

*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,

samt Umfahrung der Ortschaften, für die Zukunft auch ausreichend.

Nationalrat Paul Schmidhalter vertrat vor den letzten Wahlen noch eine vermittelnde Position. Er schrieb: «Als erste Stufe sollten wir uns auf eine kreuzungsfreie zweispurige Durchgangsstrasse zwischen Siders und Brig konzentrieren. Eine solche Hochleistungsstrasse genügt für die Aufnahme des vorhandenen und zukünftigen Verkehrs in den nächsten Jahren auch in bezug auf Sicherheit und Kapazität» – Herr Bundesrat Ogi! –; «in einer zweiten Stufe könnten dann die sich noch als notwendig erweisenden zwei zusätzlichen Spuren gebaut werden.»

Folgende Gründe sprechen gegen eine vierspurige Autobahn durch das Oberwallis. Der Bau einer vierspurigen Autobahn bringt in unserem engen Tal einen kaum vertretbaren Landverlust mit sich. Die vierspurige Autobahn wird auch zusätzlichen Transitverkehr anziehen, weil uns die Erfahrung lehrt: wer Kapazität schafft, muss damit rechnen, dass sie früher oder später auch genutzt wird. Faktisch gesehen erfolgt eine Verlegung der Verkehrsprobleme in die Seitentäler, wie die entsprechenden Umweltverträglichkeitsprüfungen auch zeigen.

Ebenfalls zeigen die Umweltverträglichkeitsprüfungen auf, dass die Luftbelastung beim Bau einer vierspurigen Autobahn, Herr Bundesrat Ogi, trotz Katalysator wegen des Mehrverkehrs und wegen der höheren Geschwindigkeiten zunehmen wird. Und dies in einer Region, welche bereits heute massivste Ueberschreitungen der Ozonwerte kennt, und in einer Region, welche die höchsten Waldschäden in der ganzen Schweiz aufweist!

Alle Argumente, welche heute für den Ausbau einer vierspurigen Nationalstrasse durch das Oberwallis ins Feld geführt werden, stützen sich im wesentlichen auf die Studien von Professor Bovy. Seither haben sich die Rahmenbedingungen, wie wir sie heute vormittag realisiert haben, verändert. Neuere Studien zeigen auf, dass das Oberwallis durch das Verladen der Autos und Lastwagen auf die Bahn ideal, nämlich umweltfreundlich und schnell, durchfahren werden kann. So wird anstelle eines Rawiltunnels eine Bahnlösung studiert.

Wir haben heute morgen das Postulat Schmidhalter angenommen, welches gerade für den Transitverkehr das Verladen von Autos und Lastwagen postuliert. Hier hätten wir die Möglichkeit, eine sinnvolle Verbindung von öffentlichem und privatem Verkehr zu finden, welche allen Beteiligten zugute kommen würde. Ein guter Bahnverlad ist effizienter als jede Strasse; er ist für die Benützer äusserst attraktiv, besonders wenn man sich die Möglichkeiten vorstellt, die sich im Zusammenhang mit der Neat oder mit einer Netzlösung ergeben würden. Es gibt überdies für die Bahnen kein rentableres Geschäft als den Autoverlad. Dieses System bringt nicht unbedingt mehr Verkehr, sondern Umlagerung des Verkehrs.

Der Bundesrat ist fälschlicherweise der Meinung, eine zweispurige, durchgehende Strasse hätte nicht die notwendige Kapazität. Er beharrt auf seinem Standpunkt, den das Parlament immer wieder zurückgewiesen hat, dass wir im delegierten Bereich nichts zu suchen hätten. Das Parlament war wiederholt anderer Meinung.

