern sehr erschwert würde. Die Kantonsregierungen und ihre Verwaltungen sind ohne jeden Zweifel besser in der Lage, die vielen Probleme der Ausführungsprojektierung mit der entsprechenden Kenntnis von Land und Leuten zufriedensetzender zu bewältigen als das Eidgenössische Parlament oder allenfalls Funktionäre des Bundes.

Absolut fragwürdig wäre es aber, wenn z. B. in einer Referendumsabstimmung Stimmbürger aus Schaffhausen über die Detaillienführung einer Nationalstrasse im Kanton Genf befinden müssten. Die Durchführung eines Augenscheines scheidet aus, so dass der Entscheid in Unkenntnis der tatsächlichen Lage gefällt würde. Ob in einem solchen Verfahren ein durchgehendes Strassennetz noch möglich ist, darf wohl sehr bezweifelt werden. Ein Nationalstrassennetz mit Lücken wäre jedoch nahezu wertlos.

In der Kommission fielen allerdings auch kritische Stimmen in bezug auf das mehr oder weniger glückliche Vorgehen von gewissen Instanzen und hinsichtlich umstrittener Strecken wie auch in Hinsicht des Schutzes von Landschaft und Umwelt, Anliegen, welche die Kommission dem Departement sehr zur Beachtung empfiehlt. Doch gerade mit Blick auf solche Linienführungen und umstrittene Strecken braucht es keine Verfassungsänderung. Das Departement muss ohnehin die Planung fortführen und überprüfen, und das Parlament kann die entsprechenden Entscheide fällen. Gewünschte Änderungen für umstrittene Strecken können mit der bestehenden Rechtsordnung herbeigeführt werden.

Ein Gegenvorschlag ist auch nach Ansicht der Kommission daher nicht nötig.

Die Kommission fällt ihren Entscheid mit allen gegen 1 Stimme.

Sie beauftragt Ihnen dem Bundesbeschluss S. 23 zuzustimmen und Volk und Ständen die Verwerfung der Volksinitiative zu empfehlen.

M. Morier-Genoud: A lire le message du Conseil fédéral, tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes... des autoroutes. Ecoutez avec quel lyrisme notre gouvernement y célèbre le culte de l'autoroute. Page 6: «Le réseau des autoroutes nationales tel qu'il a été fixé par les Chambres

fédérales satisfait de manière optimale les besoins de notre pays en matière de transport et sur le plan économique.» Page 7: «Il constitue un tout équilibré à la mesure de notre pays, qui est conforme à ses conditions géographiques et aux exigences de sa politique des transports.» Mes chers collègues, qui a prétendu que nous n'avions pas de politique des transports et qu'est-ce que cette commission qui est chargée d'élaborer une conception globale des transports?

Mais je poursuis. La protection de la nature et des sites? Le Conseil fédéral nous répond: «les routes nationales respectent pleinement cette exigence. La procédure relative à l'établissement des projets d'autoroutes? «Elle répond absolument aux principes démocratiques et fédéralistes.» De quoi donc ce Franz Weber de malheur se mêle-t-il et de quoi se plaint-il? Et le message de conclure: «Les autoroutes sont un bienfait inestimable du point de vue humain et économique» et notre réseau doit être réalisé tel qu'il a été fixé.

N'en déplaise à Candide et au Conseil fédéral, tout n'est pas parfait dans le monde des autoroutes et, M. le conseiller fédéral Hürlimann ne m'en voudra pas de le lui dire ici, ce message du Conseil fédéral sent par trop la patte de béton de son Service des routes. Il respire par trop une autosatisfaction pénible et même irritante à la fin.

Personnellement, je ne suis nullement un adversaire des autoroutes, au contraire. Je suis conscient des avantages réels et importants qu'elles apportent. Je pense surtout à la fluidité et à la sécurité du trafic. La construction de notre réseau de routes nationales est certainement une œuvre d'envergure dont nous pouvons être fiers. Mais il ne faut pas pour autant en masquer les faiblesses.

S'agissant tout d'abord de la conception de notre réseau d'autoroutes, je rappelle qu'elle date de 1960, soit d'il y a seize ans. Combien les esprits ont évolué depuis lors, combien les problèmes ont changé! Songez à la protection de l'environnement, à la lutte contre la pollution, problèmes qui ont surgi avec une acuité extraordinaire et dont bien peu parlaient à l'époque. Et, pourtant, le programme des autoroutes tel qu'il a été fixé en 1960 continue à être réalisé strictement, avec une rigidité d'esprit qu'atteste le message du Conseil fédéral.

Cette initiative n'aurait-elle pas été l'occasion de faire le point, après seize ans, et de se demander si certains tronçons qui ne sont pas réalisés se justifient encore aujourd'hui, compte tenu de l'évolution intervenue? Je pense à la Nationale 1, secteur Yverdon-Morat; je pense à la Nationale 8 le long du lac de Brienz. Nous venons d'ailleurs de recevoir une lettre d'une «Arbeitsgemeinschaft für Strassenplanung und Landschaftsschutz am Brienzersee» qui me paraît souligner avec pertinence le problème que posera la réalisation de ce tronçon sur le plan de la protection de l'environnement; je pense aussi au projet d'autoroute prévue dans le vignoble zurichois.

J'aurais souhaité pour ma part que le Conseil fédéral nous présente, à l'occasion de son message sur cette initiative, un rapport complet sur l'état de la planification de notre réseau routier; un rapport qui tienne compte de cette évolution intervenue depuis 1960 et non un rapport qui se borne à pratiquer, comme je l'ai dit, l'autosatisfaction.

Sur le plan de la protection de l'environnement, il y a eu des réussites incontestables. Effectivement, certains tronçons se marient et se fondent très bien dans le paysage. Mais alors que dire, par exemple, de la Nationale 5 le long du lac de Bière, que dire du tronçon de la Nationale 9 entre Lausanne et Vevey, dans le vignoble du Lavaux? La laideur de ces murs qui balafrant le vignoble contraste péniblement avec la réussite du tronçon Vevey-Villeneuve. Non, le ruban de béton des autoroutes ne s'harmonise pas forcément avec le paysage et je ne pense pas que les cantons de Suisse centrale me contrediront sur ce point. Tirera-t-on au moins, pour les tronçons qui restent à réaliser, la leçon des erreurs qui ont été commises sur ce

point? Malheureusement, le message est muet à cet égard.

Quant au caractère démocratique de la procédure d'élaboration de notre réseau, qui fait précisément l'objet de l'initiative Franz Weber, tout n'est pas parfait non plus sur ce plan. Quelles possibilités ont non seulement les collectivités locales, mais les citoyens, les associations intéressées, les régions, de se prononcer sur un projet d'autoroute? Le message du Conseil fédéral le rappelle, les décisions de l'Assemblée fédérale concernant la fixation du réseau des routes nationales et leur tracé général sont définitives et sans recours. Les décisions du Conseil fédéral fixant le projet général d'une route nationale sont également définitives et sans recours. Restent les voies de recours contre les décisions cantonales lors de la mise au point des projets définitifs. Mais, à ce moment-là, tout est pratiquement joué et il est trop tard pour remettre en cause le projet lui-même.

Pour celui qui a participé à de telles procédures, et je l'ai vécu comme avocat, il en résulte un profond sentiment d'insatisfaction, car on est toujours trop tôt ou trop tard. Si vous intervenez lors de l'élaboration du projet général, l'on vous répond que c'est trop tôt. Le projet n'a qu'un caractère et une portée internes. Si vous attendez la mise à l'enquête du projet définitif par les autorités cantonales et voulez remettre en cause le tracé adopté, l'on vous répond que vous êtes trop tard. Le projet définitif ne représente que l'exécution du projet général qui a été adopté, lui, plusieurs années auparavant. C'était à ce moment-là qu'il fallait intervenir.

Comment améliorer cette situation? Pour reprendre les termes de l'initiative, comment améliorer la démocratie dans la construction des routes nationales? Malheureusement, la réponse n'est pas facile. L'initiative Franz Weber n'offre pas, à mon avis également, de solution acceptable. Elle présente des défauts majeurs que le message du Conseil fédéral et le rapport de notre collègue Ulrich ont soulignés avec pertinence. Je n'y reviens pas. Je ne puis donc la soutenir et je me rallie au préavis négatif que nous propose le Conseil fédéral.

