

dass das der Fall sein wird. Nachdem sich zwei Professoren so positiv dazu geäußert haben, glaube ich ab heute wieder verstärkt an diesen Durchbruch.

**Plattner** Gian-Reto (S, BS): Zwei Sätze, Herr Bundesrat: Das ist kein Reaktor; es ist zwar Kerntechnik, aber kein Reaktor. Es hat mit dem klassischen Reaktor überhaupt nichts mehr zu tun. Es ist nicht eine Verbesserung des Reaktors. Deshalb ist der Auftrag auch nicht an das alte Würenlinger Institut, an die linke Hälfte des PSI, zu erteilen, sondern an die rechte Hälfte, nämlich an das alte SIN. Es ist etwas völlig anderes. Sie würden heute einen politischen Fehler begehen, wenn Sie weiterhin von diesem Konzept als von einem Reaktor reden. Das ist es nicht.

95.3246

## Motion Bloetzer

### Erweiterung des schweizerischen Hauptstrassennetzes

#### Réseau des routes principales. Extension

##### Wortlaut der Motion vom 8. Juni 1995

Der Bundesrat hat eine Erweiterung des Hauptstrassennetzes in den letzten Jahren verschiedentlich in Aussicht gestellt. Es ist denn auch unbestritten, dass in den Gebirgskantonen ganze Talschaften und bedeutende Fremdenverkehrsorte unter völlig ungenügender Sicherheit der Zufahrtsstrassen leiden. Die Kantone sind allein nicht in der Lage, die notwendigen Investitionen vorzunehmen, um diese Mängel zu beheben. Um die schrittweise Erfüllung dieser gemeinsamen Aufgabe des Bundes und der Kantone sicherzustellen, ist eine Erweiterung des Hauptstrassennetzes – allenfalls mit zeitlich gestaffelter Wirksamkeit – vorzunehmen.

Der Bundesrat wird deshalb ersucht:

1. den Beschluss über die Erweiterung des Hauptstrassennetzes ohne Verzug zu fassen;
2. die Zufahrten zu den bedeutenden Fremdenverkehrsorten und zu den grossen Talschaften im Berggebiet in das Hauptstrassennetz aufzunehmen;
3. den eidgenössischen Räten die notwendigen Regelungen und Massnahmen zu unterbreiten.

##### Texte de la motion du 8 juin 1995

A diverses reprises, ces dernières années, le Conseil fédéral a déclaré qu'une extension du réseau des routes principales était envisagée. Nul ne conteste d'ailleurs que, dans les cantons de montagne, le risque élevé d'accidents, dû à l'état des voies d'accès, a des conséquences néfastes pour des vallées entières et pour d'importantes stations de tourisme. Les cantons ne sont pas en mesure de faire les investissements nécessaires pour remédier à cet état de choses. Afin de garantir que cette tâche commune des cantons et de la Confédération sera accomplie progressivement, il convient de procéder à l'extension du réseau des routes nationales – le cas échéant la réalisation des travaux devant se faire par étapes. Le Conseil fédéral est chargé en conséquence:

1. d'élaborer sans retard un arrêté sur l'extension du réseau des routes principales;
2. d'inclure dans ce réseau les voies d'accès aux stations de villégiature importantes et aux grandes vallées de montagne;
3. de proposer aux Chambres fédérales les réglementations et les mesures à prendre.

**Mitunterzeichner – Cosignataires:** Béguelin, Bieri, Bisig, Brändli, Carnat, Cavadini Jean, Cottier, Coutau, Danioth, Delalay, Iten Andreas, Loretan, Maissen, Martin Jacques, Mornioli, Prongué, Raymond, Rhyner, Schallberger, Schieser, Seiler Bernhard, Uhlmann, Zimmerli (23)

**Bloetzer** Peter (C, VS): Bei der Erweiterung des schweizerischen Hauptstrassennetzes handelt sich um ein altes Anliegen. Seit Jahren, und bereits in früheren Legislaturperioden, wurden in beiden Kammern entsprechende Vorstösse eingereicht.

