

CH_VB 86.580 vom 19. Dezember 1986

Bundesverwaltung, 1986-12-19, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_86.580

FR: CH_VB 86.580 du 19 décembre 1986

IT: CH_VB 86.580 del 19 dicembre 1986

Erwägungen

E. 19

décembre 1986 Texte de la motion du 25 septembre 1986 Le Conseil fédéral est chargé de mieux exercer sa compétence constitutionnelle et législative en matière de routes nationales (art. 36bis, 2e al. est; loi sur les routes nationales, art. 54). La norme constitutionnelle citée spécifie en effet que les cantons sont tenus d'entretenir «les routes nationales conformément aux dispositions arrêtées par la Confédération et sous sa haute surveillance». L'autorité fédérale doit tirer tout le parti possible de cette compétence pour que les travaux d'entretien du réseau routier national soient effectués avec la plus grande efficacité et un dérangement minimal du trafic, notamment par le recours au travail en équipes de jour et de nuit, au besoin

E. 24

heures sur 24. Des mesures appropriées seront prises à rencontre des cantons qui n'observent pas les prescriptions de l'autorité centrale, par exemple un abatement dans l'octroi du produit des taxes sur les carburants. Si nécessaire, les normes constitutionnelles et législatives seront modifiées en ce sens. Mitunterzeichner-Cosignataires: Aliesch, Allenspach, Berger, Cincera, Eisenring, Fischer-Häggingen, Flubacher, Geissbühler, Giger, Graf, Mari, Hofmann, Iten, Jung, Loretan, Martignoni, Müller-Scharnachtal, Müller-Wiliberg, Ogi, Pfund, Rüttimann, Schärli, Schnyder-Bern, Schwarz, Uhlmann, Wanner, Wellauer, Zwingli (28) Schriftliche Begründung - Développement par écrit Ein Jahr nach «Härkingen» haben sich im schweizerischen Autobahnnetz zwar die Namen, keineswegs aber die Zustände verändert. In den Verkehrsmeldungen gehören Stauwarnungen zum täglichen Pflichtenpensum der Sprecher. Als Grund wird immer wieder angegeben: «Baustelle». Verkehrsbehinderungen sind in Kauf zu nehmen, weil jede Strasse, jede Brücke, jede Lieber- oder Unterführung irgendwann einmal repariert, unterhalten werden muss. Aber die schweizerischen Autobahnen sollten eigentlich das Hochleistungsstrassennetz des Landes darstellen. Darum sollten für Unterhaltsarbeiten Massstäbe gelten, die diesem Charakter auch Rechnung tragen. Die negativen Auswirkungen der zahlreichen Staulagen (Staus von 4-5 Kilometern und mehr - notabene oft in beide Fahrrichtungen - sind keine Seltenheit) sind beträchtlich: -Aufgrund des langsamen Fahrtempos, der im Stillstand laufenden Motoren und der unregelmässigen Fahrweise beträgt die Umweltbelastung mit Abgasen ein Mehrfaches. - Der Verkehr weicht ausserdem sehr rasch auf die Landstrassen und in die Dörfer aus. Insbesondere die Lastwagenfahrer, welche aufgrund eines gut funktionierenden Funknetzes einander über Strassenverhältnisse, Staulagen und Polizeikontrollen ständig auf dem laufenden halten, fahren dann mit ihren Vehikeln vermehrt durch die Dörfer. -Schliesslich sind solche Staus an sich, aber auch die Ueberleitungen bei einspurigem Fahrbetrieb, ausserordentlich unfallträchtig. Es Messen sich eine Anzahl Beispiele anführen, bei denen sogar

