

5386

Botschaft

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung über die Weiterführung
des Strassenausbaues im Alpengebiet während der Jahre
1948 und 1949**

(Vom 20. Februar 1948)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Hiermit beehren wir uns, Ihnen einen Entwurf zu einer Botschaft über die Weiterführung des Strassenausbaues im Alpengebiet während der Jahre 1948 und 1949 vorzulegen.

I

Mit Bundesbeschluss vom 4. April 1935 hat der Bund den Kantonen jährlich während 12 Jahren im Maximum 7 Millionen Franken für den Ausbau der Alpenstrassen zur Verfügung gestellt. Der einzelne Bundesbeitrag darf normalerweise zwei Drittel der Baukosten nicht übersteigen. Der sich daraus ergebende Gesamtbetrag wurde durch Budgetbeschlüsse der Räte am Anfang und am Ende der Zwölfjahresperiode um je 3 Millionen Franken gekürzt, so dass statt der ursprünglich vorgesehenen 84 Millionen nur noch 78 Millionen Franken zur Unterstützung des Alpenstrassenausbaues zur Verfügung standen. Die letzte dieser Kreditbewilligungen fällt gemäss dem Vorstehenden ins Jahr 1947.

Im Rahmen dieses Bundesbeschlusses stellten wir mit Beschluss vom 26. Februar 1937 ein «Erstes Ausbauprogramm der Alpenstrassen» unter Verwendung der acht ersten Jahreskredite von insgesamt 53 Millionen Franken auf. In einem neuen Beschluss vom 19. Juli 1944 wurde als «Ergänzung zum 1. Ausbauprogramm der Alpenstrassen» die Verwendung weiterer 22 127 650 Franken der 25 Millionen Franken betragenden vier letzten Jahreskredite 1944—1947 festgelegt.

Die folgende Tabelle zeigt bis Ende 1947 die Verteilung sowie die Verwendung der durch unsere Beschlüsse vom 26. Februar 1937 und 19. Juli 1944 bereitgestellten Kredite.

Tabelle I

| Kanton | Strasse | Zugesicherter | Bundesbeitrag | Total | Ausbezah- |
|--|---|-------------------|-----------------------------|-------------------|---|
| | | 1. Programm | Ergänzung z. 1. Programm | | ter Bundes- |
| | | Fr. | Fr. | Fr. | beitrag bis 31. De- zember 1947 Fr. |
| <i>a. Ausbau bestehender Strassen</i> | | | | | |
| Bern: | Simmental- und Brünig- strasse | 4 800 000 | — | 4 800 000 | 4 744 400 |
| Uri: | Gotthardstrasse | 3 750 000 | 300 000 | 4 050 000 | 3 605 000 |
| Schwyz | Gersau-Luzernergrenze . . | 420 000 | 291 000 | 711 000 | 577 700 |
| | Gersau-Sisikon | — | 3 380 000 | 3 380 000 | 190 400 |
| Obwalden: | Brünig-Grenze Nidwalden | 600 000 | 600 000 | 1 200 000 | 674 100 |
| Nidwalden: | Grenze Obwalden-Stans- | | | | |
| | Stansstad | 274 500 | 320 000 | 594 500 | 315 100 |
| Glarus: | Kerenzenbergstrasse . . . | 1 072 500 | 192 500 | 1 265 000 | 1 196 500 |
| St. Gallen: | Linksufrige Wallensee- | | | | |
| | strasse | 3 250 000 | 650 000 | 3 900 000 | 2 262 600 |
| | Wildhauserstrasse | — | 1 950 000 | 1 950 000 | 1 130 800 |
| | Zufahrten zur Wallensee- | | | | |
| strasse von Tschlerlach, Schänis und Weesen . . . | — | 1 400 000 | 1 400 000 | 230 900 | |
| Grau- bünden: | Julierstrasse | 4 225 000 | 2 050 150 | 6 275 150 | 6 275 150 |
| | Oberalpstrasse | 828 900 | 65 000 | 893 900 | 745 700 |
| | Bernhardinstrasse | 768 400 | 195 000 | 963 400 | 963 400 |
| | Flüela-Ofenbergstrasse . . | 792 700 | 65 000 | 857 700 | 857 700 |
| | Lukmanierstrasse | — | 260 000 | 260 000 | 15 700 |
| Tessin: | Gotthardstrasse | 5 200 000 | — | 5 200 000 | 5 200 000 |
| | Lukmanierstrasse | 750 000 | 260 000 | 1 010 000 | 779 500 |
| Waadt: | Col des Mosses | 1 800 000 | 480 000 | 2 280 000 | 2 280 000 |
| Wallis: | Furkastrasse | 3 120 000 | 975 000 | 4 095 000 | 4 095 000 |
| | Grosser St. Bernhard . . . | 975 000 | — | 975 000 | 975 000 |
| <i>b. Neubauten</i> | | | | | |
| Bern: | Sustenstrasse | 8 700 000 | 4 374 000 | 13 074 000 | 13 074 000 |
| Uri: | Sustenstrasse | 7 830 000 | 4 320 000 | 12 150 000 | 11 887 700 |
| Glarus: | Wallenseestrasse | 3 500 000 | — | 3 500 000 | — |
| | Rückstellung und Aus- gleich | 343 000 | — | 343 000 | — |
| | | 53 000 000 | 22 127 650 | 75 127 650 | 62 076 350 |