Il n'en reste pas moins que cette initiative exprime un malaise certain dans la population, malaise qui, encore une fois, révèle l'évolution considérable des esprits et des sensibilités depuis 1960. Ce malaise, le Conseil fédéral ne paraît pas le percevoir et je le regrette. Son non sec et sonnante, je dirais même cassante, à l'initiative ne devrait pas l'empêcher d'approfondir ses réflexions sur la nécessité d'associer non seulement les collectivités locales, mais tous les citoyens à la planification et à la réalisation de tâches d'envergure nationale telles que notre réseau d'autoroutes, telles que notre équipement énergétique. Le problème est certes délicat, comme le relève le Conseil fédéral en page 12 de son message. Mais, j'en suis convaincu, il ne sera en tout cas pas résolu par le rejet pur et simple de l'initiative sur la démocratie dans la construction des routes nationales. Le débat reste ouvert.

Graf: In der Zeitung der schweizerischen Bauwirtschaft las ich letzte Woche einen Artikel, betitelt «Hürlimann: Realisierung statt Nostalgie». An der Jahresversammlung der kantonalen Baudirektoren in Schaffhausen stellte Bundesrat Hürlimann, der in seinem Departement auch den Strassen- und Flussbau zu betreuen hat, das sympathische, weil in die Zukunft gerichtete Motto in den Vordergrund: «Realisieren und nicht resignieren». Im weiteren heisst es: Hürlimann, der realisieren und nicht resignieren will, unterstrich die gemeinsame Verantwortung von Bund und Kanton im Strassenbau. Allerdings müssten leider objektiv veränderte Voraussetzungen berücksichtigt werden. Und dann fährt Bundesrat Hürlimann, unser ehemaliger Kollege fort, die Initiative «Demokratie im Nationalstrassenbau» betrachte er als recht gefährlich. Nach seiner Ansicht dürfen Emotionen und Nostalgie im Bereich des Nationalstrassenbaus nicht massgebend sein. Es ist im-

mer wieder ein Genuss, die Reden von Bundesrat Hürli-
mann nachzulesen oder zu hören. Der ganze Zwiespalt
eines Bundesrates wird einem bewusst, wenn man den
inneren Gehalt seiner Reden liest, ob er nun als Kulturmi-
nister für die Kultur oder für den Heimatschutz, oder als
Innozenz (weil wir ja gestern den 750. Todestag des heiligen
Franz feiern konnten) über Strassenbau spricht. Ich
meine, wir und viele Bürger in der Schweiz wären sehr
dankbar, wenn Sie gelegentlich beim Strassenbau das sa-
gen würden, was den Inhalt Ihrer anderen Reden aus-
macht. Nicht resignieren, sondern realisieren, sagen Sie.
Jawohl, auch wir resignieren nicht vor den drohenden Beton-
wüsten. Wir resignieren nicht, wir wollen dagegen an-
kämpfen. Wir realisieren im Sinne des heiligen Franz mit
seiner Ode, mit seinem Sonnengesang an die Erde, wo er
die Erde lobt, die in ihrem bunten Blumenkleid und aus
Ihrem reichen Schosse unerschöpflich Früchte schenkt.
Das wollen wir realisieren. Wir resignieren nicht vor der
Macht einer zu weitgehenden Technik. Das ist der Grund,
wo sich die Ansichten zwischen Bundesrat und der Initiative
unterscheiden.

Ein Wort noch zu Herrn Ulrich. Jetzt sagt er, das sei eine
unmögliche und unüberdachte Initiative. Mit Herrn Ulrich
sitzen noch weitere wohl bestallte Regierungsräte – einer
der schönsten sitzt gerade rechts von mir – hier im Saale.
Sie sind vom Volk gewählt worden. Sie, Herr Bundesrat
Hürliemann, glauben nicht mehr an das Entscheidungsver-
mögen des Volkes. In Ihrer Jugendmalenblüte sind Sie
vom Volk zum Regierungsrat gewählt worden, und das
Volk hat Sie dann zum Ständerat gewählt, und damit wur-
den Sie durch das Volk Bundesrat. Der gleiche Bundesrat
Hürliemann will nun sagen, dieses Volk könnte nicht ent-
scheiden über Nationalstrassen. Selbstverständlich ist es
einfacher, ein technisches Projekt zu beurteilen, als einen
Mann in ein so hohes Amt zu wählen. Man könnte meinen,
das Volk bestünde aus Dummköpfen und beginne mit
Pressluftbohrern Nationalstrassen abzubrechen. Nichts
von alledem. Im Jahre 1973 waren wir im Weinland be-
droht durch eine unmögliche Strasse. Deshalb muss im
Kanton Schaffhausen eine nach Proporz zusammengesetzte
kantonsrätliche Kommission folgendes vorschlagen: In
die Verfassung des Kantons wird aufgenommen, dass die
Stellungnahme des Kantons Schaffhausen zuhanden des
Bundes über die Aufnahme von neuen Nationalstrassen
ins Nationalstrassennetz dem Volk vorzulegen ist. Wir sind
gebrannt, beim jetzigen System hat das Volk keine Mög-
lichkeit, einen Entscheid des Bundesrates, und sei er noch
so falsch, irgendwie anzufechten. Ich gebe gerne zu: Un-
ter der Aegide von Herrn Bundesrat Hürliemann – er hat
noch andere Departemente zu betreuen – herrscht ein gu-
ter Geist; das wollen wir zugeben. Aber auch für Sie, Herr
Bundesrat Hürliemann, wäre die Möglichkeit des Referen-
dums des Volkes nur von Nutzen, damit, wenn Ihre Ver-
waltung zu wuchern beginnt – das Amt für Strassenbau
will natürlich Strassen bauen, was soweit gut und recht
und auch vernünftig ist –, Halt geboten wird. Wieso brau-
chen wir Strassen für 140 bis 160 km/h, ausgebaut mit al-
len möglichen Radien, die sie haben müssen, mit dem
Unsinn übertriebener Anschlüsse? Das können Sie einfa-
cher und billiger haben! Die Drohung mit der Initiative
wird Gutes wirken. Das Beispiel des Damoklesschwert will
ich gar nicht gebrauchen. Wir haben jetzt keine Mög-
lichkeit, den volkswirtschaftlichen Unsinn, den Sie gewillt sind,
am Rawil zu begehen, zu beheben. Wenn die Initiative
ergriffen wird, wird sie ergriffen wegen des Rawiltunnels.

Das ist ein volkswirtschaftlicher Unsinn, den wir da im
Begriffe sind zu begehen. Ein weiteres Beispiel ist die drit-
te Spanne in die Westschweiz; Herr Kollege Morier-Ge-
noud hat davon gesprochen. Das ist unnötig. Glauben Sie
doch nicht, es könnte wegen irgendeiner Kleinigkeit das
Referendum ergriffen werden! Die Zeit hätten wir vielleicht
noch, nicht aber das Geld, so etwas zu inszenieren. Es
muss doch etwas von nationaler Bedeutung sein. Das
könnte Ihnen, Herr Bundesrat Hürliemann, nur recht sein.

Darf ich Ihnen und dem Bundesrat auch danken, dass Sie
auf einen Gegenvorschlag verzichtet haben. Sehen Sie: Zu
dieser Initiative kann man keinen vernünftigen Gegenvor-
schlag machen. Entweder will man die Kompetenz dem
Volk geben oder nicht. Beide Standpunkte sind vertretbar.
Da gibt es keinen Gegenvorschlag. Es wäre schön gewese-
nen, wenn Sie versucht hätten, das ganze noch einmal zu
besprechen. Aber in der jetzigen Situation konnten Sie
das nicht, und der Bundesrat will nicht!

Der langen Rede kurzer Sinn: Ich bin einverstanden mit
den Schlussfolgerungen in Artikel 1, bitte Sie aber und
stelle den Antrag, den Artikel 2 zu streichen, der da lautet:
«Volk und Ständen wird die Verwerfung der Volksinitiative
beantragt.» Ein guter Koch braucht nicht immer im Koch-
buch nachzuschauen. Unser Volk weiss schon, was es tun
will. Entweder ist man dafür oder dagegen. Wir müssen
doch nicht den verhinderten Lehrer hervorziehen und Volk
und Ständen diese Initiative zur Verwerfung vorlegen. Wir
legen sie vor; das ist das wesentliche. Ob das Volk sie
ablehnen will oder nicht, ist dann seine Sache. Ich möchte
Sie doch bitten, auf diesen Artikel 2 zu verzichten. Ich glau-
be eben im Sinne des heiligen Franz dürfte auch der Inno-
zenz mit mir einverstanden sein und mir zustimmen. Dann
sind wir nämlich einig; dann bringen wir die Geschichte
vor das Volk. Wir wollen dann einmal sehen, wer schliess-
lich recht hatte.

