

86.166

**Motion Schmidhalter**  
**Verkehrswege zum Kanton Wallis**  
**Voies d'accès au Valais**

*Wortlaut der Motion vom 16. Dezember 1986*

Der Bundesrat wird beauftragt, die Verkehrswege von und zum Kanton Wallis entsprechend den Grundprinzipien einer koordinierten Verkehrspolitik zwischen Bahn und Strasse und laut dem von der Walliser Regierung erarbeiteten Transportplan neu zu definieren. Das soll so geschehen:

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 Autoverladetunnels Lötschberg in Goppenstein und Furka-Oberalpbahn in Oberwald.
2. Der Ausbau der beiden internationalen Bahnverbindungen Vallorbe-Genf-Lausanne-Simplon und Basel-Bern-Lötschberg-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.
3. Zusätzlich wird der Bundesrat eingeladen, die nationalstrassenbedingten Zufahrten zu den wichtigsten Fremdenverkehrsarten sowie die Nufenenpassstrasse neu in das schweizerische Hauptstrassennetz einzugliedern.
4. Der öffentliche Strassen- und Bahnverkehr (Busbetriebe und Privatbahnen) ist zu fördern. Der Bau der N 9 ist unter Berücksichtigung des bestmöglichen Landschafts- und Siedlungsschutzes voranzutreiben. Flankierende Massnahmen wie verstärkter Einsatz von Treibstoffgeldern für Sicherheit der Strassenverbindungen, Trennung des Verkehrs, kombinierter Verkehr auf den Bahnlinien sowie weitere Verbilligung und Attraktivitätssteigerung des Autoverlads sind einzuleiten.

*Texte de la motion du 16 décembre 1986*

Le Conseil fédéral est chargé de redéfinir les voies d'accès au canton du Valais conformément aux principes de la politique coordonnée des transports entre le rail et la route et au plan en matière de transports élaboré par le gouvernement valaisan. Il observera notamment les critères suivants:

1. La décision de l'Assemblée fédérale concernant la définition du réseau des routes nationales sera adaptée à la nouvelle situation nationale et internationale dans le domaine des transports routiers et complétée en conséquence. En particulier on classera parmi les routes nationales la route du Grand-Saint-Bernard ainsi que les voies d'accès au tunnel de trains-autos du Lötschberg à Goppenstein et à la ligne Furka-Oberalp à Oberwald.
2. Les deux voies ferrées internationales Vallorbe-Genève-Lausanne-Simplon et Bâle-Berne-Loetschberg-Simplon seront développées (motion «Euro-rail 2000»). On étudiera aussi le développement de la ligne St-Maurice-St-Gingolph (rive gauche du Léman sur territoire français) et on procédera à une étude de faisabilité concernant une liaison ferroviaire Martigny-Val d'Aoste.
3. Le Conseil fédéral est en outre prié d'intégrer les voies d'accès reliant les routes nationales aux principales stations touristiques et de classer la route du Nufenen dans le réseau des routes principales.
4. Les transports publics par route et par rail (services d'autocars et chemins de fer privés) seront encouragés. On fera avancer la construction de la N 9 en assurant une protection optimale du paysage et des lieux habités. Enfin on prendra

des mesures d'appoint visant notamment à recourir davantage au financement par les taxes sur les carburants pour améliorer la sécurité des liaisons routières, la séparation des courants de trafic, le transport combiné rail-route, ainsi que l'abaissement des tarifs et l'augmentation de l'attrait du transport de véhicules automobiles par le train.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* de Chastonay, Couche-pin, Darbellay, Dirren, Dupont, Vannay (8)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Die N 6, d. h. die Rawilstrasse, ist von der Bundesversammlung gestrichen worden. Auch der Beschluss des Ständerates, wenigstens im Prinzip an der Verbindung Berner Oberland-Wallis festzuhalten und den Bundesrat zu beauftragen, in den nächsten fünf Jahren ein neues Trasse vorzuschlagen, ist im Nationalrat gescheitert. Zwar ist als Trostpreis ein Postulat angenommen worden, das den Bundesrat darum angeht, die Möglichkeit einer solchen Verbindung nochmals zu prüfen. Wer die Unverbindlichkeit eines solchen Vorstosses kennt und um den Widerstand gegen den Bau einer Strasse ins Wallis im Berner Oberland weiss, der kann sich nicht grosse Hoffnungen auf die Verwirklichung des vorgenannten Postulates machen. Persönlich haben wir mit der Mehrheit des Walliser Volkes eine Nord-Südverbindung vom Mittelwallis in die Deutschschweiz als staatspolitische Notwendigkeit angesehen, dies auch begründet und uns dafür eingesetzt. Leider haben der Bundesrat und die Mehrheit des Parlamentes diese Ansicht nicht geteilt. Wir dürfen aber sicher annehmen, dass diese gleiche Mehrheit uns wenigstens hilft, unsere kantonsinternen Verkehrsprobleme zu lösen.