Gemäss Art. 7, al. 3, des Bundesbeschlusses von 1935 sind die nicht verwendeten Jahreskredite in einen «Fonds für die Alpenstrassen» zu legen. Sein Stand betrug Ende 1947:

| | | |
|--|----------------|--------------|
| Bis Ende 1947 an die Kantone ausbezahlt | Fr. 62 076 350 | |
| Verschiedene Ausgaben für Gutachten, Normalien etc. | » 9 619 | |
| Insgesamt ausbezahlt | Fr. 62 085 969 | |
| Stand des Fonds Ende 1947: | | |
| zweckgebunden, einschliesslich «Rückstellung und Ausgleich» | Fr. 13 041 681 | |
| noch frei | » 2 872 350 | » 15 914 031 |
| Verfügbarer Gesamtkredit. | Fr. 78 000 000 | |
| Davon zweckgebunden | » 75 127 650 | |
| Noch nicht gebundener, jedoch zur Deckung von Mehrkosten benötigter Kredit | Fr. 2 872 350 | |

Die in der Tabelle I aufgezählten Strassen des I. Programmes und des Ergänzungsprogrammes umfassen ein Netz von 986 km. Der heutige Ausbaustand dieses Netzes geht aus der nachstehenden Tabelle hervor.

Tabelle II.

| | Strassen mit durchgehendem Ausbau km | Strassen mit teilweisem Ausbau km | Total km |
|---|---|--|-------------|
| Länge des Netzes gemäss I. Programm und Ergänzungsprogramm | 500,234 | 485,910 | 986,144 |
| Bis heute ausgeführt | 334,585 | 155,700 | 490,285 |
| Noch auszubauen | 165,649 | 330,210 | 495,859 |

Vom Netz der zum durchgehenden Ausbau vorgesehenen Strassen sind also bis heute mit einem Subventionsbetrage von 62 Millionen Franken 67 % oder rund zwei Drittel und von demjenigen mit Teilverbesserungen 32 % oder rund ein Drittel ausgeführt. Bei den heutigen Preisen können mit den im Fonds befindlichen rund 13 Millionen Franken zweckgebundener Kredite noch etwa 65 km ausgebaut werden.

Mit den aufgewendeten Mitteln konnte also nicht ein so grosses Ausmass an ausgebauten Strecken erreicht werden als ursprünglich angenommen wurde, was auf folgende Gründe zurückzuführen ist:

a. Seit 1936 eingetretene Teuerung.

b. Fehlen von Erfahrungen über die Kosten des modernen Alpenstrassenausbaues. Das I. Programm wurde in der Hauptsache auf Grund genereller

Projekte der Kantone aufgestellt, die im allgemeinen mit zu niedrigen Kosten rechneten.

