

B e r i c h t

der

Mehrheit der ständeräthlichen Kommission, betreffend die Erstellung der Furka-, Oberalp- und Axenstrasse und die Vervollständigung des bündnerischen Straßennetzes.

(Vom 7. Februar 1862.)

Tit. I

Unterm 26. Juli 1861 hat die Bundesversammlung die Erstellung der Straßen über die Furka, die Oberalp und den Axenberg beschlossen, und den betreffenden Kantonen in Anwendung des Art. 21 der Bundesverfassung folgende Beiträge aus der Bundeskasse bewilligt:

1. An Uri und Wallis für die Erstellung der Furkastrasse von Oberwald bis Hospenthal, die 44 Kilometer oder 9 Schweizerstunden lang ist, einen Beitrag von zwei Dritteln der Baukosten in dem Sinne, daß dieser Beitrag die Summe von Fr. 800,000 nicht übersteigen dürfe.

2. Den Kantonen Uri und Graubünden für die Erstellung der Oberalpstrasse von Andermatt bis Dissentis, $6\frac{1}{8}$ Schweizerstunden Länge, einen Beitrag von zwei Dritteln der Baukosten unter Festsetzung eines Maximums von Fr. 350,000.

3. Den Kantonen Uri und Schwyz für die Erstellung der Axenstrasse einen Beitrag von zwei Dritteln der Baukosten in dem Sinne, daß derselbe die Summe von Fr. 600,000 nicht übersteigen dürfe.

In erwähntem Beschlusse heißt es dann ferner: daß die Zusicherung der bestimmten Beiträge für die Furka- und Oberalpstrasse erst dann in Kraft treten soll, wenn durch Beschluß der betreffenden Kantone die Ausföhrung beider Straßen gesichert sei.

Endlich ist den theilhaftigen Kantonen eine Frist, und zwar bis Ende des Jahres 1861 festgesetzt worden, um sich für Annahme der sie betreffenden Bestimmungen zu erklären.

Mit Botschaft des Bundesrathes vom 31. Januar 1862 *) wird den Rätthen über die im Laufe des Spätjahres stattgefundenen Conferenzen der betheiligten Kantone, betreffend die Erstellung der Furka-, der Oberalp- und der Aegensstraße Kenntniß gegeben und die definitiven Erklärungen der Kantone Uri, Schwyz, Graubünden und Wallis mitgetheilt.

Die Erklärungen der Kantone Uri und Graubünden für die Erstellung der Oberalp- und Furkastraße sind identisch, indem sie nämlich den Bau der genannten Straßen nach den Bestimmungen des Bundesbeschlusses übernehmen wollen, insofern ihnen das Maximum des stipulirten Bundesbeitrags zugesichert wird.

Die Erklärung des Kantons Wallis lautet dahin: es habe der Große Rath einstimmig die Annahme der Bestimmungen des Bundesbeschlusses vom 26. Juli vorigen Jahres, soweit es ihn betreffe, beschlossen. Es ergibt sich sodann aus dem Conferenzprotokoll, daß bei den dießfälligen Unterhandlungen zwischen den Abgeordneten von Uri und Wallis bezüglich den Bau der Furkastraße, die Fahrbahnbreite auf 14 Fuß festgesetzt worden ist.

Die Erklärungen der Kantone Uri und Schwyz, betreffend die Erstellung der Aegensstraße, stimmen überein, das sogenannte mittlere Tracé nach den Bestimmungen des Bundesbeschlusses auszuführen. Sie drücken indessen den Wunsch aus: es möchte der Bund den fixen Beitrag von Fr. 700,000 leisten, wogegen sie sich anheischig machen würden, den Bau der Straße dem See entlang zu bewerkstelligen, d. h. die sogenannte horizontale Linie auszuführen.

Das ist, Tit., der gegenwärtige Stand der Angelegenheit.

Zufolge der obigen Erklärungen, mit Ausnahme derjenigen von Wallis, kann der Bau der Alpenstraßen nur dann als gesichert betrachtet werden, wenn den Kantonen die im Bundesbeschuß vorgesehenen Maximalbeiträge für die Oberalp- und Furkastraße verabreicht werden.

Für die Erstellung der Aegensstraße, und zwar der horizontalen Linie, walten keine Zweifel, selbst wenn die Leistung eines fixen Beitrags nicht beschlossen würde, da neben der militärischen Wichtigkeit bedeutende kommerzielle Interessen im Spiel sind, die den Bau derselben erheischen.