Menschenleben zu beklagen sind. -Auch die Touristen weichen auf das Hauptstrassennetz aus und kaufen keine Vignette. - Es entsteht ein beträchtlicher volkswirtschaftlicher Schaden, weil im Stau Tausende von Arbeitsstunden unwiderbringlich und sinnlos verloren gehen. Der Privat- und Nutzverkehr haben einen ganz selbstverständlichen Anspruch, auf den Autobahnen rasch und flüssig voranzukommen. Die Autobahnen sind als Hochleistungsstrassennetz ausschliesslich mit zweckgebundenen Abgaben des Motorfahrzeugverkehrs gebaut worden. Seit der Zweckerweiterung der Treibstoffabgaben werden auch die Unterhalts- und Reparaturarbeiten - welche bislang von den Kantonen getragen werden mussten - aus diesen Geldern bezahlt. Die Errichtung eines Autobahnnetzes wie auch die Finanzierung der dafür notwendigen Unterhaltsarbeiten aus Geldern des Motorfahrzeugverkehrs hat allerdings nur solange einen Sinn, als damit auch das Ziel erreicht wird: rascher, umweltfreundlicher, sicherer voranzukommen und die Dörfer vom Verkehr zu entlasten. Die Realität sieht leider oft anders aus. Die wirkungsvolle Behebung des Malaise ist möglich: Die Unterhaltsarbeiten an Autobahnen, die sich im Betrieb befinden, sind, wo immer nötig und möglich, rund um die Uhr vorzunehmen, weil damit rund die Hälfte der Zeit eingespart werden könnte (eine grosszügige Annahme, wenn man davon ausgeht, dass statt einer Schicht, drei Arbeitsschichten à acht Stunden möglich sind). Die heutigen Zustände sind eine bare Verhöhnung der Automobilisten, welche um sieben Uhr morgens auf dem Weg zur Arbeit in einem Stau stecken, während auf der gesperrten Fahrspur überhaupt noch nicht gearbeitet wird, und welche abends auf dem Heimweg um sechs Uhr wiederum in den Stau geraten, während die Arbeiter der Bauunternehmung bereits in die gelben oder roten Mannschaftsbusse klettern. Es ist paradox, dass die Bauarbeiten zudem gerade in der verkehrsarmen Zeit, nachtsüber, ruhen. Der Bastlerei am schweizerischen Autobahnnetz ist ein Ende zu setzen. Das ist nur möglich, wenn der Bund seine diesbezüglichen Kompetenzen voll ausschöpft. Die Notwendigkeit dazu ist klar erwiesen. Ziel muss es sein, Arbeiten am schweizerischen Nationalstrassennetz mit der gleichen Effizienz zu betreiben, wie die SBB ihre Geleise repariert und unterhält: rasch und mit minimalster Beeinträchtigung des Verkehrs und wo möglich mit Schichtarbeit auch in der Nacht. Die Voraussetzungen dazu sind da: weil der Bund aus den Treibstoffzöllen die Unterhaltsarbeiten am Strassennetz bezahlt und weil dafür auch ausreichende Mittel vorhanden sind, kann er Weisungen über die Durchführungen solcher Unterhaltsarbeiten erlassen (vgl. BV Art. 36bis Abs. 2 und Art. 54). Diese Weisungen müssen vorsehen, dass bei der Planung, bei der Vergabe und bei der Durchführung der Arbeiten auf eine kürzestmögliche Beeinträchtigung des Verkehrs höchste Priorität gelegt wird. Das kann von Fall zu Fall auch Schichtbetrieb und Nacharbeit bedeuten. Es ist unter keinem Titel einzusehen, warum dies beim öffentlichen Strassenbau und -unterhalt nicht möglich sein sollte, wenn auf der anderen Seite Bauunternehmungen auf privaten Baustellen in Schicht arbeiten, wenn es darum geht, vereinbarte Termine einzuhalten. Für Kantone, die sich nicht an die Weisungen des Bundes halten, sind wirksame Sanktionen vorzusehen. Das Treibstoffzollgesetz ist nötigenfalls in diesem Sinne zu revidieren. Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 26. November 1986 Rapport écrit du Conseil fédéral du 26 novembre 1986 Aus verkehrlichen, volkswirtschaftlichen und umweltschützzerischen Gründen sind Verkehrsbehinderungen auf Autobahnen, bedingt durch Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten, soweit wie möglich zu vermeiden. Ganz auszuschliessen werden derartige Behinderungen aber auch in Zukunft nicht sein. Der bauliche Unterhalt und Erneuerungsarbeiten an Nationalstrassen werden - selbst bei optimalen organisatorischen und baulichen Vorkehrungen - auch

künftighin oftmals nicht ohne Eingriffe in den Bereich der Verkehrsflächen möglich sein. Erschwerend wirkt sich dabei aus, dass früher auf langen Brücken und in Tunnels keine Pannestreifen erstellt worden sind; dies als Folge der seinerzeitigen parlamentarischen Vorhalte eines unnötigen und zu kostspieligen Perfektionismus im Nationalstrassenbau. Inwieweit beim Unterhalt solcher Objekte zur Vermeidung übermässiger Verkehrsbehinderungen provisorische zusätzliche Verkehrsflächen erstellt werden sollen, hängt im Einzelfalle von der topografischen Lage des Objektes, den Verkehrsfrequenzen und letztlich auch von Kosten-/Nutzwägungen ab. Aus dem Fall «Härkingen» wurden die erforderlichen Lehren gezogen. Die verfassungsmässigen Kompetenzen des Bundes in der Oberaufsicht über den Bau und Unterhalt der Nationalstrassen sollen voll ausgeschöpft werden. Die Unterhaltsarbeiten an Nationalstrassen sind mit der grösstmöglichen Effizienz und bei minimaler Beeinträchtigung