- c. Technisch bedingte Mehrkosten infolge nicht vorauszusehender Terrain-schwierigkeiten.

Infolge der Erhöhung der Kosten sind aber nicht nur weniger Kilometer ausgebaut worden, sondern es entstanden auf einzelnen Strecken beträchtliche Kostenüberschreitungen, die erstmals durch den Ergänzungsbeschluss vom 19. Juli 1944 zum ersten Ausbauprogramm finanziert wurden, heute aber eine weitere, noch nicht durch Subventionszusicherungen gedeckte Summe von rund 4,64 Millionen Franken ausmachen. Die Hauptanteile dieser Summen entfallen auf beide Rampen des Sustens, auf die tessinische Gotthardstrasse und auf verschiedene bündnerische Alpenstrassen. Falls die noch nicht gedeckten Überschreitungen vom Bund wieder gleich hoch subventioniert werden, reicht der noch verfügbare rund 2,9 Millionen Franken betragende Rest aus dem Bundesbeschluss vom 4. April 1935 nicht ganz zu ihrer Deckung.

II.

Mit Abschluss des auf 12 Jahre begrenzten I. Ausbauprogrammes wurden Begehren laut auf Fortführung des begonnenen Werkes. So wurde in den eidgenössischen Räten eine Reihe von Postulaten und Motionen eingereicht, die den weitem Alpenstrassenausbau zum Gegenstand haben, nämlich zwei Postulate von Almen, das Postulat Pini, die in ein Postulat umgewandelte Motion Wenk und die Motion Gysler. Allen gemeinsam ist das Begehren, dass der Bund den weitem Alpenstrassenausbau auch ausserhalb allfälligen Arbeitsbeschaffungsaktionen unterstütze; ohne nach Abschluss des I. Programmes eine Pause eintreten zu lassen.

In unserer Botschaft vom 22. Januar 1948 über die verfassungsmässige Neuordnung des Finanzhaushaltes des Bundes haben wir uns bereit erklärt, den eidgenössischen Räten vom 1. Januar 1950 hinweg eine neue, auf 10 Jahre befristete Etappe des Alpenstrassenprogramms vorzuschlagen. Die jährlichen Kredite sollen sich ungefähr auf der bisherigen Höhe halten, ebenso die einzelnen Beitragssätze. Diese Erklärung bildet einen Bestandteil unserer Vorschläge zur Aufrechterhaltung und Verbesserung des Finanzausgleichs unter den Kantonen. Es scheint uns deshalb gegeben, die weitere Etappe des Alpenstrassenprogramms erst zu beschliessen, wenn die neuen verfassungsmässigen Grundlagen unseres Finanzhaushaltes feststehen und über die künftige Methode des interkantonalen Finanzausgleichs die nötige Klarheit geschaffen ist. Zu einem Antrag, die Geltungsdauer des Bundesbeschlusses vom 4. April 1935 sofort um eine weitere Periode zu verlängern, kann sich der Bundesrat namentlich auch deshalb nicht entschliessen, weil die gegenwärtige Konjunkturlage eine möglichste Zurückhaltung mit öffentlichen Arbeiten dringend notwendig macht. Vom konjunkturpolitischen Standpunkt gesehen, sollte im Ausbau der Alpenstrassen eigentlich eine vollständige Pause eintreten, damit derweil die

Arbeitskräfte für andere Aufgaben verfügbar wären. Aus den nachstehend aufzuführenden Gründen ist es aber nicht möglich, so weit zu gehen. Wir gelangen deshalb dazu, Ihnen für die nächsten beiden Jahre eine Überbrückungslösung vorzuschlagen.

III.