Ich habe in der Kommission ein gewagtes Wort aus-
gesprochen: Ich glaube eben an das Volk. Sie können mir
keinen einzigen Volksentscheid nennen, der etwa falsch
gewesen wäre! Ich bitte die Herren Kollegen, die das nicht
glauben, mir einen solchen zu nennen. (Zwischenruf: Es
kommt darauf an, wo man steht!) Es kommt nicht darauf
an, wo man steht!

Ich danke für die Botschaft. Es sind zwar einige Uebertre-
bungen darin enthalten, wie etwa dass die Nationalstras-
sen schön wären. Sie sind ein notwendiges Uebel, zu dem
man stehen muss. Ich gebe zu: Es gibt Bemühungen, das
einigermaßen gut zu machen. Ich darf ausdrücklich dan-
ken, dass die Belange des Heimat- und Naturschutzes vom
Departement bei Einsprachen berücksichtigt wurden. Das
ist immerhin hervorzuheben. Aber wir wollen nicht von der
Gnade des Herrn leben, sondern wir wollen das Recht
haben, mitzuwirken.

Ich bitte Sie, meinem Antrag, sofern Sie das können, zuzu-
stimmen.

Egli: Ich bin eigentlich glücklich darüber, dass heute hier
nicht eine Debatte über das Konzept des Nationalstrassen-
baus stattfindet. In der Kommission drohte zeitweilig, dass
sich die Debatte auf dieses Gebiet verlegen würde.

Heute geht es ja nur darum, ob wir dieser Initiative stattge-
ben können oder nicht. Ich bin dem Bundesrat zwar dank-
bar, dass er einen kleinen Rückblick über den Stand der
Dinge im Nationalstrassenbau gab, ohne die ganze Proble-
matik um das Konzept im Nationalstrassenbau aufzuwerfen.
Nach den bisherigen Voten ist es vielleicht doch auch
einmal am Platz, allen am Nationalstrassenbau beteiligten
Behörden die Anerkennung auszusprechen über das doch
ganz gewaltige Werk, das bisher geschaffen worden ist.

Dass dabei nicht alle Leute befriedigt werden konnten, ist
unvermeidlich. Was heute geschieht, ist nur die Exekution
eines Entscheides, der im Jahre 1960 hier in diesen bei-
den Parlamenten gefallen ist.

Man muss sodann auch anerkennen, dass sich die Behör-
den, sowohl in den Kantonen wie beim Bund, bemühten,
überall dort, wo Konflikte entstehen, diese auf dem Ver-
handlungswege zu beheben. Ich komme aus einem Kan-
ton, wo sich die Gemüter über solche Fragen erregt ha-
ben; und trotzdem hat man irgendwie den Weg gefunden.
Ich kann sowohl den kantonalen wie den Bundesbehörden
attestieren, dass man sich bemüht hat, an Ort und Stelle
mit den Beteiligten zu sprechen. An dieser Auffassung
werde ich auch nicht irre, wenn wir Briefe erhalten, wie

das gestern geschehen ist, in welchen man mit Schlagworten wie «Technokratie» und «Verwaltungswillkür» um sich wirft und die Unterschrift allein schon beweist, dass der Absender von sich selber mehr überzeugt ist als von der Sache, die er vertritt.

Noch ein Wort zur Gültigkeit der Initiative: Ich teile die Auffassung des Bundesrates, dass man die Initiative dem Volk unterbreiten soll; es ist politisch richtig. Man soll sich nicht dem Verdacht aussetzen, dass man aus formellen Gründen sich einem Volksentscheid entziehen will. Andererseits bestehen doch ernsthafte Bedenken zur Gültigkeit der Initiative. Ich kann mich jenen Staatsrechtlern nicht anschliessen, die der Auffassung sind, alles könne Gegenstand einer Volksinitiative sein, und über der Verfassung gäbe es überhaupt nichts mehr. Ich glaube, dieser Rechtspositivismus sollte heute überwunden sein, nach welchem wir nur dank der Verfassung überhaupt noch Menschen sind und Rechte haben. Wenn übereinstimmend eine Initiative dann als ungültig betrachtet wird, wenn sie etwas Unmögliches anstrebt, so sollte sich nach meiner Meinung dieser Begriff nicht nur auf die physische Unmöglichkeit beschränken. Es gibt auch eine rechtliche Unmöglichkeit. Wenn wir nur daran denken, wie viele Private aufgrund der Beschlüsse über die Strassenführung Dispositionen getroffen haben, wird der Rechtssicherheit kein Dienst geleistet, wenn Entscheidungen über die Strassenführung verpolitisiert werden. Nun noch zum Hauptgrund, weshalb ich der Auffassung der Initianten widerspreche: Es besteht heute allenthalben irgendwie der Trend, Aufgaben, die in unserer Rechtsordnung einer bestimmten Behördenstufe sachgerecht zugewiesen sind, einem breiteren Gremium zum Entscheid zu überlassen. Man schafft Kommissionen, um ein Departement zu entlasten, man holt Experten, um eine einzelne Amtsstelle zu entlasten; und wenn wir ganz ehrlich sind, pflegen vielleicht auch wir hin und wieder einer Vorlage, die uns nicht ganz passt, zuzustimmen, in der Hoffnung, es werde das Referendum ergriffen und das Volk dann entscheiden.

Wir müssen uns bewusst sein: Mit dieser Tendenz wird nicht nur das Mitspracherecht erweitert, sondern auch die Verantwortung abgeschoben; in der letzten Konsequenz führt dies dazu, dass alle für alles verantwortlich sind, d. h. mit anderen Worten: niemand für etwas. Aus diesem Grunde opponiere ich dieser Initiative, die dieser Tendenz entspringt.

M. Genoud: Je voudrais tout d'abord vous dire que je partage totalement le point de vue qui nous est exposé par le Conseil fédéral et que je ne peux souscrire aux critiques un peu vives qui ont été faites ce matin au sujet de l'attitude du département fédéral en matière de construction et de réalisation des autoroutes. Je dois, au contraire, souligner – je parle aussi par expérience – que la recherche des meilleures solutions avec les cantons et avec les communautés locales, a toujours été le souci de l'autorité fédérale et que si, parfois, des ententes parfaites n'ont pu être réalisées et qu'il a fallu, comme dans d'autres domaines, s'en remettre à des compromis, c'est que les difficultés techniques, notamment, et parfois les exigences financières et économiques aussi étaient telles que les vœux émis ne pouvaient pas être entièrement et aveuglément suivis.

Cela dit, je pense que, dans l'intérêt du respect du mandat que le peuple a donné à travers la Constitution à la Confédération, il est indispensable que nous gardions, aujourd'hui comme hier, un sain partage des compétences entre les diverses institutions du pays. La construction et la réalisation des routes nationales est une tâche d'exécution qui ne saurait être enlevée à l'exécutif, faute de quoi nous risquons de tomber dans la paralysie et dans l'impossibilité d'assurer le mandat constitutionnel.

Je me permets de rappeler que, s'il est sympathique de vouloir associer de plus en plus de monde aux décisions, il ne faut pas non plus perdre de vue qu'à force d'élargir le cercle des responsables, il n'y aura finalement plus de

responsabilités possibles et qu'on sera dans l'impossibilité de prendre des décisions. Permettez-moi de vous rappeler cette maxime de La Fontaine que je cite de mémoire: «Est-il question de délibérer, la cour en conseillers foisonne; faut-il exécuter, on ne rencontre plus personne!» Je pense que, même pour d'autres objets qui pourraient attirer les mêmes vues ou peut-être faire l'objet des mêmes revendications, il est nécessaire que nous songions toujours à un partage très clair des compétences, cela dans l'intérêt de l'exécution des tâches de l'Etat.