19. Dezember 1986 2039 Motion Nebiker des Verkehrs auszuführen. In Zusammenarbeit mit den Kantonen wird dahin gewirkt, dass Unterhaltsarbeiten auf den einzelnen Nationalstrassenzügen interkantonal besser koordiniert werden. Sodann ist bei den einzelnen Baustellen die Koordination zwischen Bauablauf und Verkehrsregelung zu verbessern. Auf Hauptachsen ist darauf zu achten, dass die Anzahl der Fahrspuren während der Bauarbeiten unter Einbezug der Pannestreifen ohne Einengung erhalten werden können. Durch Verwendung schnell verarbeitbarer Baumaterialien, durch Nacharbeit und durchgehenden Schichtbetrieb soll auch die Dauer der Verkehrsbehinderung herabgesetzt werden. Soweit es die Verhältnisse im Einzelfalle zulassen, sind die Unterhaltsarbeiten zudem ausserhalb des saisonalen Verkehrs, d. h. auf den Frühling und den Herbst, zu verlegen. Bei allen diesen Massnahmen behält allerdings der Grundsatz des Nationalstrassengesetzes, wonach beim Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen auch bauwirtschaftliche und finanzielle Gesichtspunkte zu berücksichtigen sind, seine Gültigkeit. Wohl sind beim obenerwähnten Unterhaltskonzept Mehrkosten in Kauf zu nehmen, ein vernünftiges Kosten-/Nutzenverhältnis soll aber dennoch gewahrt bleiben, denn die für den Nationalstrassenbau und -unterhalt verfügbaren finanziellen Mittel sind nicht unbegrenzt. Das neue Unterhaltskonzept und alle zu dessen Verwirklichung erforderlichen Massnahmen wurden zusammen mit den kantonalen Baudirektionen in die Wege geleitet. Das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement bzw. das Bundesamt für Strassenbau werden im Technischen die erforderliche Koordination sicherstellen. Rechtlich soll das Konzept in einer bereits eingeleiteten Revision der Verordnung vom 24. März 1964 über die Nationalstrassen festgeschrieben werden. Zusätzlicher Rechtsgrundlagen bedarf es nicht. Eine kooperative Zusammenarbeit zwischen dem Bund und den Kantonen und den Kantonen unter sich lässt sich ohnehin nicht mit Gesetzesbestimmungen erzwingen. Wir zweifeln aber nicht daran, dass sich die Kantone an die gemeinsam auszuarbeitenden Regeln über die Effizienz im Unterhalt und in der Erneuerung der Nationalstrassen halten werden. Sanktionen gegen Kantone, die sich wider Erwarten nicht an die Weisungen des Bundes halten sollten, wären, wenn sie etwa in einer Kürzung von Beiträgen aus dem Treibstoffzoll liegen sollten, wenig tauglich. Schriftliche Erklärung des Bundesrates
Déclaration écrite du Conseil fédéral Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln. Le président: Le Conseil fédéral propose d'accepter la motion sous forme de postulat. M. Herczog propose le maintien de la motion. Je lui donne la parole. Herczog: Ich finde dieses Vorgehen zwar etwas unseriös. Aber ich erkläre jetzt trotzdem ganz kurz, warum ich diesen Vorstoss auch in Form eines Postulates bekämpfe. Die Unterhaltsarbeiten bei den Nationalstrassen sind nicht ein Problem in dem Sinne, wie es Herr Neuenschwander

