

## CH\_VB 89.755 vom 23. März 1990

Bundesverwaltung, 1990-03-23, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_89.755](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_89.755)

FR: CH\_VB 89.755 du 23 mars 1990

IT: CH\_VB 89.755 del 23 marzo 1990

### Volltext

23. März 1990 N 735 Interpellation Scherrer Dieser Huckepackkorridor soll als Uebergangslösung provisorisch die Bedürfnisse der rollenden Landstrasse befriedigen, bis mit der Fertigstellung des Lötschberg-Basistunnels das erforderliche Lichtraumprofil zur Verfügung steht. Die Uebergangslösung am Lötschberg lässt sich nicht betriebswirtschaftlich, sondern nur politisch begründen, als Antwort auf den von der EG geforderten Strassenkorridor für 40 Tonnen schwere Lastwagen. Deshalb binden wir die Uebergangslösung am Lötschberg nach wie vor an ein positives Verhandlungsergebnis mit der EG. Die Investitionen werden nur getätigt, wenn die EG die Forderung nach einem 40-Tonnen-Strassenkorridor endgültig fallenlässt. 3. Nach dem Wortlaut der Verordnung über die Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge können schweizerischen Gesuchstellern auch Beiträge an den Bau von Umschlagsanlagen im Ausland gewährt werden, soweit dies im Verkehrs- und umweltpolitischen Interesse der Schweiz liegt. Mit dem Bau von grenzfernen Terminals soll der Verkehr möglichst an der Quelle erfasst werden. Wenn Container und Wechselbehälter mit dem Lastwagen bis zu unserer Landesgrenze kommen, wird kaum mehr umgeladen. Die Termi AG (Tochtergesellschaft der Hupac AG) klärt zurzeit geeignete Standorte ab. In Anbetracht unserer ohnehin grossen Investition von rund 1,5 Milliarden Franken für die Ausweitung des Huckepackangebotes in den nächsten vier Jahren stellt sich indessen die Frage, ob es angebracht ist, dass sich der Bund beim Bau von grenzfernen Terminals auch noch finanziell engagiert. 4. Die Schweizer Bahnen haben 1988 im kombinierten Verkehr (Grosscontainer und Huckepack) rund 428 000 Sendungen transportiert, davon 269 000 Einheiten im Transitverkehr. Wieweit der kombinierte Verkehr unsere Strassen vom Lastwagenverkehr entlastet, lässt sich nicht eindeutig beziffern. Der kombinierte Verkehr ist aber eine notwendige Massnahme zur Vermeidung eines übermässigen Schwerverkehrs auf der Strasse. Das Angebot eines leistungsfähigen Huckepackverkehrs soll ferner die Oeffnung unserer Transitstrassen für 40 Tonnen schwere Lastwagen verhindern. Le président: L'interpellateur est satisfait de la réponse du Conseil fédéral. #ST# 89.755 Interpellation Scherrer Ausbau Grauholz-Autobahn Aménagement de l'autoroute du Grauholz Wortlaut der Interpellation vom 11. Dezember 1989 Gemäss früheren Auskünften von Bundesrat und Berner Regierung hätte mit dem Ausbau der Grauholz-Autobahn auf 6 Spuren im Herbst 1989 begonnen werden sollen. Bis zum heutigen Tag, das heisst dem 11. Dezember 1989, ist jedoch mit den Bauarbeiten nicht begonnen worden. Vielmehr soll die UVP ergeben haben, dass bei 6 Spuren im Falle von Staus der Ausstoss von Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffen steigen werde. Ich frage den Bundesrat: 1. Wann wird nun endlich mit dem Ausbau der Grauholz-Autobahn auf 6 Spuren begonnen? 2. Ist der Bundesrat bereit, bei einer weiteren Verzögerung des Bauprojektes seine Kompetenzen wahrzunehmen und den Ausbau der Grauholz-Autobahn in die Wege zu leiten? 3. Wieso werden die Resultate der UVP erst heute bekannt, obwohl