Je ne veux pas m'étendre sur ce qui a été à nouveau rappelé tout à l'heure, sur ce non-sens d'une conception d'autoroute à travers le Rawil pour des raisons de concurrence économique avec un chemin de fer dont nous venons de décider récemment la modernisation. Qu'il me suffise de redire ici que, pour le moment, le chemin de fer en question ne présente pas de déficit à couvrir mais que, par contre, nos Chemins de fer fédéraux accusent déjà des chiffres rouges de taille. On pourrait donc imaginer que c'est aussi dans d'autres parties du pays que cette concurrence des autoroutes par rapport aux chemins de fer devrait être réduite, et que l'on pourrait peut-être même imaginer que l'on organise un transport de voitures par rail entre Schaffhouse et Zurich, de façon à renflouer les comptes des CFF! Je crois que cet argument n'est vraiment pas déterminant et qu'il faut une fois pour toutes reconnaître que le Valais, dans sa position excentrique par rapport à la Suisse, a besoin d'une autre communication avec le cœur du pays, avec la Ville fédérale, d'une autre communication que celle qui fait que chaque passage demande à l'automobiliste de devoir déboursier 28 francs. Je ne sais si les autres régions du pays s'accommoderaient de ce système discriminatoire qui oblige à acquitter un péage aussi élevé pour rejoindre le centre du pays.

Je m'oppose donc à la proposition qui est faite de biffer l'article 2 et m'en tiens intégralement à la proposition faite par le Conseil fédéral.

Dillier: Ich möchte mich zur Frage äussern, ob diese Initiative ungültig zu erklären sei, und dabei die Ueberlegung des Herrn Egli noch etwas weiterführen. Ich glaube nämlich, dass diese Frage sowohl in der Botschaft des Bundesrates als auch in der Kommission – der ich nicht angehörte – etwas zu kurz gekommen sei; nicht so sehr, weil ich die Volksabstimmung allzu stark fürchte, sondern hauptsächlich deshalb, weil wir hier ein Präjudiz schaffen würden, das für die Zukunft sehr gefährlich werden könnte.

Ich möchte nun aber nicht etwa an unseren verunglückten Versuch anknüpfen, die Initiative der Nationalen Aktion über das Staatsvertragsreferendum ungültig zu erklären. Im vorliegenden Fall ist die Rechtslage meines Erachtens viel eindeutiger. An der Einheit der Materie gibt es bei dieser Initiative «Demokratie im Nationalstrassenbau» im Lichte der bisherigen Praxis wohl nichts zu rütteln. Es ist zulässig, einen Hauptantrag mit einer Uebergangsbestimmung zu verbinden, wenn zwischen beiden ein genügender innerer Zusammenhang besteht, und das trifft hier wohl zu. Dagegen ist meines Erachtens diese Initiative ungültig zu erklären, weil ihre Uebergangsbestimmung tatsächlich undurchführbar wäre. Die Botschaft des Bundesrates sagt auf den Seiten 20 und 21: «Die Uebergangsbestimmung der Initiative müsste zu volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch widersinnigen Konsequenzen führen. Sie bewegt sich an der Grenze des praktisch Möglichen und rechtlich Zulässigen. . . Dieser Zusatz wirft eine Reihe schwieriger Auslegungsfragen auf und hätte unter Umständen schwere Folgen. . . Es wäre nun unvernünftig, das Risiko einzugehen, dass die entstandenen Strassenbauten wieder abgetragen werden müssten. Die Folgen solcher Volksentscheide wären kaum auszudenken. Soeben dem Betrieb übergebene neue Nationalstrassen müssten unter Umständen

geschlossen und unter erheblichem baulichem Aufwand wiederum abgerissen werden. Hunderte von Millionen Franken, die für die Erstellung der Werke aufgewendet wurden, und Dutzende von Millionen Franken, die der Abbruch der Bauwerke erfordern würden, wären verschwendetes Geld. Man hätte zahllosen Grundeigentümern für den Bau der Nationalstrasse unnötig Land weggenommen und vollzogene Güterzusammenlegungen gerieten wiederum in ein neues, Jahre dauerndes, Umlageverfahren. . . Alle diese denkbaren Konsequenzen der Uebergangsbestimmung beeinträchtigten die Rechtssicherheit stark. Entscheidungen, die Bund, Kantone und Gemeinden in der Strassenplanung, in der Raumplanung und im Strassenbau getroffen haben und Dispositionen unzähliger Grundeigentümer, also persönliche Eigentums-, Besitzes- und Vermögensverhältnisse, könnten durch Volksabstimmungen im Sinne der Uebergangsbestimmung der Initiative mit einem Schlag einschneidend verändert werden. Damit rührte die neue Rechtsordnung an eine wichtige Grundlage unseres Staates und insbesondere unserer Demokratie.»

Trotz diesen – fast vernichtenden – Feststellungen, denen beigeipflichtet werden muss, kommt der Bundesrat zum Schluss, die Initiative sei gültig. Vielleicht liegt das daran, dass diese Schlussfolgerung über die Gültigkeit nicht im Anschluss an die Ausführungen auf den Seiten 20/21, die ich soeben zitiert habe, gezogen wird, sondern 17 Seiten weiter vorne. Ich zitiere: «Wohl könnte die Uebergangsbestimmung zu einem negativen Volksentscheid über eine inzwischen erstellte Nationalstrassenstrecke führen, was volkswirtschaftlich und finanziell schädliche Konsequenzen hätte. Etwas Unmögliches oder Undurchführbares beinhaltet sie aber nicht. Es würde technisch keine unüberwindbaren Schwierigkeiten bereiten, eine neu erstellte Nationalstrasse abzubauen und den ursprünglichen Zustand wieder herzustellen. Nur bei offensichtlicher Unmöglichkeit könnte eine Initiative als ungültig erklärt werden.»

Wenn es nur darum ginge, bereits erstellte Strassen abzubauen und technisch den früheren Zustand wieder herzustellen, wäre dies – ich gebe dies zu – nicht absolut undurchführbar. Ich kehre aber wieder zurück auf Seite 21 der Botschaft und zitiere nochmals: «Dispositionen unzähliger Grundeigentümer, also persönliche Eigentums-, Besitzes- und Vermögensverhältnisse, könnten . . . mit einem Schlag einschneidend verändert werden.» Dies müsste unter Umständen vier bis fünf Jahre nach der Durchführung wertvoller Güterzusammenlegungen, nach dem Abbruch ungezählter Gebäude und bei weitgehend neuen Grundeigentumsverhältnissen geschehen. Solchen Güterzusammenlegungen würde mit einem Schlag die Rechtsgrundlage entzogen, aber die Wiederherstellung des früheren Zustandes wäre weder mit einem Schlag noch mit mehreren Schlägen möglich.

Beim Film kann man die abgespulte Rolle als sogenanntes «feed back» einfach wieder rückwärts laufen lassen. Wir erinnern uns alle an die lustigen Szenen, die entstehen, wenn beispielsweise die verstreut herumliegenden Scherben einer Vase plötzlich wieder einem Zentrum zufliegen und im Nu wieder die alte Vase ohne Spalten und Risse dasteht. Bei den zahlreichen Eigentumsänderungen, die für den Bau einer neuen Strasse nötig werden, wäre dieser Zaubertrick nicht anwendbar. Man könnte zwar dem einen und anderen Grundeigentümer seine paar Quadratmeter wieder zurückerstatten und den Preis von ihm zurückerlangen. Aber was müsste in den zahlreichen Fällen geschehen, wo grosse Flächen, ganze Heimwesen, den Eigentümer gewechselt haben? Jeder, der mit dem durch den Strassenbau herbeigeführten neuen Zustand nicht zufrieden wäre, würde die Wiedereinsetzung in das frühere Eigentum mit Recht verlangen. Aber jeder, dem der neue Zustand lieb geworden ist, würde sich widersetzen und würde eine behördliche Exmission als Rechtsbruch empfinden.

Absolut undurchführbar wäre dieses «feed back» in den Fällen, in denen seither Veräusserungen an Dritte, beispielsweise infolge Erbgang, stattgefunden haben; Dritte, die als gutgläubige Erwerber in ihren neuen Rechten doch zu schützen wären. – Nehmen wir den Fall eines Bauern, der sich nur widerstrebend durch die Nationalstrasse von seinem Heimwesen verdrängen liess, der aber seither mit dem Erlös im landwirtschaftlich ertragreicheren und günstiger zu bebauenden Gebiet eine Ersatzliegenschaft erworben und dort Wurzeln geschlagen hat. Er will nun nicht mehr zurück; und wenn er es noch wollte, würde es ihm kaum möglich sein, jemanden zu finden, der ihm für seine neue Liegenschaft soviel gäbe, dass er dem Kanton den Preis zurückerstatten könnte, den er seinerzeit für den Erwerb der neuen Liegenschaft erhalten hatte.

