

CH_VB 88.783 vom 9. März 1989

Bundesverwaltung, 1989-03-09, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_88.783

FR: CH_VB 88.783 du 9 mars 1989

IT: CH_VB 88.783 del 9 marzo 1989

Erwägungen

E. 9

März 1989 371 Motionen Bodenmann Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 28. November 1988 Rapport écrit du Conseil fédéral du 28 novembre 1988 Nach Artikel 11 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen (SR 725.11) entscheidet die Bundesversammlung über die allgemeine Linienführung und die Art der zu errichtenden Nationalstrassen. Der Begriff «Art» umfasst dabei die Einteilung nach Artikel 1 Absatz 2, Artikel 2, 3 und 4 dieses Gesetzes. Die Frage der Anzahl Fahrbahnen hingegen beschlägt die Frage des generellen Projektes, für dessen Genehmigung aber der Bundesrat zuständig ist (Art. 20 NSG). Die Motion greift mithin in den Bereich der dem Bundesrat übertragenen Regelungszuständigkeit hinein, was der Bundesrat seit jeher als rechtlich unzulässig erachtet. Aus diesem Grund kann der Vorstoss nicht als Motion entgegengenommen werden. Materiell ist davon auszugehen, dass es sich um die Hauptachse des Kantons Wallis handelt. Die Verzweigung (und damit die Entlastung für jeden Teil) ist erst in Brig (Simplon/ Goms). Bereits die Belastung der heutigen Strasse ist derart, dass die Grenze für eine zweispurige Strasse überschritten ist. Die unvermeidliche Folge sind Staus infolge Verkehrsüberlastung. Es wäre aus dieser Sicht wenig sinnvoll, auf die Projektierung einer vierspurigen Nationalstrasse zu verzichten, bzw. eine Redimensionierung auf zwei Spuren vorzusehen. Schriftliche Erklärung des Bundesrates Déclaration écrite du Conseil fédéral Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen. #ST# 88.784 Motion Bodenmann Linienführung der N 9 im Oberwallis Tracé de la N 9 dans le Haut-Valais Wortlaut der Motion vom 7. Oktober 1988 Der Bundesrat wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Kanton Wallis im Räume Visp eine südliche Linienführung unter Einbezug der beiden Anschlüsse Richtung Vispertäler zu suchen und zu verwirklichen. Texte de la mot/on du 7 octobre 1988 Le Conseil fédéral est invité à étudier, de concert avec le canton du Valais, la possibilité de faire passer la N 9 dans la région de Viège plus au sud qu'on ne l'a projeté, en incluant les deux raccordements en direction des deux vallées aboutissant à Viège, et d'en assurer la réalisation. Mitunterzeichner-Cosignataires: Bäumlin Richard, Bäumlin Ursula, Braunschweig, Brügger, Carobbio, Danuser, Fankhauser, Hafner Ursula, Hubacher, Jeanprêtre, Ledergerber, Leuenberger-Solothurn, Longet, Ott, Rechsteiner, Reimann Fritz, Stappung, Ulrich (18) Schriftliche Begründung - Développement par écrit Die südliche Umfahrung von Visp ist verkehrstechnisch die einzig sinnvolle Lösung. Die Umweltschutzorganisationen haben aufgezeigt, wie das anstehende Problem sinnvoll gelöst werden kann. Eine Linienführung durch das Fabrikareal der Lonza bringt nicht nur unnötige Risiken mit sich, sondern die gewählte Linienführung entspricht auch nicht den Verkehrsströmen in der Region. Bis heute wurde die von den Umweltschutzorganisationen neu vorgeschlagene Lösung noch nicht geprüft. Dies ist nachzuholen. Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 28. November 1988 Rapport écrit du Conseil fédéral du 28 novembre 1988 Nach Artikel 11 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen (SR