Bundesrat und Berner Regierung im Frühling 1989 er- klärt haben, dass mit dem Ausbau im Herbst 1989 begonnen werde? 4. Sind bei der UVP auch die Auswirkungen der heute am Grauholz üblichen Staus in die Berechnungen einbezogen worden? Texte de l'interpellation du 11 décembre 1989 Si l'on s'en tient aux déclarations faites, il y a quelque temps par le Conseil fédéral et le gouvernement de Berne, l'amé- nagement de l'autoroute du Grauholz à 6 voies aurait déjà dû commencer à l'automne 1989. Or, aujourd'hui encore, le 11 décembre 1989, les travaux n'ont toujours pas commencé. Au contraire, les études d'impact sur l'environnement auraient révélé que ces 6 voies feraient augmenter, dans le cas d'em- bouteillages, les émissions de monoxyde de carbone et d'hy- drocarbures. Je demande au Conseil fédéral: 1. Quand va-t-on enfin commencer l'aménagement de l'auto- route du Grauholz? 2. Est-il prêt dans le cas où le projet serait de nouveau re- poussé, à intervenir dans les limites de ses compétences, pour que les travaux soient enfin commencés? 3. Pourquoi ne connaît-on qu'aujourd'hui les résultats des étu- des d'impact sur l'environnement alors que le Conseil fédéral et le gouvernement de Berne avaient déclaré au printemps 1989 que l'aménagement commencerait à l'automne 1989? 4. Les études d'impact sur l'environnement ont-elles égale- ment pris en compte les répercussions des embouteillages, qui sont déjà monnaie courante au Grauholz? Mitunterzeichner- Cosignataires: Keine -Aucun Schriftliche Begründung - Développement par écrit Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort. Schriftliche Erklärung des Bundesrates vom 14. Februar 1990 Déclaration écrite du Conseil fédéral du 14 février 1990 1. Nach Abschluss der Einsprache- und Beschwerdeverfah- ren wird ohne Verzug das Genehmigungsverfahren für das Ausführungsprojekt eingeleitet werden. Genehmigungs- instanz ist gemäss dem Nationalstrassengesetz das EVED. Da der Bundesrat auf den Ablauf der Rechtsmittelverfahren kei- nen Einfluss hat, kann die Frage nach dem Baubeginn nicht schlüssig beantwortet werden. 2. Der Bundesrat hat - wie in der Antwort auf die Frage 1 er- wähnt worden ist- keine Kompetenzen, in hängige Rechtsmit- telverfahren einzugreifen. 3. Der Bundesrat hat bereits in seiner Antwort auf die Interpel- lation Aubry (88.839) auf die hängigen Verfahren hingewiesen und bezüglich des Baubeginns einschränkend ausgeführt: «Mit dem Ausbau soll im Herbst 1989 begonnen werden.» Auch der Vorsteher des EVED wies auf die Frage des Interpel- lanten in der Fragestunde vom 6. März 1989 auf das laufende UVP-Verfahren hin und erklärte zum Baubeginn: «Mit dem Ausbau der Grauholz-Autobahn wird voraussichtlich im Herbst dieses Jahres begonnen.» 4. Die Auswirkungen der Staus wurden im UVP in einem separaten Unterkapitel untersucht. Deutliche Differenzen gegen- über dem Zustand «flüssiger Verkehr» ergeben sich vor allem für die Schadstoffe CO und HC. Le président: L'interpellateur n'est que partiellement satisfait de la réponse du Conseil fédéral.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Interpellation Scherrer Ausbau Grauholz-Autobahn Interpellation Scherrer Aménagement de l'autoroute du Grauholz In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1990 Année Anno Band II Volume Volume Session Frühjahrssession Session Session de printemps Sessione Sessione primaverile Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 16 Séance Seduta Geschäftsnummer 89.755 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 23.03.1990 - 08:00 Date Data Seite 735-735 Page Pagina Ref. No 20 018 480 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.