Das Bundesgericht hat im BGE 99 Ia, Seite 402 ff., im Zusammenhang mit einer kommunalen Initiative als allgemeinen Rechtsgrundsatz erklärt, dass ein solches Begehren dann als ungültig zu behandeln sei, «wenn es praktisch undurchführbar wäre, einen getroffenen Beschluss wieder rückgängig zu machen, z. B. weil das beschlossene Werk schon ganz oder zum Teil ausgeführt ist». Dieses Kriterium des Bundesgerichtes sollte auch für uns gelten. Wir haben bei dieser Uebergangsbestimmung wieder einmal einen jener Fälle, bei denen an sich ehrliche – Ich denke an Herrn Kollege Graf –, aber etwas einseitige Idealisten ihrem Prinzip zuliebe, ohne Rücksicht auf die Realitäten, bereit sind, die Rechtssicherheit, das Vertrauen des Bürgers in die ordnungsgemäss gewachsene Rechtsordnung zu opfern, um das Vermögen und auch das Glück einzelner Mitbürger einfach als «quantité négligeable» zu behandeln und über rechtsgültige Verträge, im Grundbuche verbriefte Rechtszustände einfach hinwegzuschreiben. Die Furcht vor solch mangelnder Rücksichtnahme auf den einzelnen betroffenen Bürger war ja wohl ein Hauptgrund für die vielen Nein gegen das Raumplanungsgesetz, das man grundsätzlich nicht ablehnen kann.

Aus diesen Gründen folgt nach meiner Auffassung, dass die Initiative undurchführbar ist und daher als ungültig erklärt werden müsste. Ich habe aber Verständnis dafür, dass wir nach einem einzigen Votum, das so stark im Gegensatz zum Bundesrat und zur einhelligen Kommission steht, noch zögern, den Schritt zur Ungültigerklärung jetzt zu tun. Eine Schwalbe macht ja bekanntlich noch keinen Frühling. Ich verzichte daher darauf, einen Antrag zu stellen, da ich im jetzigen Stadium einen formellen Mehrheitsentscheid zugunsten der Gültigkeit der Initiative vermeiden möchte. Ich möchte aber die Hoffnung ausdrücken, dass die nationalrätliche Kommission meine These unter die Lupe nehmen und die Frage der Ungültigerklärung zuhanden des Zweitrates noch genauer abklären werde. Dabei geht es mir – wie schon gesagt – nicht so sehr um die Initiative selber als darum, ein gefährliches Präjudiz zum Nachteil der Rechtssicherheit für alle Zukunft zu verhindern.

Ulrich, Berichterstatter: Gestatten Sie mir nur eine ganz kurze Richtigstellung zum Votum von Herrn Kollege Graf. Herr Kollege Graf hat mir unterschoben, ich hätte erklärt, die Initiative sei eine unmögliche Initiative. Das habe ich nicht gesagt. Ich möchte das hier richtigstellen, sondern ich habe gesagt: Die Uebergangsbestimmung sei eine unmögliche, und das ist ein sehr wesentlicher Unterschied. Ich möchte das hier richtiggestellt haben. Im übrigen habe ich gar nichts gegen Grafen, aber sie sollten sich auch an die Tatsachen halten. Ich danke.

Weber: Ich verstehe den Unwillen des Volkes über gewisse Nationalstrassen, und zwar gebaute und projektierte. Dabei bin ich davon überzeugt, dass der Bundesrat alles versucht, um jede Korrektur vorzunehmen, die noch möglich ist, auch dann, wenn sie über Verzichte gehen wird. Eines muss aber heute doch auch noch in Erinnerung gerufen werden. Es ist auch schon angetönt worden. Ich

erinnere mich an die Zeit, da die Nationalstrassen geplant wurden und das Volk sowohl wie auch die Volksvertreter ihre Exponenten nach Bern schickten, um den Bundesrat inbrünstig darum zu bitten, ihre Stadt, ihre Region und ihren Kanton bei der Festlegung des Nationalstrassennetzes nicht zu vergessen. Die Nationalstrassen waren begehrte Dinge. Wie auch das Volk und seine Meinung zwispältig sein kann, geht aus einem Beispiel hervor: Stadtmann Rothen von Grenchen wurde seinerzeit mit einer Delegation nach Bern geschickt mit dem Auftrag, den Bundesrat zu überzeugen, dass Grenchen unbedingt einen Anschluss an die N 5 brauche. Die Zeiten ändern, die Leute auch und vor allem ihre Auffassung. So wollte Grenchen vor einem Jahr den gleichen Stadtmann und heutigen Nationalrat wieder zum Bundesrat schicken, damit er ihn überzeuge, dass der Anschluss an die N 5 so ungefähr das Dummste wäre, was gemacht werden könnte. Herr Rothen hat sich nicht missbrauchen lassen und sich mit Recht geweigert, diesen Gang nach Bern anzutreten. So kann das nicht gehen. Es wäre interessant, einmal zu untersuchen, wie viele solche Gesinnungswandel es im ganzen Lande gibt. Ich unterstütze alle Bestrebungen, die nach einer Neuüberprüfung des Nationalstrassennetzes im Rahmen des Möglichen verlangen. Dies auch, wenn gewisse Schwierigkeiten in Kauf genommen werden müssten. Auf die Dauer gesehen wäre es möglich, dass diese Schwierigkeiten, und zwar auch solche, wie sie von Herrn Dillier aufgezählt worden sind, weniger schlimm sind als nur eine zuviel gebaute Nationalstrasse. Davon bin ich überzeugt. Die Gründe, die zum Antrag auf Ablehnung der Initiative führen, sind dargelegt worden. Ich verzichte darauf, sie zu wiederholen. Aber aus Gründen der Rechtssicherheit können wir heute nichts anderes tun, als dem Antrag des Bundesrates zu folgen, und ich möchte noch einmal betonen, dass ich davon überzeugt bin, dass der gleiche Bundesrat alles versuchen wird, Korrekturen vorzunehmen. Ich möchte ihn meinerseits darum bitten.

Bundesrat Hürlimann: Ich möchte zunächst Herrn Ständerat Ulrich sehr danken, dass er die eingehenden Beratungen Ihrer Kommission sehr konzise und objektiv wiedergegeben hat. Die Diskussion gibt mir Gelegenheit, auf gewisse Aspekte dieses nicht so einfachen Problems noch zusätzlich einzugehen.

Zunächst einmal ein grundsätzliches Wort zur Etikette, mit der diese Initiative versehen wurde, mit dem Begriff der Demokratie nämlich. Ich glaube, ein wesentlicher Bestandteil echter Demokratie ist Rechtssicherheit. Wenn wir in unserem Lande und in unserem Staate, der reichlich komplex aufgebaut ist, von der Gemeinde über die Kantone zum Bund, die Rechtssicherheit verlieren und uns nicht an ganz bestimmte Regeln und Beschlüsse halten können, dann ist etwas Entscheidendes gefährdet. Es gibt Länder, welche die Nationalstrassen nach einem viel einfacheren Verfahren bauen, Staaten, in denen niemand gefragt wird, wo keine Bestimmung vorgesehen ist, dass der Staat selber nur die Oberaufsicht hat, währenddem der Bau in die Kompetenz der nächstgelegenen Staatsorgane fällt, nämlich in unserem Fall in die Zuständigkeit der Kantone. «Der Bund hilft mit, das Nationalstrassennetz sicherzustellen», aber schon im nächsten Absatz der Bundesverfassung heisst es: «Die Nationalstrassen werden von den Kantonen gebaut.» Wenn in einem so komplizierten Verfahren – und das ist es – bewusst und gewollt, unserer föderativen Struktur angemessen, die Rechtssicherheit aufgegeben wird, dann wird ein ganz entscheidendes Element von Demokratie preisgegeben.

