

87.441

**Postulat Eisenring****Nationalstrassen.****Unterhalts- und Reparaturarbeiten****Routes nationales. Travaux d'entretien et de réparation***Wortlaut des Postulates vom 11. Juni 1987*

Angesichts der steigenden Zahl von Reparaturen (und der laufenden Unterhaltsarbeiten) an Teilabschnitten des Nationalstrassennetzes und der damit verbundenen Verkehrsschwernisse wird der Bundesrat ersucht, die Kantone zu einer zeitlichen Koordination dieser Arbeiten und zu deren Beschleunigung zu veranlassen.

*Texte du postulat du 11 juin 1987*

Vu le nombre croissant de travaux de réparation de divers tronçons du réseau routier national, qui s'ajoutent aux travaux d'entretien courants et créent des obstacles au trafic, le Conseil fédéral est prié d'inviter les cantons à coordonner ces travaux et en accélérer l'exécution.

Mitunterzeichner – Cosignataire: Keine – Aucun

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Es ist insgesamt eher als Ueberraschung zu werten, dass nach relativ kurzen Betriebszeiten schon heute nach und nach bereits recht zahlreiche Streckenführungen des – noch nicht vollendeten – Nationalstrassennetzes reparaturanfällig geworden sind. Die mit der Durchführung solcher Reparaturen verbundenen Einschränkungen des Verkehrs bewirken in der Regel eine nicht selten beachtlich lange Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes. Schlangenbildungen und oft nur meterweise vorankommender Verkehr sind nicht als ausgesprochene Seltenheitsfälle zu bezeichnen. «Verkehrspolitische Insider» weichen den Stockungen durch die Benutzung der früheren Hauptstrassen aus und belasten von neuem die Strassenführungen durch Städte und Dörfer, die man von diesem Transitverkehr eigentlich hat befreien wollen. Die damit verbundenen erneut erhöhten Gefahren für die Sicherheit der Bevölkerung und die hieraus ebenfalls resultierende Belastung der Umwelt sind nicht zu übersehen.

Insgesamt gewinnt man den Eindruck, dass die Reparaturen an den Nationalstrassen bisher ohne umfassende Koordination unter den hierfür zuständigen Kantonen durchgeführt werden und dass sehr oft Reparaturvorgänge überaus lange Zeit beanspruchen.

Die Leistungsfähigkeit der Nationalstrassen wird dadurch über Gebühr vermindert. Auch kann man sich die Frage stellen, ob in allen Fällen, da bereits heute Reparaturen ausgeführt werden, diese absolut zwingend sind. Die Finanzierung macht den auftraggebenden Kantonen angesichts der massiven Beitragsleistungen aus dem Benzinrappen ja kaum Sorge. Auch Mehrkosten, die mit Bauverzögerungen verbunden sein können, stellen keine Probleme dar. Tatsächlich löst es denn immer wieder Verwunderung aus, mit wie wenig Arbeitskräften man offenbar selbst bei sehr grossen Reparaturstrecken auszukommen scheint, wenn man berücksichtigt, dass die Bedeutung der Maschinen im Reparaturbereich (neue Beläge, usw.) sehr gross ist. Ganz ohne Arbeitskräfte aber wird man doch wohl nicht auskommen. Gleichwohl «ruht» oft über Kilometer die Arbeit, der Verkehr wird einspurig bei stark reduzierter Geschwindigkeit geleitet, so dass die Verkehrskapazität im konkreten Fall oft um mehr als die Hälfte reduziert wird.

Anzuerkennen ist allerdings, dass in zahlreichen Kantonen auf Feiertage, für welche mit einem besonders hohen Verkehrsaufkommen gerechnet wird, Bemühungen zur Reduk-

tion der Zahl der Reparaturstellen durchgeführt werden, so zum Beispiel an Pfingsten 1987 über den San Bernardino Richtung Süd mit noch zwei Baustellen.

