

CH_VB 86.166 vom 16. Dezember 1986

Bundesverwaltung, 1986-12-16, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_86.166

FR: CH_VB 86.166 du 16 décembre 1986

IT: CH_VB 86.166 del 16 dicembre 1986

Erwägungen

E. 1

Der Beschluss der Bundesversammlung über die Festlegung des Nationalstrassennetzes ist der neuen Situation im internationalen und nationalen Strassenverkehr anzupassen und zu ergänzen. Neu in das schweizerische Nationalstrassennetz zu klassieren sind dabei die Strasse am Grossen St. Bernhard sowie die Zufahrten zu den Autoverladedunnellen Löttschberg in Goppenstein und Furka-Oberalpbahn in Oberwald.

E. 2

Der Ausbau der beiden internationalen Bahnverbindungen Vallorbe-Genf-Lausanne-Simplon und Basel-Bern-Löttschberg-Simplon ist zu fördern (Motion «Euro-rail 2000»). Der Ausbau der bestehenden Bahnverbindung St-Maurice-St-Gingolph (linkes Genferseeufer Frankreich) ist an die Hand zu nehmen, und für eine zukünftige Bahnverbindung Martinach-italienisches Aostatal ist eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben.

E. 3

Zusätzlich wird der Bundesrat eingeladen, die nationalstrassenbedingten Zufahrten zu den wichtigsten Fremdenverkehrsarten sowie die Nufenenpassstrasse neu in das schweizerische Hauptstrassennetz einzugliedern.

E. 4

Abschliessend möchten wir den Bundesrat ersuchen, den Bau der N 9 durch das Rhonetal, unter Berücksichtigung des bestmöglichen Siedlungs- und Landschaftsschutzes speditiv vorzunehmen, das Dienstleistungsangebot im öffentlichen Strassen- und Bahnverkehr (Busbetriebe und Privatbahnen) zu verbessern und weitere flankierende Massnahmen wie verstärkten Einsatz von Treibstoffgeldern für Sicherheit der Strassenverbindungen, Trennung des Verkehrs, kombinierten Verkehr auf der Bahnlinie sowie weitere Verbilligung und Attraktivitätssteigerung des Autoverlades zu unternehmen. Dieses sind Anliegen des Walliser Volkes. Sie erscheinen uns um so berechtigter, als das schweizerische Nationalstrassennetz nur für den Kanton Wallis massgeblich abgeändert wurde. Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 13. Mai 1987 Rapport écrit du Conseil fédéral du 13 mai 1987 Vorweg ist festzuhalten, dass die «Grundprinzipien einer koordinierten Verkehrspolitik», auf die sich der Vorstoss eingangs bezieht, Gegenstand einer Vorlage zur Verfassungänderung sind, die noch der Zustimmung von Volk und Ständen und einer darauf gestützten Ausführungssetzung bedarf. Der ebenfalls angesprochene Transportplan der Walliser Regierung bildet Teil des kantonalen Richtplanes, für den die Genehmigung des Bundesrates gemäss Raumplanungsgesetz noch aussteht. Es fehlen somit die Voraussetzungen für eine abschliessende Beurteilung von konkreten Massnahmen in den erwähnten Bereichen. Schon aus diesem Grunde muss der

Bundesrat dazu verbindliche Aufträge in Motionsform ablehnen. Folglich kann nur zur Diskussion stehen, ob die Begehren des Motionsantrags als Postulat zur Prüfung entgegengenommen werden können. Der umfangreiche Forderungskatalog verlangt eine differenzierte Stellungnahme.