Das Departement hätte die Möglichkeit, eine Nationalstrasse etappenweise zu erstellen. Sie könnten, Herr Bundesrat Ogi, in einem ersten Schritt eine zweispurige Nationalstrasse bauen lassen, ohne dass wir etwas an den bestehenden Rechtsgrundlagen ändern würden. Ein solcher Entscheid würde für die Zukunft alle Möglichkeiten offen lassen. Falls der Verkehr nicht zunimmt, falls man ihn mit zwei Spuren bewältigen kann, könnte man die getroffene Lösung so belassen. Falls das Gegenteil eintritt, kann immer noch im Sinne unseres Ratskollegen Schmidhalter zugebaut werden. Der wichtigste Vorteil eines solchen Kompromisses wäre, dass wir mit dem Bau der Umfahrungen der Ortschaften jetzt beginnen könnten. Wenn Sie nicht bereit sind, auf einen solchen Kompromiss einzusteigen, wird der Krieg im Oberwallis durch alle Rechtsinstanzen noch während Jah-

ren weitergehen, und wir kommen in der Sache nicht vorwärts.

Falls der Bundesrat damit einverstanden ist, vorerst nur zwei Spuren zu bauen, bin ich bereit, meine diesbezügliche Motion in der Schublade verschwinden zu lassen. Andernfalls bitte ich Sie, dieser Motion zuzustimmen.

**Schmidhalter:** Ich wurde so häufig zitiert, dass ich zwei Bemerkungen machen muss. Herr Bodenmann behauptet, dass im Oberwallis eine grosse Opposition gegen die Autobahn besteht. Am letzten Wochenende hatten wir Wahlen. Ich habe eine graphische Darstellung mitgebracht. Er hat behauptet, dass die SP und die FDP gegen die Autobahn sind. Diese beiden Parteien repräsentieren genau 20 Prozent!

Eine zweite Bemerkung. Ich wurde mehrmals zitiert, ich sei für eine zweispurige Autobahn gewesen. Ich bin noch heute für zweispurige Autobahnen, wo man das machen kann. Aber ich bin im Prinzip immer noch für die vierspurige Autobahn. An gewissen Stellen jedoch, wo dies möglich ist, soll man zwei Spuren vorziehen, wie man es damals bei der Autobahn Richtung Chur gemacht hat. Alles andere ist erlogen.

Weiter muss ich festhalten, dass Herr Bodenmann in seiner Motion verlangt, dass neu nicht eine durchgehende vierspurige Autobahn realisiert wird. Gegen das wehren wir uns mit aller Vehemenz!

**M. Couchepin:** Nous n'allons pas transformer ce débat en un combat villageois. Néanmoins, je tiens à dire à M. Schmidhalter que je lui serai reconnaissant à l'avenir de ne pas interpréter la volonté des radicaux, même valaisans, malgré l'immense majorité que détient son parti dans cette région. Les radicaux du Haut Valais sont contre la motion Bodenmann tendant à réduire l'autoroute de quatre à deux voies. Par contre, ils soutiennent le point de vue de M. Bodenmann, qui est le leur aussi, quant à la modification du tracé dans la région de Viège.

Je vous invite donc à voter la motion Bodenmann sur le point du tracé dans la région de Viège (88.784) et à refuser l'autre sur l'aménagement de la N 9 (88.783).

**Bundesrat Ogi:** Herr Bodenmann, wir wollen keinen Krieg im Oberwallis. Als Kandersteger hätte ich etwas Mühe, das zu verstehen. Wir wollen aber vorwärtsmachen. Ich hoffe, dass die von Ihnen angesprochene Verzögerung nicht eintritt. Wir möchten das tun, was uns Ihre Regierung vorgeschlagen hat, und das, was anscheinend 80 Prozent der Oberwalliser auch möchten.