Am Donnerstag vor Pfingsten allerdings – dies als Beispiel herausgegriffen – waren auf der Nationalstrassenstrecke Bern–Zürich immer noch sechs Baustellen vorhanden, die sich als Verkehrshindernisse erwiesen. Bereits nach Bern war eine Baustelle in der Länge von 800 Meter vorhanden (gezählt wurden drei Arbeitskräfte). Nach rund 20 km folgte eine weitere Baustelle mit einer Länge von etwa 1500 Meter und somit ebenfalls Einspur (es sind sieben Arbeitskräfte gezählt worden). Nach rund 10 km ergab sich eine weitere Reparaturstelle von ungefähr 150 Metern. Hier waren – wohl wegen des inzwischen ausgebrochenen Regens – keine Arbeitskräfte festzustellen. Als Glücksfall war allerdings die nächste Ankündigung einer Reparaturstelle zu werten. Diese war nämlich gar nicht vorhanden! Doch nach rund 30 weiteren Kilometern stellte sich kräftiger «Ersatz» ein, waren doch 2 km angekündigt, tatsächlich zog sich der Bauplatz aber über rund 3 km hin. Nach weiteren rund 9 km folgte die nächste Verkehrserschwerung mit einer Baustelle in der Länge von 2,6 km.

Es ist nicht daran zu zweifeln, dass für jede mit Einbahn bedachte Strecke Gründe namhaft gemacht werden können. Aber ebenso liegt in dieser Fülle von Verkehrsschwernissen (z. B. Einspurverkehr und zusätzliche Tempolimitierung) eine Absenkung der Verkehrskapazität.

Es ist ein eigentlicher Zustand festzustellen, den man als «Reparatur-Föderalismus» bezeichnen könnte, da sich diese Reparaturarbeiten in der Regel auf verschiedene Kantone verteilen. Es ist zweifelhaft, dass eine umfassende Koordination vorhanden ist. Der zeitliche Aufwand für Reparaturvorgänge ist oft bemerkenswert hoch. Wenn Reparaturen tatsächlich notwendig sind, muss deren zeitliche Abwicklung unbedingt minimiert werden. Es sind nicht gleichzeitig mehrere Reparaturflächen in Angriff zu nehmen, wenn nicht ausreichend Arbeitskräfte zur Verfügung stehen. Bei Beibehaltung der kantonalen Zuständigkeiten haben sich die Kantone in jeder Hinsicht (Arbeitskräfte, Sperrzeiten usw.) untereinander abzusprechen. Es darf insbesondere nicht vorkommen, dass sich auf den Hauptverkehrsachsen alle paar zehn Kilometer eine neue Verkehrsbehinderung ergibt, eben mit dem erwähnten «Erfolg», dass «Insider» wieder die Städte und Dörfer transitieren, die endlich diesen Verkehr vom Hals zu haben glaubten.

Der Bundesrat wird eingeladen bekanntzugeben, welche Vorkehren bisher getroffen sind, um die Koordination im Reparaturwesen des Nationalstrassenbaus zu erreichen und welche Vorkehren er noch zu treffen gedenkt, um für die Zukunft einen Abbau der offenkundigen Misere herbeizuführen. Bei der Vorlage von Beitragsgesuchen und deren Bearbeitung sollte der Bund u. a. die Auflage vorsehen, dass Reparaturen innert bestimmter und möglichst kurzer Frist durchgeführt werden und die Anstösserkantone einer bestimmten Nationalstrassen-Streckenführung sich für diese Arbeiten (miteingeschlossen Unterhalt der Böschungen und Grünstreifen) verständigen. Wir gehen davon aus, dass der Bundesrat bereit ist, über das zuständige Bundesamt den Koordinationsgedanken in die sichtbare Tat umsetzen zu lassen.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

*vom 19. August 1987*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral du 19 août 1987*

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

*Ueberviesen – Transmis*

## **Postulat Eisenring Nationalstrassen. Unterhalts- und Reparaturarbeiten**

## **Postulat Eisenring Routes nationales. Travaux d'entretien et de réparation**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	14
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.441
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.10.1987 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1472-1472
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 797

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.