

oder dass die für Ende 1986 und 1991 von den Tierhaltern geforderten weitergehenden Anpassungen an die Vorschriften in Frage gestellt wären.

Allgemein kann festgestellt werden, dass die Tierschutzgesetzgebung namentlich bei der Nutztierhaltung, der Wildtierhaltung, den Tierversuchen und der Ausbildung von Tierpflegern in den ersten drei Jahren ihrer Geltung wesentliche Verbesserungen bewirkt hat. Darüber hinaus geniessen Tierschutzfragen in der Öffentlichkeit wachsende Aufmerksamkeit. Der Gedanke, dass Tiere schützenswerte Lebewesen und keine blossen Sachen sind, setzt sich immer mehr durch.

Le président: L'interpellateur est satisfait.

84.308

Interpellation Mascarin

Autobahnen. Unterhaltskosten und Lebensdauer Routes nationales. Frais d'entretien et durée d'utilisation

Wortlaut der Interpellation vom 5. März 1984

Die Unterhaltskosten für Autobahnen werden infolge der Luftverschmutzung erheblich höher sein als ursprünglich angenommen. Auch wird die Lebensdauer dieser Strassen beträchtlich kürzer.

1. Gibt es neue Untersuchungen über die Folgen der sogenannten Karbonatisierung des Betons und die Schäden an den Strassen durch Streusalzanwendung? Wie sind die Resultate dieser Untersuchungen?
2. Welches sind die genauen Ursachen der massiven Schäden an den Autobahnen im Kanton Uri (z.B. Elmenrütibrücke)?
3. Wer ist für die Schäden verantwortlich? Bestehen Möglichkeiten, auf die Garantieverpflichtungen der Unternehmer rückzugreifen?
4. Teilt der Bundesrat meine Meinung, dass die Berechnungen der OECD, nach denen die Unterhaltskosten von Nationalstrassen 1,5 Prozent der Baukosten ausmachen, für die Schweiz wegen des hohen Alpenstrassenanteils eher zu tief sind?
5. Wie hoch müssen heute in der Schweiz die Strassenunterhaltskosten unter Berücksichtigung der Schäden infolge Luftverschmutzung und Streusalzverwendung veranschlagt werden?
6. Welche Lebensdauer kann heute bei vorsichtiger Schätzung für die Kunstbauten der Nationalstrassen angenommen werden?

Texte de l'interpellation du 5 mars 1984

Les frais d'entretien des autoroutes seront beaucoup plus élevés qu'on ne le pensait tout d'abord en raison de la pollution de l'air. D'autre part, la durée d'utilisation de ces routes sera considérablement plus courte qu'on ne le prévoyait. C'est pourquoi je demande au Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. A-t-on procédé à de nouvelles enquêtes sur les conséquences de la carbonatation du béton et sur les dégâts causés aux routes par l'utilisation de sel? Quels sont les résultats de ces enquêtes?
2. Quelles sont les causes exactes des dommages importants qu'ont subis les autoroutes dans le canton d'Uri (p.ex. le pont d'Elmenrütli)?
3. Qui est responsable de ces dégâts? Existe-t-il la possibilité de faire jouer les garanties fournies par les entrepreneurs?

4. Le Conseil fédéral pense-t-il comme moi que le montant des frais d'entretien des routes nationales, calculé par l'OCDE, soit 1,5 pour cent des frais de construction, est trop bas pour la Suisse en raison de la forte proportion de routes alpêtres?

5. A combien faut-il évaluer les frais d'entretien des routes suisses compte tenu des dégâts provoqués par la pollution de l'air et l'utilisation de sel?

6. Quelle durée d'utilisation peut-on prévoir pour les ouvrages d'art des routes nationales, si l'on s'en tient à une estimation prudente?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Carobbio, Gurtner, Herzog (3)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Teile des Nationalstrassennetzes im Kanton Uri mussten für den Verkehr gesperrt werden. Nach nur zwölf Jahren Lebensdauer besteht bereits Einsturzgefahr. An grossen Abschnitten der Kunstbauten des Nationalstrassennetzes treten erhebliche Rostschäden auf. Die sogenannte Karbonatisierung als Folge der Luftverschmutzung vor allem durch CO₂ bedroht die Vorspannbetonteile in viel grösserem Umfang als bisher angenommen und reduziert die bisher errechnete Lebensdauer. In Kombination mit den Folgen der Streusalzverwendung ergeben sich Schäden, die jährlich anfallende ausserordentlich hohe Unterhaltskosten für das Autobahnnetz wahrscheinlich machen. Das Bundesamt für Strassenbau errechnete allein für den Unterhalt der Brückenbauten jährliche Kosten von 80 Millionen Franken. Die Kosten für das ganze Autobahnnetz könnten sich gegen 200 Millionen Franken jährlich entwickeln. In der OECD wird mit einem Unterhaltskostenanteil von 1,5 Prozent der Baukosten gerechnet. In der Schweiz dürften die Unterhaltskosten wegen des grossen Alpenstrassenanteils mit entsprechenden Kunstbauten eher höher liegen.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

Rapport écrit du Conseil fédéral

Einwirkungen der Luftverschmutzung auf Autobahnbauwerke und deren Lebensdauer sind kaum nachweisbar. Jedenfalls treten diese stark hinter die Auswirkungen der Streusalzanwendung zurück.