Ich äussere mich zuerst zu Ihrer Motion 88.783 betreffend Ausbaugrad der N 9. Wenn wir Ihre Motion annehmen würden, müssten wir die Rechtsgrundlage ändern. Darin wurde seinerzeit festgehalten, dass eine vierspurige Strasse bis nach Brig gebaut werden soll – das war auch der Wunsch Ihrer Regierung – und dass ab Brig dann zweispurig Richtung Simplon und Richtung Obergoms–Furka–Grimsel weitergefahren wird. Wenn Sie heute sagen, die Frequenzen seien nicht so, dass dieser Beschluss gerechtfertigt sei, muss ich Sie korrigieren. Ich stelle fest, dass pro Tag zwischen Martigny–Sion 8600 Fahrzeuge und zwischen Sierre–Visp–Brig etwa 10 400 Fahrzeuge zirkulieren. Das sind die Zahlen, die mir zugänglich gemacht wurden. Wenn Sie diese Zahlen interpretieren, gibt es Grund genug, um dem Beschluss, den Bundesrat und Parlament vor einiger Zeit getroffen haben, Rechnung zu tragen.

Ich bitte Sie deshalb, diese Motion zum Ausbaugrad der N 9 abzulehnen.

Ich möchte Sie auch bitten, die Motion in bezug auf die Linienführung der N 9 abzulehnen. Die Durchfahrt von Visp ist sehr schwierig. Ich teile die Auffassung, dass hier an sich verschiedene Möglichkeiten vorhanden gewesen wären. Der Kanton Wallis und das Bundesamt für Strassenbau haben alle Möglichkeiten intensiv geprüft. In der Tat wäre die Süd-Umfahrung eine interessante Lösung, aber bei näherer

Betrachtungsweise, insbesondere hinsichtlich des Anschlusses an die Vispertäler, war die Realisierung nicht möglich. Deshalb hat der Bundesrat beantragt, die Nordumfahrung von Visp zu realisieren, und das in enger Absprache mit der Regierung des Kantons Wallis.

Ich möchte Sie deshalb bitten, das Verfahren nicht wieder aufzurollen, weil das eine grosse Zeitverzögerung zur Folge hätte. Sowohl der Kanton Wallis als auch der Bundesrat haben sich mit diesem Entscheid schwer getan, nun er ist gefallen. Die Motion – Sie haben es selbst gesagt, Herr Nationalrat Bodenmann – greift in den delegierten Rechtsetzungsbereich des Bundesrates ein.

Ich bitte Sie, das anzuerkennen und auch diese Motion abzulehnen.

88.783

Motion Bodenmann

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung der Motion	39 Stimmen
Dagegen	67 Stimmen

88.784

Motion Bodenmann

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung der Motion	42 Stimmen
Dagegen	58 Stimmen

Ordnungsantrag Bonny

Motion d'ordre Bonny

**Bonny:** Wir haben von unserem sehr gewiegten Vizepräsidenten gehört, dass er die Diskussion über die Behandlung dieser Vorstösse abbrechen und noch einmal in das Subventionengesetz einsteigen will.

Ich beantrage Ihnen, zumindest zuerst einmal die Behandlung der Geschäfte des EVED abzuschliessen. Ich bin überzeugt, dass wir mit der Beratung des Subventionengesetzes, wo es sehr gewichtige Minderheitsanträge gibt, heute nicht durchkommen.

Ich möchte übrigens meine «Interessenbindung» offenlegen. Ich habe seit zwei Jahren ein nicht weltbewegendes, aber für die Region, für die ich mich einsetze, und für mich doch wichtiges Geschäft vorbereitet. Dieses Geschäft ist zum dritten Mal auf der Liste und wird immer wieder verschoben. Wenn wir es heute nicht behandeln, wird es nun – nach zwei Jahren – abgeschrieben. Uebrigens sollte man die parlamentarischen Vorstösse einmal in zeitlicher Reihenfolge abwickeln, sonst erweckt man den Verdacht einer gewisse Willkür.

Ich bitte Sie, meinem Antrag, die fünf, sechs anstehenden, spruchreifen parlamentarischen Vorstösse des EVED seien noch zu behandeln, zuzustimmen. Ich habe vorhin gehört, dass Herr Bundesrat Ogi in der nächsten halben oder ganzen Stunde verfügbar ist. Es geht mir auch darum, dass meinem lieben Kollegen Günter Gelegenheit geboten wird, mein Postulat zu bekämpfen.