Ich weiss nicht, ob es ein besseres Verfahren gibt als dasjenige, welches wir tagtäglich praktisch anwenden, indem wir nämlich alle jene, die im Zusammenhang mit dem Nationalstrassenbau Anliegen haben, anhören, vor allem auf Gemeindestufe. Mit Rücksicht auf die zitierte Bestimmung stelle ich nur immer eine Bedingung, nämlich, dass bei diesen Besprechungen auch der Kanton vertreten sein muss, damit der Dienstweg eingehalten ist. Aber ich emp-

fange jahraus, jahrein ständig Delegationen von Stadt- und Gemeinderäten im Zusammenhang mit dem Bau von Nationalstrassen. Wenn ich hier über die Reihen blicke, wissen Sie genau, dass Sie und Ihre Kollegen im Grossen Rat ständig mit solchen Anliegen – legitimweise – bei uns vorsprechen, sei es beim Amt für Strassen- und Flussbau oder sei es bei mir persönlich. Ich führe praktisch während jeder Session solche Besprechungen durch, bei denen man auf die Anliegen eingeht, und ich bin dabei sehr oft in der Lage, den Gesuchstellern nicht eine oder zwei Varianten zu unterbreiten, sondern es geht oft um 10, 15 oder 20 Varianten, im Bestreben, die bestmögliche Lösung zu suchen. Ich möchte Sie fragen, ob es ein besseres Mittel gibt, auf die Anliegen der Bevölkerung, der Gemeinden und Städte einzugehen, als dass man miteinander spricht und nach gemeinsamen Lösungen sucht? Wir haben auf diese Art die Lösung in Faido gefunden; wir haben auf diese Art Ligerz in voller Uebereinstimmung mit den Instanzen des Natur- und Heimatschutzes und des Gemeinderates gelöst; wir haben in Werdenberg verschiedene Gemeindebehörden angehört, die mir vor allem vortrugen, dass sie bauen möchten. Die Beispiele in dieser Richtung liessen sich vermehren.

Ich komme am Schluss noch aus einem ganz bestimmten Grund auf ein vielzitiertes Beispiel, das erst im Planungsstadium steht, nämlich auf den Rawil, zurück.

Vergleichen Sie einmal diese Regelung des Rechtsschutzes, der Beschwerdemöglichkeit mit unserem Eisenbahnrecht, dann werden Sie feststellen, dass das Nationalstrassenrecht um einiges demokratischer ist als etwa das Eisenbahnrecht, weil seinerzeit die Eisenbahnen gar nicht hätten gebaut werden können, wenn man nicht viel einschneidendere Bestimmungen in bezug auf die Realisierung der Schienenstränge in der Gesetzgebung vorgesehen hätte.

Wir haben mit Rücksicht auf diese Rechtssicherheit immer am Konzept vom Jahre 1960, wie es durch die Bundesversammlung rechtskräftig festgelegt wurde, festgehalten. Die Tendenz war zeitweilig eine völlig andere; man wollte in den sechziger Jahren jede Zweit- und Drittklassstrasse zu Nationalstrassen machen. Der Bundesrat hat sich damals zur Wehr gesetzt und erklärt: Jetzt wird an dieser Konzeption festgehalten, und sie wird zunächst realisiert. Dieser Haltung des Bundesrates, Herr Ständerat Graf, verdanken Sie es, dass wir die Weinlandstrasse überhaupt nicht zur Diskussion gestellt haben, obwohl das im süddeutschen Raum sehr deutlich gefordert wurde. Wir haben uns immer auf den Standpunkt gestellt: Jetzt halten wir uns an den Auftrag der Bundesversammlung, das jetzt geltende Konzept zu realisieren; wir lassen nichts wegnehmen, aber wir lassen es auch nicht erweitern. Nun glaubt man, ein zusätzliches Verfahren einbauen zu müssen, mit der Möglichkeit, gewisse Strecken zur Diskussion zu stellen.

Da stellt sich zunächst die Frage nach der Gültigkeit der Initiative. Ich bin Herrn Ständerat Dillier sehr dankbar, dass in den zukünftigen Materialien der Beratungen ein Votum enthalten sein wird, das solche Initiativen noch etwas kritischer beurteilt, als wir es getan haben. Wir haben nämlich auch sehr eingehend geprüft, ob wir Ihnen allenfalls beantragen sollen, diese Initiative ungültig zu erklären. Wir haben Ihnen dargelegt, weshalb wir es nicht getan haben, und ich gebe ohne weiteres zu, dass nicht so sehr die technischen Ueberlegungen des Schleifens – es geht vor allem um die sogenannte Uebergangsbestimmung – einer gebauten Nationalstrasse das Kritische an dieser Uebergangsbestimmung ist, sondern die damit verbundene Veränderung im Grundeigentumsbesitz. Das ist die Problematik, die mit diesen Bauten herbeigeführt wurde. Es gilt zu bedenken, dass heute schon Liegenschaften und Grundstücke gekauft werden für Nationalstrassen, die vielleicht erst in den nächsten zehn Jahren realisiert werden, wenn sich ein solcher freihändiger Kauf anbietet. Wir könnten allenfalls enteignetes Land nach Enteignungsgesetz – was theoretisch möglich ist – wieder zurückstat-

ten. Das freihändig erworbene Land müsste nicht zurückgegeben werden, da immerhin rechtsgültige Landerwerbsverträge bestünden. Das freierworbene Land würde in einem nachfolgenden Güterzusammenlegungsverfahren wiederum neu verteilt, so dass wir nach wie vor glauben, aus all diesen Gründen wäre es politisch unklug – wie es Herr Ständerat Egli mit Recht betont hat –, diese Frage praktisch auf des Messers Schneide zu treiben. Wenn Sie dann noch die letzten beiden Bundesgerichtsentscheide mitberücksichtigen, die ausgerechnet diese Themen zum Gegenstand haben: Eine Beschwerde in Zürich gegen einen Entscheid des Kantonsrates, wonach eine Initiative zum Thema «Demokratie im Nationalstrassenbau» gültig sei, und, nachdem im Zusammenhang mit einem Beschluss des Kantonsrates des Kantons Solothurn über ein Nationalstrassenstück ein ähnlicher Entscheid fiel, gilt es, das Volksrecht sehr extensiv auszulegen.

Noch einige Bemerkungen zu den Ausführungen der Herren Morier-Genoud und Graf: Es ist nicht so, dass wir Nationalstrassen bauen wollen, sondern wir müssen Nationalstrassen bauen. Wir haben einen klaren Auftrag in der Verfassung und im Bundesbeschluss aus dem Jahre 1960: Der Bund will auf dem Wege der Gesetzgebung die Errichtung und Benützung eines Netzes von Nationalstrassen sicherstellen. Das ist der Auftrag, der uns durch die Verfassung gegeben ist. Es zeigt sich, dass jener Auftrag, den man uns mit der Bundesverfassung erteilt hat, ausserordentlich notwendig und richtig war. Das Nationalstrassennetz, wie es jetzt rechtskräftig besteht, wurde Ende der fünfziger Jahre für einen Strassenverkehr geplant, wie er damals mit einer Million Motorfahrzeuge für das Jahr 1980 vorausgesagt worden war. In Tat und Wahrheit hatten wir bereits im Jahre 1963 diese eine Million Motorfahrzeuge in unserem Land, und wir werden im Jahre 1980 das Doppelte dessen haben, was wir im Jahre 1960, als wir die Nationalstrassen konzipierten, für diesen Zeitpunkt errechnet und vorausgesagt haben.

Mit anderen Worten: Der Verkehr ist ein Faktum; diese Strassen sind für die Bewältigung des Verkehrs gefordert worden. Wenn Sie dann noch die Autobahndichte in Deutschland, Frankreich oder Italien in Ihre Überlegungen miteinbeziehen, kommt dazu, dass wir unsere Grenzen nicht schliessen können. Sie kennen das Problem aus dem Raume Singen, Herr Ständerat Graf: Dieser Verkehr ist einfach vorhanden, und wenn er nicht durch entsprechende Strassen abgenommen wird, fliesst er dennoch durch unser Land.