Seit Kriegsende hat der in- und ausländische Motorfahrzeugverkehr wieder den Vorkriegsstand erreicht, wenn nicht gar überschritten. Damit haben sich auf gewissen Alpenstrassen erneut Zustände eingestellt, die auf die Dauer unhaltbar sind und daher der Abhilfe bedürfen. Ausser dem allgemeinen Ausbaubedürfnis besteht vor allem die Aufgabe, gefährliche Punkte auszumerken und durch Baufälligkei bedrohte Bauteile, wie Brücken, Futter- und Stützmauern instandzustellen. Diese Arbeiten können nicht hinausgeschoben werden. Sie sollen, sofern es sich um Strecken der bereits im ersten Alpenstrassenprogramm zum Ausbau vorgesehenen Strassenzüge handelt, so ausgeführt werden, dass sie sich dem allgemeinen Ausbauprojekt einfügen. Auch gibt es auf diesen Strassenzügen einzelne Teilstrecken, die wegen besonders schmaler Fahrbahn in höherem Masse ausbaubedürftig sind als andere. Um die Ausführung solcher dringlicher Bauten auch in der Zwischenzeit von Ende 1947 bis Anfang 1950 zu ermöglichen, ist die Mithilfe des Bundes nötig. Es muss daher ein Überbrückungsprogramm aufgestellt werden, das in erster Linie Strassenzüge der früheren Programme enthält, und für das ein besonderer Kredit auf die Jahre 1948 und 1949 verteilt zu gewähren ist. Mit Rücksicht auf die immerhin verminderte Ausbautätigkeit wird ein Gesamtbetrag von 7 Millionen Franken genügen. Die Verteilung dieser Summe wäre, entsprechend dem im Vollzuge des Bundesbeschlusses vom 4. April 1935 von uns eingeschlagenen Verfahren, auf Grund der Vorschläge der Kantone vom Bundesrate vorzunehmen.

Gestützt auf diese Darlegungen unterbreiten wir Ihnen beiliegend den Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Gewährung eines Überbrückungskredites zur Weiterführung des Alpenstrassenausbaues während der Jahre 1948 und 1949, mit dem Antrag, diesen Entwurf zum Beschluss erheben zu wollen.

Wir versichern Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 20. Februar 1948.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Celio

Der Bundeskanzler:

Leimgruber

(Entwurf.)

Bundesbeschluss
über
die Weiterführung des Strassenausbaues im Alpengebiet
während der Jahre 1948 und 1949.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Art. 23, 37 und 37^{bis} der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 20. Februar 1948,
beschliesst:

Art. 1.

Zur Förderung des weitem Ausbaues der Alpenstrassen im Sinne des Bundesbeschlusses vom 4. April 1935 wird für die Jahre 1948 und 1949 ein Gesamtkredit von 7 Millionen Franken bewilligt.

Art. 2.

Aus diesem Kredit sollen Beiträge bewilligt und ausgerichtet werden für den Ausbau der Strassen im Alpengebiet, und zwar an Arbeiten, deren Ausführung im Hinblick auf die Verkehrssicherheit oder aus andern Gründen als dringlich erscheint und nicht aufgeschoben werden kann.

Die Höhe der Beiträge, das Verfahren und die Verwendung eines allfällig nicht beanspruchten Kreditrestes richten sich nach den Bestimmungen des Bundesbeschlusses vom 4. April 1935, soweit diese durch den Art. 3 des neuen Beschlusses nicht abgeändert werden.

Art. 3.

Die Kantone, die nach den Bestimmungen dieses Beschlusses Bundesbeiträge beanspruchen, haben die Subventionsgesuche, Baupläne und Bauprogramme für die Jahre 1948 und 1949 gleichzeitig bis spätestens am 10. Mai 1948 dem Bundesrate einzureichen.

Art. 4.

Dieser Beschluss tritt, als nicht allgemein verbindlich, sofort in Kraft.
Der Bundesrat ist mit dem Vollzug beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Weiterführung des Strassenausbaues im Alpengebiet während der Jahre 1948 und 1949 (Vom 20. Februar 1948)

| | |
|---------------------|------------------|
| In | Bundesblatt |
| Dans | Feuille fédérale |
| In | Foglio federale |
| Jahr | 1948 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | 1 |
| Volume | |
| Volume | |
| Heft | 08 |
| Cahier | |
| Numero | |
| Geschäftsnummer | 5386 |
| Numéro d'affaire | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 26.02.1948 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 891-896 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 10 036 154 |

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.