Ich persönlich habe, gemeinsam mit 23 Mitunterzeichnern, im September 1993 eine Interpellation in dieser Sache eingereicht. Nachdem die Interpellation nicht zum gewünschten Erfolg führte, habe ich am 8. Juni 1995, wieder gemeinsam mit 23 Mitunterzeichnern, den Bundesrat mit einer Motion ersucht, den Beschluss über die Erweiterung des Hauptstrassennetzes, allenfalls mit zeitlich gestaffelter Wirksamkeit, ohne Verzug zu fassen.

Es ist unbestritten, dass in den Gebirgskantonen ganze Talschaften und bedeutende Fremdenverkehrsorte unter völlig ungenügender Sicherheit der Zufahrtswege leiden. Die Kantone allein sind nicht in der Lage, die diesbezüglichen Aufgaben zu erfüllen; sie sind auf die Hilfe des Bundes angewiesen.

Die Erweiterung des Hauptstrassennetzes, die notwendig ist, ist denn auch – wie bereits gesagt – seit längerer Zeit Gegenstand von Vorstössen und Petitionen. Ziel ist es, dass Bund und Kantone gemeinsam an die Lösung dieses Problems herangehen. Auch die betroffenen Kantone haben verschiedentlich gleichlautende Forderungen gestellt.

Die Erweiterung des schweizerischen Hauptstrassennetzes wird seitens des Bundes seit längerer Zeit geprüft. Am 16. August dieses Jahres hat nun der Bundesrat beschlossen, eine Anpassung des Hauptstrassennetzes vorzunehmen. Es ist vorgesehen, neue Kantonsstrassen mit einer Gesamtlänge von 170 Kilometern zu klassieren. Darunter fallen erfreulicherweise auch die Zufahrtsstrassen nach Täsch und ins Saastal. Dieser Beschluss wird anerkennend zur Kenntnis genommen; er stellt einen ersten Schritt im Sinne einer Prioritätensetzung sowie eine teilweise Erfüllung meiner Motion dar. Es muss aber gleichzeitig festgestellt werden, dass die Neuklassierung nur einen Bruchteil dessen darstellt, was notwendig ist.

Ich erinnere daran: Die Neuklassierungsprojekte, die in früheren Zeiten in ein Vernehmlassungsverfahren gegeben wurden, und die entsprechenden Eingaben sahen Neuklassierungen in der Grössenordnung von 1000 bis 1500 Kilometern vor.

Die gegenwärtige Finanzlage des Bundes kennen wir. Sie ist aber kein Grund, um den Entscheid betreffend eine umfassende Erweiterung des Hauptstrassennetzes weiterhin aufzuschieben. Eine Erweiterung heisst ja nicht, dass die Mittel für die Erweiterung der Hauptstrassen umgehend erheblich zu erhöhen sind. Dies kann der Finanzlage und den verfügbaren Mitteln entsprechend erfolgen. Gerade in Zeiten der zunehmenden Finanzknappheit sind aber die Kantone, vor allem die finanzschwachen Kantone, darauf angewiesen, zu wissen, bei welchen Aufgaben sie langfristig mit der Hilfe des Bundes rechnen können.

Aufgrund dieser Lage ersuchen wir den Bundesrat, in dieser Sache einen umfassenden Entscheid im Sinne der Motion zu fassen.

**Ogi** Adolf, Bundesrat: Mit der Motion wird der Bundesrat erstens ersucht, den Beschluss über die Erweiterung des Hauptstrassennetzes unverzüglich zu fassen. Ich muss Sie fragen: Sind Sie bereit, diesem Vorschlag dann auch beim Budget entsprechend Folge zu leisten?

Zweitens wird verlangt, die Zufahrten zu den bedeutenden Fremdenverkehrszentren seien in dieses Netz aufzunehmen. Wir haben das am 16. August 1995 getan, aber es wird auch Folgen haben, und zwar so, dass man nicht nur das Budget bei den Nationalstrassen reduziert, sondern das Budget beim Hauptstrassennetz erhöht.

Drittens sind gemäss Antrag des Motionärs, Herrn Bloetzer, dem Parlament die notwendigen Regelungen und Massnahmen zu unterbreiten.