1. Es gibt seit langem zahlreiche Untersuchungen über die Karbonatisierung des Betons. Die Fachliteratur über Schäden an Strassen durch Streusalzverwendung ist demgegenüber weniger umfangreich, weil die Schwarzräumung von Strassen mittels Tausalz verhältnismässig jüngeren Datums ist. Die Fachliteratur wird dauernd verfolgt und ausgewertet. Es ist aber noch nicht möglich, die Resultate der Untersuchungen schlüssig zusammenzufassen, weil einerseits die einzelnen Schadenerscheinungen an sich kompliziert und vielschichtig sind und andererseits diese Erscheinungen praktisch nie eine einzige Ursache haben. Meist überlagern sich mehrere Schadenursachen.

2. Die wichtigste Ursache des heutigen Zustandes des Elmenrütviaduktes (N2, Kanton Uri) dürfte in der Konzeption des Bauwerkes selbst liegen. Dieses Brückensystem wurde seinerzeit als Unternehmervariante vorgeschlagen; sie stellte einen Versuch dar, extrem leicht, billig und rasch zu bauen. Das als schwierig beurteilte Gelände mag bei der Wahl eines leichten Brückensystems mitgespielt haben. Dieser Versuch, aus der damaligen Zeit verständlich, muss heute als misslungen bezeichnet werden. Der Strassenbau ist indessen auf eine technische Weiterentwicklung angewiesen, bautechnische Versuche können positiv, aber auch negativ ausfallen.

3. Allfällige Verantwortlichkeiten aus dem Schadenfall Elmenrütli werden untersucht.

4. Der von der OECD errechnete Wert, wonach die Unterhaltskosten von Autobahnen mindestens 1,5 Prozent der Baukosten betragen, stellt einen unteren Grenzwert dar. Der Anteil an Strassen im Alpengebiet fällt jedoch für die Berechnung dieses Wertes nicht ins Gewicht. Strassenbau-

werke leiden unter dauernden Temperaturwechseln um 0 Grad Celsius, wie sie bei uns zur Winterzeit im Mittelland häufig vorkommen, mehr als unter konstanten relativ tiefen Temperaturen im Berggebiet.

5. Bis anhin haben sich in unserem Lande die Strassenunterhaltskosten den Schätzungen entsprechend verhalten. Die Luftverschmutzung hat keinen nachweisbaren Einfluss auf die Strassenunterhaltskosten.

6. Die Lebensdauer der Kunstbauten von Nationalstrassen hängt zu einem grossen Teil von den Aufwendungen für die Überwachung und den Unterhalt ab. Eine mittlere Lebensdauer von 80 Jahren stellt nach Ansicht der Fachleute eine vorsichtige Schätzung dar.

Le président: Mme Mascarin n'est pas satisfaite.

84.372

Interpellation Oehler

Nationalstrassen St.Gallen/Thurgau

Tronçon de route nationale Arbon-Mörschwil

Wortlaut der Interpellation vom 15. März 1984

Der Bundesrat wird um Auskunft über den Zeitplan der Realisierung des Nationalstrassenzubringers Arbon-Meggenhus/Mörschwil in der Region Oberthurgau/Rorschach gebeten. Ist der Bundesrat angesichts der prekären Verkehrsverhältnisse in den betroffenen Gemeinden bereit, ein allfälliges Rechtsmittelverfahren beschleunigt durchzuführen und nachher dem Ausbau vorgezogene Priorität einzuräumen?

