

Dieser Huckepackkorridor soll als Uebergangslösung provisorisch die Bedürfnisse der rollenden Landstrasse befriedigen, bis mit der Fertigstellung des Lötschberg-Basistunnels das erforderliche Lichtraumprofil zur Verfügung steht. Die Uebergangslösung am Lötschberg lässt sich nicht betriebswirtschaftlich, sondern nur politisch begründen, als Antwort auf den von der EG geforderten Strassenkorridor für 40 Tonnen schwere Lastwagen. Deshalb binden wir die Uebergangslösung am Lötschberg nach wie vor an ein positives Verhandlungsergebnis mit der EG. Die Investitionen werden nur getätigt, wenn die EG die Forderung nach einem 40-Tonnen-Strassenkorridor endgültig fallenlässt.

3. Nach dem Wortlaut der Verordnung über die Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge können schweizerischen Gesuchstellern auch Beiträge an den Bau von Umschlagsanlagen im Ausland gewährt werden, soweit dies im verkehrs- und umweltpolitischen Interesse der Schweiz liegt.

Mit dem Bau von grenzfernen Terminals soll der Verkehr möglichst an der Quelle erfasst werden. Wenn Container und Wechselbehälter mit dem Lastwagen bis zu unserer Landesgrenze kommen, wird kaum mehr umgeladen. Die Termi AG (Tochtergesellschaft der Hupac AG) klärt zurzeit geeignete Standorte ab. In Anbetracht unserer ohnehin grossen Investition von rund 1,5 Milliarden Franken für die Ausweitung des Huckepackangebotes in den nächsten vier Jahren stellt sich indessen die Frage, ob es angebracht ist, dass sich der Bund beim Bau von grenzfernen Terminals auch noch finanziell engagiert.

4. Die Schweizer Bahnen haben 1988 im kombinierten Verkehr (Grosscontainer und Huckepack) rund 428 000 Sendungen transportiert, davon 269 000 Einheiten im Transitverkehr. Wieweit der kombinierte Verkehr unsere Strassen vom Lastwagenverkehr entlastet, lässt sich nicht eindeutig beziffern. Der kombinierte Verkehr ist aber eine notwendige Massnahme zur Vermeidung eines übermässigen Schwerverkehrs auf der Strasse. Das Angebot eines leistungsfähigen Huckepackverkehrs soll ferner die Oeffnung unserer Transitstrassen für 40 Tonnen schwere Lastwagen verhindern.

Le président: L'interpellateur est satisfait de la réponse du Conseil fédéral.

89.755

Interpellation Scherrer

Ausbau Grauholz-Autobahn

Aménagement de l'autoroute du Grauholz

Wortlaut der Interpellation vom 11. Dezember 1989

Gemäss früheren Auskünften von Bundesrat und Berner Regierung hätte mit dem Ausbau der Grauholz-Autobahn auf 6 Spuren im Herbst 1989 begonnen werden sollen. Bis zum heutigen Tag, das heisst dem 11. Dezember 1989, ist jedoch mit den Bauarbeiten nicht begonnen worden. Vielmehr soll die UVP ergeben haben, dass bei 6 Spuren im Falle von Staus der Ausstoss von Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffen steigen werde. Ich frage den Bundesrat:

1. Wann wird nun endlich mit dem Ausbau der Grauholz-Autobahn auf 6 Spuren begonnen?
2. Ist der Bundesrat bereit, bei einer weiteren Verzögerung des Bauprojektes seine Kompetenzen wahrzunehmen und den Ausbau der Grauholz-Autobahn in die Wege zu leiten?
3. Wieso werden die Resultate der UVP erst heute bekannt, obwohl Bundesrat und Berner Regierung im Frühling 1989 erklärt haben, dass mit dem Ausbau im Herbst 1989 begonnen werde?

4. Sind bei der UVP auch die Auswirkungen der heute am Grauholz üblichen Staus in die Berechnungen einbezogen worden?

Texte de l'interpellation du 11 décembre 1989

Si l'on s'en tient aux déclarations faites, il y a quelque temps par le Conseil fédéral et le gouvernement de Berne, l'aménagement de l'autoroute du Grauholz à 6 voies aurait déjà dû commencer à l'automne 1989. Or, aujourd'hui encore, le 11 décembre 1989, les travaux n'ont toujours pas commencé. Au contraire, les études d'impact sur l'environnement auraient révélé que ces 6 voies feraient augmenter, dans le cas d'embouteillages, les émissions de monoxyde de carbone et d'hydrocarbures.

Je demande au Conseil fédéral:

1. Quand va-t-on enfin commencer l'aménagement de l'autoroute du Grauholz?
2. Est-il prêt dans le cas où le projet serait de nouveau repoussé, à intervenir dans les limites de ses compétences, pour que les travaux soient enfin commencés?
3. Pourquoi ne connaît-on qu'aujourd'hui les résultats des études d'impact sur l'environnement alors que le Conseil fédéral et le gouvernement de Berne avaient déclaré au printemps 1989 que l'aménagement commencerait à l'automne 1989?
4. Les études d'impact sur l'environnement ont-elles également pris en compte les répercussions des embouteillages, qui sont déjà monnaie courante au Grauholz?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

vom 14. Februar 1990

Déclaration écrite du Conseil fédéral du 14 février 1990

1. Nach Abschluss der Einsprache- und Beschwerdeverfahren wird ohne Verzug das Genehmigungsverfahren für das Ausführungsprojekt eingeleitet werden. Genehmigungsinstanz ist gemäss dem Nationalstrassengesetz das EVED. Da der Bundesrat auf den Ablauf der Rechtsmittelverfahren keinen Einfluss hat, kann die Frage nach dem Baubeginn nicht schlüssig beantwortet werden.
2. Der Bundesrat hat – wie in der Antwort auf die Frage 1 erwähnt worden ist – keine Kompetenzen, in hängige Rechtsmittelverfahren einzugreifen.
3. Der Bundesrat hat bereits in seiner Antwort auf die Interpellation Aubry (88.839) auf die hängigen Verfahren hingewiesen und bezüglich des Baubeginns einschränkend ausgeführt: «Mit dem Ausbau soll im Herbst 1989 begonnen werden.» Auch der Vorsteher des EVED wies auf die Frage des Interpellanten in der Fragestunde vom 6. März 1989 auf das laufende UVP-Verfahren hin und erklärte zum Baubeginn: «Mit dem Ausbau der Grauholz-Autobahn wird voraussichtlich im Herbst dieses Jahres begonnen.»
4. Die Auswirkungen der Staus wurden im UVP in einem separaten Unterkapitel untersucht. Deutliche Differenzen gegenüber dem Zustand «flüssiger Verkehr» ergeben sich vor allem für die Schadstoffe CO und HC.

Le président: L'interpellateur n'est que partiellement satisfait de la réponse du Conseil fédéral.

Interpellation Scherrer Ausbau Grauholz-Autobahn

Interpellation Scherrer Aménagement de l'autoroute du Grauholz

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1990
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.755
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.03.1990 - 08:00
Date	
Data	
Seite	735-735
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 480

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.