

3. La gradation de contributions, qui veut que les grandes agglomérations bénéficient des taux les moins élevés tandis que les places aménagées en campagne sont mieux subventionnées, est avant tout question de transport et de communication. Construire davantage de places de parc près des gares de campagne vise à limiter à la source le trafic privé, plus particulièrement celui des navetteurs, et à le drainer vers les transports publics. Abstraction faite de ce que le terrain y coûte cher et est ainsi utilisé de façon moins productive, dans les grandes agglomérations, il faut endiguer le nombre des places de parc près des gares car elles provoquent un surcroît de trafic peu apprécié; elles peuvent en outre s'avérer néfastes pour la productivité des transports publics urbains et suburbains.

4. Ni le bas niveau des contributions ni l'indétermination des CFF et des autres compagnies de transports publics ne doivent être mis en cause si la réalisation du nombre de places de parc voulues ne peut s'accroître du jour au lendemain. Il faut plutôt chercher la réponse à ce problème du côté du manque endémique de place et dans les exigences légales. De telles installations doivent en effet tenir compte, non seulement de l'aménagement du territoire et de l'impact sur l'environnement, mais encore des directives issues du droit des chemins de fer et de la construction, ou celles prescrites par la police de la route, etc. Ajoutons que, souvent, les autorités communales chargées de délivrer les autorisations de construire ne sont pas spécialement intéressées par ces installations, car elles sont à leurs yeux destinées à des personnes de l'extérieur qui ne leur apportent pas d'avantages financiers, mais plutôt un surcroît de nuisances.

Malgré tout, en 1987, des contributions pour un montant de 7 451 150 francs ont permis de réaliser 16 installations totalisant 1481 places. Pour 1988, ces chiffres seront vraisemblablement de 11 millions de francs pour 41 nouvelles installations et 2137 places. Les données articulées pour 1989 sont de l'ordre de 24 millions de francs et de 29 installations totalisant 3870 places.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates
Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Le Conseil fédéral propose de rejeter la motion.

M. Béguelin: Les places de parc près des gares constituent un instrument privilégié de complémentarité des deux moyens de transport principaux, et d'efficacité de l'ensemble du système de transport des voyageurs. C'est pourquoi la réponse du Conseil fédéral qui refuse l'augmentation du taux de subvention pour ces places de parc me paraît incompréhensible.

Dans son argumentation, le Conseil fédéral rappelle que les contributions pour les routes nationales sont financées de 50 à 90 pour cent, pour les routes principales de 20 à 80 pour cent, pour la suppression des passages à niveau de 40 à 80 pour cent etc.

Pourquoi ne pas admettre des taux se situant dans les mêmes fourchettes pour les places de parc près des gares? Il faut se souvenir du but visé: obtenir un transfert non contraignant du trafic automobile vers les transports publics. D'ailleurs, le texte du Conseil fédéral n'est pas exempt de contradictions. En page 3, il reconnaît «l'urgence et la nécessité de construire des places de parc près des gares», mais, à la fin, il dit que «les autorités communales chargées de délivrer les autorisations de construire ne sont pas spécialement intéressées par ces installations, car elles sont, à leurs yeux, destinées à des personnes de l'extérieur qui n'apportent pas d'avantages financiers mais plutôt un surcroît de nuisances». C'est précisément pour surmonter ces résistances locales qu'un coup de pouce supplémentaire est souhaitable.

Pour ces raisons, je vous invite à soutenir la motion.

Bundesrat Ogi: Es ist dies eine Frage der Höhe der Beitragssätze. Die Beitragssätze von 20 bis 50 Prozent bzw. 60 Prozent sind durchaus im Rahmen der übrigen Treibstoffzoller-

träge. Man sollte hier nicht eine Ausnahme machen. Sie wissen aber, dass wir die ganze Problematik im Zusammenhang mit den Aufträgen über den Agglomerationsverkehr studieren werden. Die Stossrichtung der Motion Béguelin wird in diese Überlegungen zweifelsohne auch einzubeziehen sein.

Wir bitten Sie, diese Motion abzulehnen und uns die Möglichkeit zu geben, den ganzen Fragenkomplex im Zusammenhang mit diesen Aufträgen – die Sie uns heute überweisen haben –, aber auch mit den Überlegungen des Bundesrates in bezug auf die Unterstützung des Agglomerationsverkehrs zu studieren. Der Bundesrat wird schon demnächst ein Papier verabschieden und dann auch eine Vernehmlassung durchführen, um festzustellen, wie dieser Agglomerationsverkehr gefördert werden könnte.

Deshalb bitte ich Sie, die Motion jetzt abzulehnen und die Lösung des Problems im Sinne des Vorschlages anzugehen.

M. Béguelin: Suite aux explications de M. Ogi, conseiller fédéral, je suis d'accord de transformer ma motion en postulat.

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

88.783

**Motion Bodenmann
Ausbau der N 9 im Oberwallis
Aménagement de la N 9
dans le Haut-Valais**

Wortlaut der Motion vom 7. Oktober 1988

Der Bundesrat wird beauftragt dem Parlament den Antrag zu stellen, die Nationalstrasse N 9 im Wallis zwischen Siders Ost und Massbrücke bei Brig neu nicht als durchgehend vierspurige Autobahn zu bauen.

Texte de la motion du 7 octobre 1988

Le Conseil fédéral est chargé de proposer au Parlement de renoncer à aménager la N 9 en autoroute à quatre pistes sur tout le tronçon situé entre Sierre-est et le pont de «Massbrücke» à Brigue.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bäumlín Richard, Bäumlín Ursula, Braunschweig, Brügger, Danuser, Fankhauser, Hafner Ursula, Jeanprêtre, Ledergerber, Leuenberger-Solothurn, Ott, Rechsteiner, Reimann Fritz, Stappung, Ulrich(15)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Alle Argumente, welche den Ausbau einer vierspurigen Nationalstrasse durch das Oberwallis befürworten, stützen sich auf die Studien von Professor Bovy. Seither haben sich die Rahmenbedingungen verändert:

– Neuere Studien zeigen auf, dass das Oberwallis sowohl in der Richtung Süd-West wie Süd-Nord ideal durch das Verladen der Autos und Lastwagen auf die Schiene umweltfreundlich und schnell durchfahren werden kann. So wird bereits anstelle des Rawils eine Bahnlösung studiert.

– Die Umweltverträglichkeitsprüfungen zeigen auf, dass die heute schon zu hohe Luftbelastung sich durch den Bau einer vierspurigen Autobahn sogar erhöhen wird.

– Die Bodenverluste vorab auch an geeigneten Fruchtflächen in dem engen Tal sind zu gross.

Angesichts dieser Tatsachen fordern immer breitere Kreise eine angepasste Lösung im Sinne der Vorschläge des ehemaligen Vizedirektors der Lonza, Alphons Egger.

Diese Motion öffnet den Weg zu einer konsensfähigen Lösung.

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.

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 Raume Visp eine südliche Linienführung unter Einbezug der beiden Anschlüsse Richtung Vispertäler zu suchen und zu verwirklichen.

Texte de la motion 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 raccords 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 Raume Visp, die andere den Ausbaugrad der Nationalstrasse im Oberwallis.

Im Raume 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,

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 | 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.