Wenn dagegen der Bau der Oberalp- und der Furkastraße ausgeführt und der Bundesbeschuß vom 26. Juli 1861 nicht bloß auf dem Papiere stehen, sondern eine Wahrheit werden soll, so muß der Bund den betreffenden Kantonen, und namentlich dem Kanton Uri entgegenkommen, der gleichzeitig für drei Straßenunternehmungen in Anspruch genommen wird, und dessen Hülfsmittel bekanntermaßen gering sind.

*) Siehe Seite 285 hievor.

Durch den seiner Zeit von den Räten verworfenen Antrag der Solidarität zwischen sämtlichen projektirten Straßen konnte man sich zum Voraus denken, daß die Erstellung der beiden Alpenstraßen auf bedeutende Schwierigkeiten stoßen und die Ausführung derselben in Frage stellen werde.

Doch auch hierin zeigen sich die betreffenden Kantone geneigt, wenn ihnen die Maximalbeiträge verabsolgt werden, und anerbieten als Gegenleistung eine Fahrbahnbreite von 14 Fuß zu erstellen, während dem sie im Bundesbeschluß nur auf 12 Fuß vorgeschrieben ist.

Die Mehrheit Ihrer Kommission glaubt, wenn man die Vollziehung des Bundesbeschlusses ernstlich wolle, so könne dem Gesuch der betreffenden Kantone gar wohl entsprochen werden, und zwar unbeschadet der Ehre der Bundesversammlung und der politischen Moral, an die appellirt worden ist.

Auffallend ist die Geneigtheit, die man durchblicken läßt, um gewisser Interessen willen den Beitrag für die Erstellung der horizontalen Aegensstraße um Fr. 100,000 zu erhöhen. Aber eine Alpenstraße, die das Vordererheinthal mit dem Rhonethal verbinden soll, das hält man in politischer, militärischer und nationalökonomischer Hinsicht für ein eitel Ding, und betrachtet es als gleichgültig, wenn die genannten Thäler Sackgassen bleiben und noch Jahrhunderte lang durch die Bollwerke der Natur von einander getrennt sind.

Die Mehrheit Ihrer Kommission will keine solchen Vergünstigungen machen, sondern die Thalstraße und die Alpenstraße gleich behandeln, da nur ein einseitiges Urtheil den Nutzen der Letztern in Abrede stellen kann. Sie glaubt daher, es sei angemessener, den Kantonen für ein und allemal die Maximalansätze als Aversalsummen zu verabsolgen, als Gefahr zu laufen, daß die Zweidrittheile der Erstellungskosten das Maximum der Bundesbeiträge übersteigen und neue Begehren um weitere Unterstützung gestellt würden.

Jedermann weiß, daß die Kostenanschläge der Ingenieure für Straßen- oder Eisenbahnbauten in der Regel unter der Wirklichkeit sind. So wird es ohne Zweifel auch bei der Erstellung der Alpenstraßen der Fall sein, so daß mit ziemlicher Sicherheit anzunehmen ist, die betreffenden Kantone werden weit mehr als einen Drittheil der gesammten Baukosten zu bestreiten haben.

Da es dem Kanton Graubünden aus unvorhergesehenen Gründen nicht möglich gewesen sein soll, bis Ende des Jahres 1861, betreffend die Erstellung der Albulastrasse und der Strecke von Samaden bis zur Berninastrasse eine Erklärung abzugeben, so erklärt die Mehrheit der Kommission,

mit dem Antrag des Bundesrathes einverstanden zu sein, daß der Regierung des genannten Kantons der Termin bis zum 1. Juli 1862 zur Abgabe einer definitiven Erklärung verlängert werde, um dannzumal auch diesen Gegenstand erledigen zu können.

Aus diesen Gründen beantragt Ihnen die Mehrheit der Kommission: Zustimmung zum Beschlusse des Nationalraths.

Bern, den 7. Februar 1862.

Die Mitglieder der Mehrheit der Kommission: *)

L. Denzler, Berichterstatter.

Welti.

A. Jeker.

X. Gottofrey..

*) Die Kommission bestand aus den Herren:

G. Kappeler, in Zürich.

L. Denzler, in Neuenburg.

A. Jeker, in Solothurn.

G. Welti, in Aarau.

A. Stähelin-Brunner, in Basel.

X. Gottofrey, in Lausanne.

Bericht der Mehrheit der ständeräthlichen Kommission, betreffend die Erstellung der Furka-, Oberalp- und Arenstrasse und die Vervollständigung des bündnerischen Straßennetzes. (Vom 7. Februar 1862.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1862
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	16
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.04.1862
Date	
Data	
Seite	520-523
Page	
Pagina	
Ref. No	10 003 676

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.