1. Mit Bezug auf unser Nationalstrassennetz ist im internationalen und nationalen Strassenverkehr keine neue Situation eingetreten, die eine Anpassung oder Ergänzung des Netzes erfordern würde. Im Zusammenhang mit dem Streichen der Rawil-Verbindung aus dem Nationalstrassennetz hat der Nationalrat in der Dezembersession 1986 dem Bundesrat folgendes Postulat überwiesen: «Der Bundesrat wird eingeladen, in Zusammenarbeit mit den Behörden der Kantone Bern und Wallis eine zweckmässige, wintersichere Strassenverbindung aus dem Raum Spiez ins Wallis (unter Ausklammerung der Linienführung durch das Simmental) und die Aufnahme dieser Strassenverbindung als N 6 in das Nationalstrassennetz zu prüfen, unter Einschluss eines möglichen Bahnverlades.» Ein ähnlich lautendes Postulat hat auch der Ständerat beschlossen. Der Bundesrat hat sich bereit erklärt, die Postulate sorgfältig und innert nützlicher Frist zu prüfen. Dem Wortlaut der Postulate entsprechend ist in die Prüfung eingeschlossen, ob die Zufahrten zum Bahnverlad durch den Lötschberg als N 6 in das Nationalstrassennetz aufzunehmen sind. Demgegenüber kann aus der Sicht des Bundesrates eine Aufnahme der Strassenverbindungen Martigny-Strasstunnel durch den Grossen St. Bernhard und Brig-Oberwald (Autoverlad durch den Furkatunnel) in das Nationalstrassennetz nicht in Frage kommen. Der Bundesrat hat wiederholt, letztmals in seinem Bericht vom 10. September 1986 zum Luftreinhalte-Konzept, erklärt, in der nun anlässlich der Überprüfung von Nationalstrassenstrecken festgelegten Form sei das Nationalstrassennetz in seinen Grenzen abgesteckt. Das beschlossene Nationalstrassennetz soll nicht erweitert und die einzelnen Streckenabschnitte sollen im Prinzip nicht auf mehr Fahrspuren ausgebaut werden. Zu gegebener Zeit wird immerhin zu prüfen sein, ob die genannten Strecken in das Netz von nationaler Bedeutung im Sinne der Vorlage über die koordinierte Verkehrspolitik zu integrieren sind. Am 18. März 1987 hat der Ständerat bereits eine entsprechende Motion Lauber (86.176) als Postulat angenommen.

2a. Ausbau der Simplonlinie. Der Nationalrat hat am 19. Dezember 1986 eine Motion gleichen Inhalts (86.597, Motion «Eurorail 2000») als Postulat überwiesen.

2b. Ausbau der Lötschberglinie. Die Lötschbergbahn wird anfangs der neunziger Jahre durchgehend auf Doppelspur ausgebaut sein. Mit der Verwirklichung des Konzeptes «Bahn 2000» wird der nördliche Abschnitt dieser Transitachse wesentlich leistungsfähiger und schneller, und zwar durch die Erstellung der Neubaustrecken Muttenz-Olten/Rothrist-Mattstetten, wie auch durch den Ausbau bestehender Anlagen. Im Zusammenhang mit der Evaluation einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale wird neben anderen Varianten auch eine Lötschberg-Basislinie ins Auswahlverfahren einbezogen. Die Arbeiten auf nationaler und internationaler Ebene sind im Gange. Ziel ist es, bis Ende dieses Jahres über ausreichende Entscheidungsgrundlagen zu verfügen.

2c. Eisenbahnverbindung St. Maurice-St. Gingolph (-Evian). Der Ausbau dieser Verbindung hängt von der Haltung der SNCF ab. In letzter Zeit gaben die französischen Behörden die Absicht kund, entlang dem Südufer des Léman eine Autostrasse zu planen. Auf Schweizer Seite käme voraussichtlich ein Anschluss an die N 9 bei Ville-neuve in Frage (Richtplanentwurf des Kantons Wallis). Es ist deshalb angezeigt, die Verkehrsbedienungen in der Region Monthey-St. Gingolph/Bouveret als Ganzes (Schiene und/ oder Autobusbedienungen) zu prüfen, um eine optimale Lösung zu erzielen.

2d. Bahnverbindung Martigny-Aostatal. Diese Verbindung würdeden Bau eines 44 km langen Basistunnels verlangen. Das zu erwartende Verkehrsaufkommen zwischen der Romandie

und dem Piémont rechtfertigt aber keine Investitionen in Milliardenhöhe. Als Verbindung nach Mailand würde eine solche Linie gegenüber der Simplonlinie keine nennenswerte zeitliche Verbesserung erbringen, die Simplonstrecke aber konkurrenzieren. Die Erstellung einer Machbarkeitsstudie ist somit nicht gerechtfertigt. 3. Als Folge der Ausweitung des Begriffes der Hauptstrassen im Treibstoffzollgesetz vom 22. März 1985 sind in absehbarer Zeit Anpassungen und gewisse Ergänzungen am Hauptstrassennetz vorgesehen. Die Überprüfung dieses Netzes soll im Rahmen der neuen Grundlagen über die koordinierte Verkehrspolitik (KVP) vorgenommen werden. Dabei ist selbstverständlich darauf zu achten, dass das neu festzulegende Hauptstrassennetz die Regionen und Landesteile gleichmässig erschliesst sowie die Interessen der Raumplanung und des Umwelt- und Landschaftsschutzes gebührend berücksichtigt. 4a. Förderung des öffentlichen Strassen- und Bahnverkehrs. Die Botschaft vom 19. November 1986 über einen Rahmenkredit zur Förderung der konzessionierten Transportunternehmungen listet die entsprechenden Vorhaben bis zum Jahre 1992 auf. Es wird ein Rahmenkredit von 930 Millionen Franken beantragt. Eine weitere Aufstockung ist momentan nicht erforderlich, weil es der Planungsstand der konzessionierten Transportunternehmungen nicht erlaubt, die benötigten Mittel über das Jahr 1992 hinaus detailliert zu beziffern. 4b. Bauprogramm N 9. Nach dem langfristigen Bauprogramm für die Nationalstrassen ist der Weiterbau der N 9 im Wallis prioritär eingestuft und in ununterbrochener Etappenfolge vorgesehen. Die entsprechende Finanzierung ist gesichert. In einzelnen Abschnitten bereitet aber die Projektbereinigung erhebliche Schwierigkeiten, weshalb u. U. mit Verzögerungen im Bauablauf gerechnet werden muss. 4c. Treibstoffzollgelder für Sicherheit der Strassenverbin-