Das ist die Stossrichtung der Motion. Etliche Parlamentarier haben in den letzten Jahren gleiche oder ähnliche Vorstösse eingereicht, freilich jeweils mit einer etwas andern geographischen Gewichtung. Der zweite Schritt ist dann nie erfolgt, dass man nämlich die entsprechenden Budgetanpassungen vorgenommen hätte. Es ging immer darum, bestimmte Strassenstrecken ins Hauptstrassennetz aufzunehmen, um so zu Bundessubventionen zu gelangen.

Wie schwer es Subventionen in der heutigen Zeit haben, ist allseits bekannt. Ich brauche nicht darauf einzutreten. Man kann aber nicht auf der einen Seite sagen, man müsse kürzen, und auf der andern Seite neue Begehren stellen. Da muss der Bundesrat – wenn wir schon beim Bergsteigen sind – immer wieder Gratwanderungen machen zwischen dem, was in bezug auf den Strassenausbau und dem, was in bezug auf das Sparen gewünscht wird. Hier muss er immer den Weg finden. Der Bundesrat hat sich jeweils bereit erklärt, die Begehren zu prüfen. Er hat aber stets darauf hingewiesen, dass sich nebst dem finanziellen Aspekt zwei gegensätzliche Interessen gegenüberstehen: auf der einen Seite das berechnete Anliegen der Kantone, ihre verkehrspolitisch bedeutsamen Strassenverbindungen mit Bundeshilfe zu verbessern, auf der andern Seite die seit einigen Jahren prekäre Finanzsituation des Bundeshaushaltes, die eine Ausweitung des finanziellen Engagements nicht zulässt. Dann kommt noch dazu, dass es auch Leute und Regionen gibt, die einen Weiterausbau der Strassen nicht mehr wollen.

Nun hat der Bundesrat am 16. August 1995 dem Grundsatz nach eine Anpassung des Hauptstrassennetzes beschlossen. Die formelle Verordnungsrevision wird später erfolgen. Das heutige Netz geht grossteils auf die sechziger Jahre zurück; das ist eine Tatsache. Es galt deshalb, die seitherige Siedlungsentwicklung und die damit verbundenen unterschiedlichen Entwicklungen der Verkehrspotentiale sowie den Stand des Nationalstrassenbaus zu berücksichtigen. Das hat der Bundesrat getan. Neue Strassen verlangen neue Anpassungen. Das ist immer so. Wenn Sie Autobahnen ausbauen, dann werden gewisse Hauptstrassen stärker belegt. Der Bundesrat hat sich darum auch entschlossen, fünf Kurzstrecken in den Agglomerationen ins Netz aufzunehmen, wobei vier Strecken als Zubringer zu sehen sind, d. h., vier Strecken weisen einen direkten Bezug zur Nationalstrasse auf.

Ein zweiter Schwerpunkt lag in der Erschliessung der Rand- und Touristikregionen. Darunter fallen – ich bin dankbar, dass Herr Bloetzer das erwähnt hat – namentlich die Verbindungen von der N 9 in Visp – aber sie ist noch nicht in Visp, das ist noch ein anderes Thema, worüber wir sprechen könnten, aber lassen wir das für heute – in die Visper Täler, nach Saas Grund und nach Täsch. Insgesamt, Herr Bloetzer, werden 170 Kilometer Kantonsstrassen neu ins Hauptstrassennetz aufgenommen. Es wurden zehn oder elf Gesuche bewilligt. Gesamthaft hatten wir – ich möchte Ihnen das nicht vorenthalten – etwa neunzig Gesuche, und wir mussten uns aufgrund der Finanzlage auf zehn oder elf Strecken konzentrieren. In diesem Sinne erweist sich der Entscheid des Bundesrates aufgrund der finanziellen Ausgangslage als ausgewogen, und mit diesem Entscheid konnten zugegebenerweise nicht alle Bedürfnisse und nicht alle Begehren erfüllt werden. Das ist jedoch im jetzigen Zeitpunkt auch nicht möglich, sonst müssen Sie nicht nur den ersten Schritt, sondern sofort auch den zweiten Schritt tun.

Den Punkten 1 und 2 der Motion wurde demnach Rechnung getragen. Zu Punkt 3 möchte ich lediglich bemerken, dass der Bundesrat nach Artikel 12 des Treibstoffzollgesetzes das Hauptstrassennetz in eigener Kompetenz beschliesst, so dass er dem Parlament keine entsprechenden Massnahmen unterbreiten muss.