Abstimmung – Vote

Für den Ordnungsantrag Bonny	offensichtliche Mehrheit
Dagegen	Minderheit

88.478

Motion Ledergerber

Westumfahrung Zürich

Contournement ouest de Zurich

Wortlaut der Motion vom 15. Juni 1988

Der Bundesrat wird aufgefordert,

1. dem Parlament Antrag zu stellen betreffend einer Aenderung des Anhangs zum Bundesbeschluss über das schweizerische Nationalstrassennetz vom 21. Juni 1960, und zwar wie folgt:

Nationalstrasse N 1c (Westumfahrung Zürich) von Urdorf als Nationalstrasse 2. Klasse nach Zürich–Brunau (unterirdischer Anschluss an die N 3);

2. dafür zu sorgen, dass Planung und Projektierung des gestreckten Uetlibergtunnels auf den gleichen Stand gebracht werden, wie die Variante «Uetlibergtunnel/Westumfahrung Birmensdorf», bevor der Variantenentscheid gefällt wird.

Texte de la motion du 15 juin 1988

Le Conseil fédéral est chargé:

1. de proposer au Parlement la modification suivante de l'annexe à l'arrêté fédéral du 21 juin 1960 sur le réseau des routes nationales:

Route nationale N 1c (contournement ouest de Zurich) à partir d'Urdorf route nationale de 2e classe jusqu'à Zurich–Brunau (raccordement souterrain à la N 3);

2. de faire en sorte que la planification et la mise au point du projet détaillé d'un tunnel de l'Uetliberg, à tracé rectiligne, soient portées au même stade d'avancement que celles concernant la variante «tunnel de l'Uetliberg/contournement ouest de Birmensdorf», avant qu'une décision ne soit prise au sujet des variantes.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Bircher, Braunschweig, Diener, Dünki, Grendelmeier, Herczog, Leuenberger Moritz, Mauch Ursula, Meier-Glatfelden, Morf, Müller-Aargau, Nabholz, Oester, Seiler Rolf, Stappung, Steffen, Stocker, Thür, Wiederkehr, Zbinden Hans (20)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Das heute dem Bundesrat vorliegende Projekt «Uetlibergtunnel/Westumfahrung Birmensdorf» ist in verschiedener Hinsicht unbefriedigend und problematisch:

1. Das Projekt ist darauf ausgelegt, bei Wettswil die N 4 aufzunehmen und durch den Uetlibergtunnel in die Stadt Zürich zu führen. Diese Variante kann aber nicht gebaut werden, falls die Volksinitiative «für ein autobahnfreies Knonaueramt» angenommen wird (ca. 1990/1991), da die vorgesehene Linienführung und die beiden geplanten Anschlüsse dann durch den neuen Verfassungsartikel versperrt sind. In diesem Fall müsste man mit der Projektierung neu beginnen; man würde wertvolle Zeit verlieren. Zürich wartet aber auf eine Umfahrung.

2. Selbst wenn die Initiative abgelehnt und die N 4 gebaut werden sollte, ist das vorgesehene Projekt falsch. Es würde in der heutigen Form nicht primär als Umfahrung dienen, sondern als neuen Zubringer in die Stadt Zürich. Beim erwarteten Bauboom im Knonaueramt ist mit neuen Autopendlern (15 000 bis 20 000) zu rechnen. Dies würde die Stadt Zürich nicht nur verkehrsmässig vor unlösbare Probleme stellen, auch die Einhaltung der Luftreinhalte- und Lärmverordnung könnte mit Sicherheit nicht mehr erreicht werden. Es scheint heute verkehrplanerisch und umweltmässig viel besser zu sein, eine allfällige N 4 nach dem Weingerkreuz im Limmattal auszurichten, denn dies ist die einzige funktionstüchtige Verknüpfung mit dem weiteren

## **Motion Bodenmann Linienführung der N 9 im Oberwallis**

## **Motion Bodenmann Tracé 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	88.784
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	371-373
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 214