Anfang 1974 sagte mir Kollege Ritschard: Bauen Sie um Himmelswillen die Nationalstrassen aus; ich bewältige den Güterverkehr mit dem jetzt vorhandenen Rollmaterial nicht mehr. Das war noch in den glorreichen Zeiten, als die Wirtschaft prosperierte und die wir jetzt bereits zur Geschichte zählen. Wir waren damals nicht einmal mehr in der Lage, den Güterverkehr über die Schiene abzunehmen. Sie wissen, wie die Diskussion zum Thema Schiene/Strasse heute läuft. Das ändert aber nichts an der Tatsache, dass der rollende Verkehr zunimmt. Das ist nicht meine Erfindung und nicht unbedingt von mir postuliert; im Gegenteil: Ich bin ein Freund der Aufgabenteilung zwischen Schiene und Strasse und darf gleich beifügen: Ich unterstütze jede Massnahme, die den Schwerverkehr von der Strasse auf die Schiene leitet, weil uns diese schweren Lastenzüge viel mehr schaden als tausend private Motorfahrzeuge.

Die Strassen werden zur Bewältigung des Verkehrs also gefordert; wir können nicht mehr zurück in die Postkutschenezeit. – Eines muss ich sehr deutlich sagen, Herr Ständerat Graf: Ich bin im Zusammenhang mit dem Bau von Nationalstrassen nie in irgendeinem Gewissenskonflikt geraten mit dem Auftrag, die Landschaft zu schützen oder die Umwelt zu schonen; denn wenn wir diesen Verkehr durch die Dörfer und Städte hindurchleiten müssen, schaden wir allen Menschen, ihren Siedlungen und Städten.

Wir könnten unsere Dörfer und Städte gar nicht mehr in der bisherigen Art erhalten.

Sie sind Bewohner der erhaltenswerten und wunderschönen Stadt Stein am Rhein, Herr Ständerat Graf. Weil ich dieses selten schöne Ortsbild schonen möchte vor dem Verkehr, von dem ich vorhin sprach, habe ich die beiden Kantone Thurgau und Zürich mit allen Mitteln darin unterstützt, dass eine Brücke bei Hemishofen gebaut wird, die Stein am Rhein vom Verkehr entlastet. So sind die Zusammenhänge – Herr Ständerat Graf – zwischen Nationalstrassenbau und Umwelt- oder Landschaftsschutz. Ich bin überzeugt, dass es eine ausserordentlich umweltschutzfreundliche Massnahme ist, die wir hier in unserer schönen Landschaft realisieren müssen. Wir schützen damit den Menschen, seine Dörfer und Städte. Wir haben beispielsweise letztes Jahr wegen Belagsarbeiten einige Wochen lang während der Hochsaison die N1 über Egerkingen umleiten müssen. Was haben uns diese Leute geschrieben? Sie fragten immer wieder, wann endlich der Verkehr wieder aus dem Dorf herausgenommen werde, es sei nicht mehr zu ertragen.

Ich darf noch beifügen: Ein Evangelium ist natürlich auch das Nationalstrassenkonzept nicht; sakrosankt sind diese Strecken in keiner Weise. Ich bin zu lange in der Politik tätig, um nicht zu wissen, dass jeder Beschluss überprüft werden kann. Aber es ist ein riesiger Unterschied zwischen dem Zeitpunkt, da eine Nationalstrasse mit Rücksicht auf den Landschaft- und Umweltschutz geplant wird, und der Herausnahme aus dem Strassennetz durch einen einfachen Federstrich. Damit würde den Kantonen und Gemeinden ein denkbar schlechter Dienst geleistet.

Die Gesamtverkehrskonzeption baut auf zwei Fakten auf: Auf unserem Eisenbahnnetz (SBB und Privatbahnen) und auf dem rechtskräftig beschlossenen Nationalstrassennetz. In Kantonen und Gemeinden gehen die verschiedenen Planungen (Raumplanung, Zonenordnung und so weiter) von dieser Konzeption aus, die die Bundesversammlung rechtskräftig beschlossen hat. Es ist durchaus offen, wie wir diese Strassen bauen, wann wir sie bauen, aber wir sollten unter keinen Umständen – wie einleitend gesagt – zu einer Rechtsunsicherheit Anlass geben, indem wir nun plötzlich aus irgendeiner Situation heraus sagen: Diese Strecke wird gestrichen oder einem Volksentscheid unterstellt. Die Zeiten ändern, die Stimmungen auch; Herr Ständerat Weber hat Ihnen das an einem anschaulichen Beispiel dargelegt. Da muss man ruhig Blut bewahren und am Beispiel des Rawil erkennen, wie solche Probleme eigentlich bewältigt werden sollten und müssten. Als der Rawilpass mit dem Simmental ins Nationalstrassennetz aufgenommen wurde, war der Vorschlag völlig unbestritten. Er wurde mit der Begründung aufgenommen: Wir schaffen im Nationalstrassennetz drei Durchgänge: Bernardino im Bündnerland, Gotthard – der Tunnel kam später dazu – und Rawil. Es sind die drei grossen Ueberquerungen im Alpenraum, die übrigens – nebenbei gesagt – nicht nur für den Verkehr, sondern auch für unsere Landesverteidigung von grösster Bedeutung sind. Es sind auch die drei grossen Räume – Graubünden, Gotthard und Wallis – im Bereich des dritten Armeekorps. Niemand erklärte damals, das sei nicht vernünftig.

Plötzlich ist nun, wie das Herr Weber schilderte, eine Stimmung aufgebrochen, der Rawil sei nicht zu bauen. Dazu darf ich erklären: Zunächst untersuchen wir, ob wir den Tunnel überhaupt bauen können; das wissen wir noch nicht. Nur mit Sondierbohrungen kann das nicht entschieden werden; wir müssen einen sogenannten Sondierstollen bauen. Wann wir den Rawil bauen, wissen wir auch nicht; das ist noch völlig offen; denn es gibt Dinge, die viel dringender sind, obwohl ich sofort beifügen muss: Die Situation im Simmental ist für die zwölf betroffenen Dörfer auf lange Sicht nicht mehr tragbar. Sowohl im Sommer als auch im Winter herrscht vor allem an Wochenenden ein immenser Durchgangsverkehr, der unzumutbar ist. In irgendeiner Form muss eine Lösung zur Entlastung dieser

Siedlungen gefunden werden. Nehmen Sie das Beispiel Rawil und unterwerfen sie das einem Volksentscheid. Dann stimmt das Schweizer Volk über ein Anliegen ab, das ein Anliegen des Kantons Bern, vor allem des Simmentals einerseits und des Kantons Wallis andererseits ist. Es handelt sich nicht nur um ein rein verkehrstechnisches Problem. Aus der Sicht des Wallis als Randkanton würde ein negativer Entscheid – davon bin ich felsenfest überzeugt – nicht verstanden. Was dann im Wallis passiert, ist nicht mehr ein Anliegen des Verkehrs, sondern eine Belastung des Verhältnisses in unserem Föderativstaat zwischen einem Randkanton, einem Bergkanton und den übrigen Ständen. Das muss miteinbezogen werden, vor allem in diesem Saale, meine Herren Ständeräte, wo Anliegen von Minderheiten Beachtung finden. Wir sind gross geworden, weil wir es immer verstanden haben, auf sprachliche und religiöse Minderheiten in dieser Gemeinschaft Rücksicht zu nehmen, und wir sollten von dieser Lehre der Geschichte nie abweichen. Sie sehen an diesem Beispiel – ich habe dies absichtlich am Schluss erwähnt –, wie gefährlich es staatspolitisch sein könnte, wenn Emotionen zu Volksentscheiden führten, die Minderheiten mit Problemen belasteten, mit denen sie nicht fertig würden. Zum Schluss möchte ich Sie ersuchen, Vertrauen zu haben, dass wir die Rechtssicherheit und damit den besten Garanten echter Demokratie hochhalten wollen und dass wir alles tun, um die notwendigen Strassen so umweltschonend als nur möglich in unsere Landschaft einzufügen. Wir erfüllen dabei einen Auftrag, der uns durch Sie und durch das Schweizer Volk in der Verfassung gegeben ist.