1. Wir verlangen deshalb die Aufnahme nachfolgender Strassen ins schweizerische Nationalstrassennetz:

- a) die Strasse durch den Grossen St. Bernhard,
- b) die Verbindungen zum Autoverlad Lötschberg in Goppenstein und zum Furkatunnel in Oberwald.

Die Strasse durch den Grossen St. Bernhard hat aufgrund ihrer Frequenz und aufgrund ihrer Wichtigkeit als Verbindung zum Nachbarland Italien ihren Charakter der internationalen Linie längst bewiesen. Sie verhindert zudem eine vollständige Umfahrung der Westschweiz. Die Zufahrten zum Lötschberg- und zum Furkatunnel sollen, wenigstens zum Teil, die gestrichene N 6 ersetzen. Das Verkehrsvolumen nimmt auf diesen Strecken ständig zu, so dass Ausbau und Unterhalt immer teurer zu stehen kommen und diese Kosten in vermehrter Masse von der Eidgenossenschaft mitgetragen werden sollten. Zusätzlich muss auf diesen Strecken eine totale Wintersicherheit garantiert und zum grössten Teil realisiert werden.

2. Nicht minder wichtig, ja wichtiger, da man doch bestrebt ist, von der Strasse auf die Bahn umzusteigen, ist der Ausbau der Hauptbahnlinien Simplon und Bern-Lötschberg-Simplon. Die Simplonlinie muss wieder ihre frühere Bedeutung als Verbindung von Paris durch den Simplon nach Rom erhalten, ja sie muss stärker, moderner und internationaler werden. Wir sind dem Bundesrat dankbar, dass er dieser Forderung im wesentlichen zustimmt, auch dass er die Basel-Bern-Lötschberg-Simplon-Linie in das Studium der Alpentransversalen miteinbezieht, wissen wir doch, dass die tiefliedendste Durchquerung der Schweiz heute am Simplon besteht und durch einen Tunnel Kandergrund-Steg am sinnvollsten ergänzt werden kann.

Die bestehende Bahnverbindung St-Maurice-St-Gingolph und deren Weiterführung am linken Genferseeufer in Frankreich ist auszubauen und aufzuwerten. Mit Hilfe einer Machbarkeitsstudie ist die Bahnverbindung zwischen Martinach und dem italienischen Aostatal zu untersuchen.

3. Den dritten Teil unserer Motion, Aufnahme der nationalstrassenbedingten Zufahrten zu den wichtigsten Fremdenorten und Aufnahme der Nufenenstrasse ins Hauptstrassennetz, möchten wir wie folgt begründen:

Diese Strassen erfüllen dank ihrer Wichtigkeit die Kriterien für eine Aufnahme ins Hauptstrassennetz. Erwähnt sei hier etwa die Strasse nach Täsch als Vorstufe nach Zermatt oder

die Strasse nach Saas-Fee. In Betracht gezogen werden muss auch der Umstand, dass die Siedlungen in den Seitentälern zum grösseren Teil nicht mit der Bahn erreicht werden können und deshalb auf die Strasse angewiesen sind. Der Ausbau derselben kostet uns enorme Summen, die einen noch stärkeren Beitrag von seiten der Eidgenossenschaft rechtfertigen würden, dies um so mehr, als auf ihnen auch der öffentlichen Regionalverkehr aufrechterhalten werden muss.

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 Verfassungsänderung sind, die noch der Zustimmung von Volk und Ständen und einer darauf gestützten Ausführungsgesetzgebung 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 Motionärs 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 Rawilverbindung 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–Strassentunnel durch den Grosse 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 Ueberprüfung von Nationalstrassenstrecken festgelegten Form sei das Nationalstrassennetz in seinen Grenzen abge-

steckt. 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 würde den Bau eines 44 km langen Basistunnels verlangen. Das zu erwartende Verkehrsaufkommen zwischen der Romandie und dem Piemont 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 Ueberprüfung 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-

dungen 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*

## **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	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