Ich möchte noch einmal festhalten: Die jetzt bekannten Budgetzahlen und die jetzt in Aussicht genommenen Budgetzahlen für 1996 erlauben schon heute nicht, die klassierten Strassen wunschgemäss auszubauen. Ich habe Verständnis

für das Begehren, aber die Mittel diktieren auch hier unsere Möglichkeiten.

**Bloetzer Peter (C, VS):** Ich bin mit dem Bundesrat einverstanden: Ein erster Schritt im Sinne der Motion ist getan worden. Es ist aber eindeutig so, dass mit diesem Schritt das bestehende Problem noch nicht gelöst ist und dass hier Bedarf an weiteren Entscheiden besteht.

Ich bin mit Bundesrat Ogi einverstanden, dass die gesetzlichen Grundlagen bestehen und dass der Bundesrat auf dem Verordnungsweg Entscheide fällen kann. Es wäre allenfalls die Frage zu prüfen, ob eine Revision der gesetzlichen Grundlagen und der Kriterien angebracht wäre.

Ich bin damit einverstanden: Es ist nicht zwingend, den Vorstoss als Motion zu überweisen. Der Vorstoss ist aber nicht erledigt. Es ist nur ein erster Schritt getan worden. Ich ersuche Sie deshalb, den Vorstoss aufrechtzuerhalten; ich bin einverstanden, dass man ihn in ein Postulat umwandelt.

**Präsident:** Der Bundesrat beantragt, die Motion als erfüllt abzuschreiben. Der Motionär hält seinen Vorstoss in Form des Postulates aufrecht.

*Abstimmung – Vote*

Für Überweisung des Postulates  
Dagegen

16 Stimmen  
10 Stimmen

95.3128

## Postulat Brändli

### Ausgewogene Verkehrserschliessung aller Regionen

#### Desserte équilibrée dans toutes les régions

*Wortlaut des Postulates vom 16. März 1995*

Eine ausreichende Verkehrserschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und für den privaten Verkehr ist eine wichtige Voraussetzung für die flächendeckende Besiedlung und Bewirtschaftung unseres Landes. In peripheren Gebieten und im Berggebiet spielt dabei neben der Bahn auch die strassenmässige Erschliessung für den öffentlichen und den privaten Verkehr eine zentrale Rolle.

Ein Vergleich unter den verschiedenen Regionen zeigt, dass heute erhebliche qualitative Unterschiede in bezug auf die Verkehrserschliessung und das Verkehrsangebot bestehen. Mit den bevorstehenden, umfangreichen Investitionsvorhaben («Bahn 2000», Fertigstellung der Autobahnen, Neat u. a.) dürften bestehende Wettbewerbsverzerrungen teilweise verstärkt werden. Mit zu berücksichtigen sind dabei auch die Beschäftigungseffekte während der Bauphase.

Im Hinblick auf die staatspolitisch wichtige Verpflichtung des Bundes, eine ausgewogene Entwicklung aller Regionen sicherzustellen, wird der Bundesrat ersucht, folgende Punkte konzeptionell zu bearbeiten und soweit möglich im Rahmen des Finanzierungsbeschlusses zur Neat zur Darstellung zu bringen:

1. Definition von minimalen Erschliessungsstandards, welche mittelfristig landesweit erreicht werden sollen. Unter anderem geht es um die Anschlüsse an das internationale Verkehrsnetz, die Leistungsfähigkeit der Verkehrsnetze, die Angebote des öffentlichen Verkehrs (insbesondere SBB, KTU, PTT), die Entlastung von Siedlungen sowie die Sicherheit der Verkehrsverbindungen;

2. Bewertung des Erschliessungsgrades der einzelnen Regionen und wichtigsten Orte, vorab der Touristenzentren;

## **Motion Bloetzer Erweiterung des schweizerischen Hauptstrassennetzes**

### **Motion Bloetzer Réseau des routes principales. Extension**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1995
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	95.3246
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.10.1995 - 08:00
Date	
Data	
Seite	996-997
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 379

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.