725.11) entscheidet die Bundesversammlung über die allgemeine Linienführung, nach Artikel 20 dieses Gesetzes entscheidet aber der Bundesrat über die generellen Projekte. Der Auftrag des Motionärs ist nicht eine Frage der allgemeinen Linienführung, sondern der Variantenwahl im Rahmen des generellen Projektes. Die Motion greift mithin in den Bereich der dem Bundesrat übertragenen Regelungszuständigkeit hinein, was der Bundesrat seit jeher als rechtlich unzulässig erachtet. Aus diesem Grund kann der Vorstoss nicht als Motion entgegengenommen werden. Der Bundesrat hat am 19. Oktober 1988 von seiner Kompetenz Gebrauch gemacht und das generelle Projekt für die Umfahrung Visp genehmigt. Er hat damit eine Frage entschieden, die jahrelang Gegenstand intensivster Diskussionen war. Er hat sich insbesondere aus technischen Gründen gegen eine Südvariante und für die Variante entlang der Rhone entschieden. Der Entscheid erfolgte nach Beurteilung sämtlicher massgeblichen Faktoren. Der Bundesrat hat nicht die Absicht, auf diesen Entscheid zurückzukommen. Schriftliche Erklärung des Bundesrates Déclaration écrite du Conseil fédéral Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen. Bodenmann: Der Transitverkehr im Alpenraum wird ein grosses Thema der nächsten Jahre werden. Einer der Gründe ist die Verdoppelung der Lastwagenkapazität im EG-Raum. Der KVP-Konsens scheint ein wenig angeknackst, wenn man in letzter Zeit die Erklärungen der Herren Bundesräte Ogi und Villiger zur Kenntnis nahm, die andeuteten, dass die Neat unter Umständen nur der erste Schritt ist, dem dann die zweite Gotthardröhre folgen wird. Deshalb wird man aus dem Alpenraum mit einer Alpenschutz-Initiative versuchen, in der Verkehrspolitik vernünftige Schwerpunkte zu setzen, damit die Güter auf die Bahn kommen und die Strassenkapazität nicht unnötig ausgebaut wird. Was die Strasse betrifft, habe ich zwei Motionen zum Autobahnbau im Oberwallis hinterlegt. Die eine betrifft die Linienführung der Autobahn im Räume Visp, die andere den Ausbaugrad der Nationalstrasse im Oberwallis. Im Räume Visp stehen sich zwei Positionen gegenüber. Die SP und die Freisinnigen vertreten den Standpunkt, man müsse eine Linienführung im Süden suchen. Die CVP plädiert für eine Durchfahrt durch das Areal der Lonza. Drei Gründe sprechen für uns, also für eine Linienführung im Süden: 1. Wir halten sie für sicherer, als wenn eine Autobahn mitten durch ein Chemieareal führt. Alle Risikoanalysen hin oder her, das Beispiel «Schweizerhalle» hat uns gezeigt, was es bedeutet, wenn es daselbst Unfälle gibt. 2. Ein zweites Problem ist der übermässige Landverbrauch in dieser Region. Auch da ist eine Südumfahrung von Visp im Tunnel sinnvoller. 3. Das dritte Problem ist verkehrstechnischer Art, d. h. wir haben den grossen Verkehr aus den Fremdenstationen von Saas Fee-Zermatt her. Dieser Verkehr würde durch eine Südumfahrung am richtigen Ort aufgenommen. Soweit zum Problem der Linienführung der Nationalstrasse im Oberwallis. Das Oberwallis braucht zwischen Siders und Brig eine Nationalstrasse. Das ist in unserer Region eigentlich unbestritten. Die Frage, die sich heute stellt, ist: Brauchen wir eine vierspurige Nationalstrasse? Hier stehen drei Positionen im Raum. Die offizielle Politik will unverzüglich den vierspurigen Ausbau der Nationalstrasse. Viele Bewohner des Oberwallis sind der Ansicht, dass eine zweispurige Nationalstrasse,

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Motion Bodenmann Ausbaugrad der N 9 im Oberwallis Motion Bodenmann Aménagement de la N 9 dans le Haut-Valais In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1989 Année Anno Band II Volume Volume Session Frühjahrssession Session Session de printemps Sessione Sessione primaverile Rat

Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung

E. 10

Séance Seduta Geschäftsnummer 88.783 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum
09.03.1989 - 08:00 Date Data Seite 370-371 Page Pagina Ref. No 20 017 213 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.