Texte de l'interpellation du 15 mars 1984

Le Conseil fédéral est prié d'indiquer quel est le calendrier des travaux de construction de la desserte de la route nationale Arbon-Meggenhus/Mörschwil (région de la Haute-Thurgovie et de Rorschach). Est-il prêt, compte tenu de la situation peu satisfaisante des communications dans les communes intéressées, à traiter rapidement un éventuel recours et à accorder ensuite à l'exécution de cet ouvrage la priorité parmi les travaux devant être réalisés d'urgence?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Segmüller, Wellauer (2)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Im Februar 1973 hat das Eidgenössische Departement des Innern erklärt, der Autobahnzubringer Meggenhus/Mörschwil im sanktgallischen Bezirk Rorschach werde fertig erstellt. Dadurch wird lästiger und vor allem auch unnötiger Verkehr aus den Gemeinden des Oberthurgaus und den Gemeinden des Bezirkes Rorschach herausgenommen. Durch einen ausgebauten wie leistungsfähigen Autobahnzubringer kann die betroffene Bevölkerung in diesen Gemeinden auch vor unnötigen Gefahren geschützt werden, die Schulwege der Kinder werden sicherer, die Umweltbelastung kann reduziert werden. Aus diesen Gründen ist es nicht zu verantworten, dass die Autobahnausfahrt auf einer grünen Wiese endet und als planerische Fehlleistung in die Zukunft getragen wird. Auch ist nicht verständlich, warum ab den ersten Planungsarbeiten bis zur Inbetriebnahme des Anschlusses Meggenhus mehr als 30 Jahre vergehen sollen. Entscheide sind fällig, die Realisierung ist notwendig.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

Rapport écrit du Conseil fédéral

Die Bereinigung des Ausführungsprojektes für den Nationalstrassenzubringer Meggenhus/Mörschwil-Arbon ist, wie dies auch für andere Nationalstrassenprojekte zutrifft, zeit-

raubend. Eine Beschleunigung des im Nationalstrassengesetz vorgesehenen Projektbereinigerungsverfahrens, das den Betroffenen weitgehende Mitspracherechte einräumt, ist rechtlich nicht möglich. Liegt das Ausführungsprojekt für den Nationalstrassenzubringer bereinigt vor, kann mit den Bauarbeiten – entsprechend dem in jenem Zeitpunkt festzulegenden Bauprogramm – begonnen werden.

Le président: L'interpellateur est partiellement satisfait.

83.595

Interpellation (Crevoisier)-Carobbio

Weltfrieden. Initiativen der Schweiz

Paix mondiale. Démarche urgente de la Suisse

Wortlaut der Interpellation vom 5. Oktober 1983

Findet der Bundesrat nicht, dass er unbedingt seine abwartende Haltung, wenn nicht gar seine Gleichgültigkeit, aufgeben sollte, um aktiv, vielleicht auf bescheidene Weise, etwas dafür zu tun, dass die Friedenshoffnungen der Völker sich erfüllen?

Könnte er nicht in diesem Sinne verschiedene Initiativen ergreifen, die zur Entkrampfung der gegenwärtigen Situation und zur Verminderung der weltweiten Spannung beitragen würden, in der wir zurzeit leben?

Texte de l'interpellation du 5 octobre 1983

Le Conseil fédéral ne juge-t-il pas urgent de sortir de son attentisme, sinon de son indifférence, et d'assurer activement, de façon peut-être modeste, les espoirs de paix des peuples du monde?

Ne pourrait-il pas prendre dans ce sens diverses initiatives, qui permettraient le déblocage de la situation actuelle et réduiraient le dangereux état de tension mondiale que nous connaissons?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Carobbio, Dafflon, Forel, Herczog, Magnin, Mascarin (6)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

La tension internationale s'accroît dangereusement. Les grandes puissances, malgré les nombreuses protestations venant du monde entier (marches pour la paix, jeûne pour la vie, etc.), s'appêtent à renforcer, en Europe, leurs arsenaux respectifs de fusées nucléaires. Le risque d'une conflagration universelle, qui n'épargnerait évidemment pas la Suisse, est de plus en plus évident. Et pourtant notre pays, faisant comme si ces menaces de destruction générale de la vie pouvaient être ignorées, se contente de se préparer militairement à une guerre «classique» en dépensant pour cela des sommes astronomiques et indécentes face aux autres besoins de l'humanité.

Dans le climat actuel de guerre froide, la Suisse, en acceptant un gel temporaire des relations aériennes avec l'URSS, s'engage unilatéralement. Unilatéralement parce que, parallèlement à cette décision dont nous ne jugerons pas le bien-fondé, la Suisse n'entreprend aucune démarche visant à contribuer au rétablissement de la détente, à la démantèlement et à la dénucléarisation de l'Europe.

Or, on ne peut évidemment rien attendre des puissances nucléaires qui sont parties dans le bras de fer entre l'Est et l'Ouest. Seuls des pays non nucléarisés peuvent prendre aujourd'hui des initiatives en faveur de la paix. Pourquoi la Suisse reste-t-elle frileusement en arrière dans ce domaine? Pourquoi n'avancerait-elle pas, avec d'autres, des propositions originales pour sortir de l'engrenage de la guerre, en commençant par offrir ses bons offices pour la recherche des solutions?

Interpellation Mascarin Autobahnen. Unterhaltskosten und Lebensdauer

Interpellation Mascarin Routes nationales. Frais d'entretien et durée d'utilisation

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1984
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.308
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.06.1984 - 08:00
Date	
Data	
Seite	994-995
Page	
Pagina	
Ref. No	20 012 571

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.