Abstimmung – Vote

Art. 2

Für den Antrag Graf	32 Stimmen
Dagegen	1 Stimme

Gesamt Abstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussesentwurfes	36 Stimmen
Dagegen	1 Stimme

An den Nationalrat – Au Conseil national

76.403

Postulat Knüsel. Invalidenversicherung. Operations- und Heilungskosten Assurance-invalidité. Frais d'opération de guérison

Wortlaut des Postulates vom 24. Juni 1976

Gemäss Artikel 12 des Bundesgesetzes über die Invalidenversicherung hat jeder Versicherte Anspruch auf medizinische Massnahmen, die unmittelbar auf die berufliche Eingliederung gerichtet und geeignet sind, die Erwerbsfähigkeit dauernd und wesentlich zu verbessern oder vor wesentlicher Beeinträchtigung zu bewahren. In jüngster Zeit besteht bei der IV die Tendenz, sich finanziell zu entlasten. So werden Badekuren im Lähmungsinstitut oder der Rheumaklinik Leukerbad nicht mehr übernommen, obwohl diese mit gezielter Lähmungstherapie verbundenen Kuren bei Lähmungspatienten notwendig sind, um eine wiedererworbene Erwerbsfähigkeit oder auch nur die Fähigkeit, sich selbst helfen zu können, zu erhalten.

Die neueste Sparmassnahme des Bundesamtes für Sozialversicherung besteht in der generellen Weisung, Leistungen für Hüftgelenkoperationen und Prothesen abzulehnen. Die Zerstörung der Hüftgelenke kann gewiss nicht als labiles Krankheitsgeschehen bezeichnet werden. Bei der neuerlich zunehmenden Ablehnung in der Anerkennung von

Geburtsgebrechen verhält es sich ähnlich. Mit dieser neuen Praxis versucht sich die IV finanziell auf Kosten der anerkannten Krankenkassen zu entlasten, die ohnehin unter einem enormen Kostendruck leiden. Die Kosten der Krankenpflegeversicherung steigen auch heute noch jährlich um 15 Prozent. Die Individualprämien haben ein Ausmass erreicht, das insbesondere für wirtschaftlich Schwächere nicht mehr erhöht werden kann.

Der Bundesrat wird ersucht, in der Anerkennung von Gebrechen durch die IV die alte, bewährte Praxis wieder einzuführen.

Texte du postulat du 24 juin 1976

Selon l'article 12 de la loi fédérale sur l'assurance-invalidité, «l'assuré a droit aux mesures médicales qui sont directement nécessaires à la réadaptation professionnelle et sont de nature à améliorer de façon durable et importante la capacité de gain ou à la préserver d'une diminution notable». Depuis peu, l'AI a tendance à se décharger de ses obligations financières. Elle n'assume plus les frais de cures balnéaires faites à Loèche-les-Bains sous le contrôle de l'Institut pour paralysés ou de la Clinique pour rhumatisants, quoique ces cures, liées à une thérapeutique adéquate, soient nécessaires aux paralysés pour leur permettre de maintenir leur capacité de gain recouvrée ou simplement de se tirer d'affaire par leurs propres moyens.

Cette mesure d'économie, prise tout récemment par l'Office fédéral des assurances sociales, consiste à donner pour instruction générale de refuser les prestations pour les opérations des articulations de la hanche et les prothèses. Or l'altération des articulations de la hanche ne peut certes pas être considérée comme un processus pathologique labile. Le refus de plus en plus fréquent de reconnaître des infirmités congénitales procède d'une tendance analogue. Par cette nouvelle pratique, l'AI cherche à se dégager de ses obligations financières au détriment des caisses-maladie reconnues qui, elles aussi, subissent les conséquences d'une extraordinaire augmentation de coûts. Encore à l'heure actuelle, l'assurance pour frais médicaux et pharmaceutiques renchérit de 15 pour cent par an. Les primes individuelles sont si élevées qu'on ne peut plus les majorer, surtout aux dépens des économiquement faibles.

Le Conseil fédéral est invité à rétablir l'ancienne pratique permettant à l'AI de reconnaître les infirmités congénitales, système qui avait donné de bons résultats.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Arnold, Baumberger, Bourgknecht, Bürgi, Debétaz, Dobler, Donzé, Dreyer, Egli, Genoud, Graf, Grosjean, Herzog, Jauslin, Krauchthaler, Luder, Masoni, Morier-Genoud, Schlumpf, Ulrich (20)

Knüsel: Eine wohl vornehme wie ebenso anspruchsvolle Aufgabe der Invalidenversicherung besteht in der Wiedereingliederung von Menschen, die von teilweiser oder gänzlicher Invalidität bedroht sind, aber auch in der Behandlung von Geburtsgebrechen. Aus eigener Erfahrung weiss ich, dass die Invalidenversicherung als segensreiches Sozialwerk materielle Not, wie sie immer auftritt, zu lindern vermag, dass sie aber auch menschliche Notlagen durch chirurgische Behandlungen, durch Therapien und Eingliederungsmassnahmen überbrückt. Der Invalidenversicherung gebührt für die Erfüllung all dieser heiklen Aufgaben Dank und Anerkennung. Die Anspruchsberechtigung der Versicherten auf medizinische Massnahmen ist in Artikel 12 des Bundesgesetzes über die Invalidenversicherung geregelt. Drei Voraussetzungen müssen für die Uebernahme durch die Versicherung mehr oder weniger erfüllt sein. Erstens: Die medizinischen Massnahmen müssen auf die berufliche Eingliederung ausgerichtet sein. Zweitens: Die medizinischen Leistungen sollen nach Erfahrung und Praxis eine dauernde Verbesserung des gesundheitlichen Zustandes des Patienten bringen. In verschiedenen Entscheiden des Bundesgerichts erachtet man in der Umschrei-

Demokratie im Nationalstrassenbau. Volksbegehren

Démocratie dans la construction des routes nationales. Initiative populaire

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1976
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	76.053
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.10.1976 - 08:00
Date	
Data	
Seite	479-487
Page	
Pagina	
Ref. No	20 005 216

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.

sur l'impôt de défense nationale ne peut être ouverte que dans l'hypothèse où des indices sérieux laissent supposer que des falsifications ont eu lieu, on imagine mal que les cantons demanderont à la Confédération d'intervenir dans des cas où tout laisse supposer qu'il y a eu simple soustraction. à aussi, la compétence exclusive qu'ont les cantons de demander l'intervention de ces organes et le souci du chef du département de ne pas galvauder le travail de ces organes constitueront, je crois, dans la pratique, des freins suffisants pour rendre vaines les craintes de M. Egli quant à une mise en œuvre arbitraire ou à une extension des pouvoirs de ces organes de contrôle.

J'espère que ces propos qui, encore une fois, ne viennent pas d'un juriste, mais sont inspirés de la pratique, sont de nature à reconforter M. Egli. Il doit faire confiance à l'administration des finances. Nous ferons un bon usage de cette loi contre la fraude fiscale. Nous l'appliquerons avec fermeté et rigueur, mais sans empiéter sur les prérogatives des cantons et sans, par son biais, étendre encore les nôtres.

Präsident: Ich stelle fest, dass ein anderer Antrag nicht gestellt ist und das Sie somit den Anträgen Ihrer Kommission zustimmen.

An den Nationalrat – Au Conseil national

Schluss der Sitzung um 10.45 Uhr

La séance est levée à 10 h 45

Elfte Sitzung – Onzième séance

Freitag, 25. März 1977, Vormittag

Vendredi 25 mars 1977, matin

8.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Munz

76.072

Sondermissionen. Konvention Missions spéciales. Convention

Siehe Jahrgang 1976, Seite 559 — Voir année 1976, page 559

Beschluss des Nationalrates vom 8. März 1977

Décision du Conseil national du 8 mars 1977

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussentwurfes

37 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

76.053

Demokratie im Nationalstrassenbau. Volksbegehren

Démocratie dans la construction des routes nationales. Initiative populaire

Siehe Jahrgang 1976, Seite 479 hiervor

Voir année 1976, page 479 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 23. März 1977

Décision du Conseil national du 23 mars 1977

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussentwurfes

37 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

75.054

Bundesverfassung (Initiative und Referendum) Constitution fédérale (Initiative et référendum)

Siehe Jahrgang 1976, Seite 1688 — Voir année 1976, page 1688

Beschluss des Nationalrates vom 16. Dezember 1976

Décision du Conseil national du 16 décembre 1976

A

Bundesbeschluss betreffend Referendum Arrêté fédéral concernant le référendum

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussentwurfes

Dagegen

34 Stimmen
1 Stimme

Demokratie im Nationalstrassenbau. Volksbegehren

Démocratie dans la construction des routes nationales. Initiative populaire

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1977
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	11
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	76.053
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.03.1977 - 08:00
Date	
Data	
Seite	154-154
Page	
Pagina	
Ref. No	20 005 671

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.