aufwirft. Es ist nicht das gleiche Problem wie bei Egerkingen, in erster Linie quasi, weil der Kanton nicht seiner Arbeit nachgekommen wäre. Die Unterhaltsarbeiten sind - um die Diskussion nicht zu verlängern -: 1. wie wir in einer Diskussion mit Herrn Bundesrat Schlumpf schon gehört haben, ein Problem der Erstellungsart der Nationalstrassen und 2. der Art und Weise, wie heute die Nationalstrassen ausgebaut werden. Ich möchte nicht näher darauf eingehen, aber ich bin dagegen, dass man hier ohne gewerkschaftliche Absprache einfach sagt: Man zieht die ganzen Unterhaltsarbeiten im Schichtbetrieb, in Nacharbeit, nötigenfalls im 24-Stundenbetrieb durch, ohne auch arbeitsrechtliche und arbeitssicherheitstechnische Versprechen abzugeben. Es gäbe in bezug auf die Unterhaltsarbeiten noch einiges zu sagen, aber ich glaube, das ist hier in diesem Rat gar nicht möglich. Abstimmung - Vote Für die Ueberweisung als Postulat Für den Antrag Herzog 71 Stimmen 33 Stimmen Renschier: Ich stelle fest, dass wir unsere Prozedur geändert haben oder im Begriffe sind, sie zu ändern. Wenn persönliche Vorstösse bestritten wurden, sei es, dass Motionen nur als Postulat entgegengenommen oder auch als Postulat abgelehnt wurden, war doch durch einen Gegenantrag automatisch, wie Herr Herzog das vorhin ausführte, Diskussion beschlossen. Aber die Diskussion fand dann nicht sofort statt, sondern sie wurde jeweils auf eine nächste Session verschoben. Sonst könnten wir Gefahr laufen, dass wir am Samstagabend noch hier sitzen. Ich bitte den Herrn Präsidenten, sich an die alte Regel zu halten. Wenn ein Vorstoss bestritten wird, ist Diskussion beschlossen, diese aber auf eine spätere Session zu verschieben. Le président: Je remercie M. Renschier de ses remarques. Aucune proposition de renvoi de la discussion n'a été formulée. #ST# 86.540 Motion Nebiker Ausserordentliche Session der eidgenössischen Räte Sessions extraordinaires des Chambres fédérales Wortlaut der Motion vom 20. Juni 1986 Der Bundesrat wird ersucht, der Bundesversammlung Bericht und Antrag für eine Aenderung von Artikel 86 Absatz 2 der Bundesverfassung (Einberufung einer ausserordentlichen Session) vorzulegen, und zwar in dem Sinne, dass die Einberufung einer ausserordentlichen Session der eidgenössischen Räte nur für Geschäfte von ganz besonderer Bedeutung vorzusehen ist, die zeitlich unaufschiebbar sind und nicht in einer laufenden oder unmittelbar folgenden Session behandelt werden können. Texte de la motion du 20 juin 1986 Le gouvernement est chargé de présenter aux Chambres fédérales un rapport et une proposition en vue d'une modification de l'article 86, 2e alinéa de la constitution (convocation en session extraordinaire). La nouvelle disposition devra prévoir que les Chambres fédérales ne pourront être convoquées en session extraordinaire que pour des affaires d'une très haute importance, dont l'examen ne saurait être différé ou ne peut avoir lieu lors de la session en cours ou de la suivante. Mitunterzeichner - Cosignataires: Aliesch, Ammann-Bern, Aregger, Aubry, Auer, Basler, Bonnard, Bonny, Bremi, Bühler-Tschappina, Camenzind, Cincera, Cottet, Coutau, Eggly-Genève, Eppenberger-Nesslau, Fischer-Hägglingen, Fischer-Sursee, Flubacher, Früh, Gautier, Gehler, Geissbühler, Mari, Hess, Hofmann, Hösli, Hunziker, Jung, Kühne, Künzi, Martignoni, Mühlemann, Müller-Scharnachtal, Müller-Meilen, Müller-Wiliberg, Nef, Neuenschwander, Gehen, Oehler, Ogi, Reich, Reichling, Ruckstuhl, Rutishauser, Schärli, Schmidhalter, Schnyder-Bern, Schwarz, Thévoz, Tschuppert, Uhlmann, Villiger, Weber-Schwyz, Zwingli (55) Schriftliche Begründung - Développement par écrit In letzter Zeit wurde Artikel 86 Absatz 2 der Bundesverfassung aus Gründen tagespolitischer Effekthascherei und für die Profilierung einzelner Gruppierungen missbraucht.

digitali Motion Neuenschwander Nationalstrassen. Unterhaltsarbeiten Motion
Neuenschwander Routes nationales. Travaux d'entretien In Amtliches Bulletin der
Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale
dell'Assemblea federale Jahr 1986 Année Anno Band V Volume Volume Session
Wintersession Session Session d'hiver Sessione Sessione invernale Rat Nationalrat Conseil
Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 13 Séance Seduta
Geschäftsnummer 86.580 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 19.12.1986 - 08:00
Date Data Seite 2037-2039 Page Pagina Ref. No 20 015 033 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.