13. Juni 1988 N 667 Motion Schmidhalter dängen und Trennung des Verkehrs. Der Einsatz von Treibstoffzollmitteln für Massnahmen zur Sicherung von Strassenverbindungen gegen Naturgewalten, für die Sanierung von Niveauübergängen und für andere Massnahmen zur Trennung vom öffentlichen und privaten Verkehr richtet sich nach den vorhandenen baureifen Projekten; auf deren Bereinigung kann der Bund nicht direkt Einfluss nehmen. 4d. Förderung des kombinierten Verkehrs. Gestützt auf die Verordnung vom 20. November 1985 über die Förderung des kombinierten Verkehrs mit Mitteln aus dem Ertrag der Treibstoffzölle wird zurzeit ein Gesuch geprüft, welches die Einrichtung eines Kurzstrecken-Huckepackverkehrs zwischen Thun und Brig zum Gegenstand hat. 4e. Verbilligung des Autoverlades. Für die Verbilligung und Attraktivitätssteigerung des Autoverlades Kandersteg-Goppenstein-Brig (BLS), Brig-Iselle-Domodossola (SBB) und Oberwald-Realp (FO) wurden in der letzten Zeit grosse Anstrengungen gemacht. Der Transport eines Personenwagens durch den Lötschberg verbilligt sich beim Lösen eines Abonnementes um 50 Prozent auf Fr. 7.50 pro Fahrt. Das seit 1. Oktober 1986 eingeführte Abonnement zur wahlweisen Benützung der Lötschberg- und Furkastrecken ermässigt den Normalpreis für den Autotransport um 25 Prozent. Eine weitere Verbilligung der Autotransporte wäre nicht unbedenklich, weil die Tarifverbilligungen aufgrund von Artikel 22 des Treibstoffzollgesetzes auch umwelt- und verkehrspolitischen Kriterien folgen müssen. Dies würde durch billigere Tarife in Frage gestellt. Schriftliche Erklärung des Bundesrates Déclaration écrite du Conseil fédéral Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln. Davon auszunehmen ist die Machbarkeitsstudie für eine Bahnverbindung Martigny-Aostatal (Ziffer 2, zweite Hälfte des zweiten Satzes); diese Forderung ist abzulehnen. Schmidhalter: Der Bundesrat hat diese Motion in der Form des Postulates angenommen, ausgenommen in einem Punkt: Dies war eine Machbarkeitsstudie

für einen neuen Eisenbahn-Alpentunnel von Martinach nach Val d'Aosta. Hier liegt eine Fehlinterpretation des Bundesamtes vor, und ich glaube, dass wir das korrigieren können. Inzwischen hat Herr Bundesrat Schlumpf zugesichert, dass er einverstanden ist, mit einer Delegation des Bundesrates, des Staatsrates sowie der Walliser Parlamentarier eine Besprechung abzuhalten. Ich nehme an, dass Herr Bundesrat Ogi diese Besprechung übernehmen wird. Ich bin mit der Umwandlung in ein Postulat einverstanden. Ueberwiesen als Postulat - Transmis comme postulat Schluss der Sitzung um 19.35 Uhr La séance est levée à 19 h 35

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Motion Schmidhalter Verkehrswege zum Kanton Wallis Motion Schmidhalter Voies d'accès au Valais In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1988 Année Anno Band II Volume Volume Session Sommersession Session Session d'été Sessione Sessione estiva Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung

E. 06

Séance Seduta Geschäftsnummer 86.166 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 13.06.1988 - 14:30 Date Data Seite 665-667 Page Pagina Ref. No 20 016 374 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.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.