

90.905

Motion Nussbaumer (Hänggi)
Klassierung der Passwangstrasse
Classement de la route du Passwang

Wortlaut der Motion vom 29. November 1990

Der Bundesrat wird aufgefordert, auf der Grundlage von Artikel 12 des Treibstoffzollgesetzes vom 22. März 1985 die Passwangstrasse in das schweizerische Hauptstrassennetz aufzunehmen.

Texte de la motion du 29 novembre 1990

Le Conseil fédéral est chargé, conformément à l'article 12 de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants, d'inclure la route du Passwang dans le réseau suisse des routes principales.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Büttiker, Nussbaumer, Scheidegger (3)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die Passwangstrasse erfüllt die Voraussetzungen, wie sie im Treibstoffzollgesetz vorgesehen sind. Die Strasse ab Balsthal bis Breitenbach stellt eine wichtige Verbindung zwischen dem Mittelland und der Nordwestschweiz sicher. Sie dient zudem der Erhaltung und Stärkung der wirtschaftlichen Struktur von Randgebieten. Bedingt durch die topographischen und klimatischen Verhältnisse bedarf diese Passstrasse eines intensiven Unterhalts, damit die Sicherheit auf dieser Verbindung gewährleistet werden kann.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 13. Februar 1991

Rapport écrit du Conseil fédéral du 13 février 1991

Materiell hat sich der Bundesrat durch seine Aussagen im Bericht «Luftreinhalte-Konzept» vom 10. September 1986 (BBl 1986 III 269ff.) eine gewisse Zurückhaltung auferlegt, indem die damaligen Aussagen betreffend den Ausbau des Nationalstrassennetzes (S. 308) sinngemäss auch für das Hauptstrassennetz gelten müssen. Ob sich gewisse Anpassungen trotzdem rechtfertigen lassen, wie dies die Kantone in einer Umfrage im Jahre 1989 über Aufnahmebegehren ins Hauptstrassennetz gefordert haben, wird noch zu prüfen sein. Auch die Passwangstrasse wurde damals vom Kanton Solothurn zur Aufnahme in dieses Netz gemeldet.

Die Gesamtüberprüfung des Hauptstrassennetzes wurde einer Arbeitsgruppe übertragen. Deren Schlussbericht liegt nun vor und wird die Grundlage bilden für den Entscheid des Bundesrates, der gemäss Artikel 12 des Treibstoffzollgesetzes vor seinem Beschluss die Kantone anhören wird.

Der Bundesrat ist bereit, in diesem Verfahren auch die Aufnahme der Passwangstrasse ins Hauptstrassennetz eingehend zu prüfen. Eine Aufnahme würde aber gemäss dem Treibstoffzollgesetz nur bedeuten, dass der Bund Beiträge an die Kosten des Ausbaues oder Neubaus gewähren kann, nicht aber an die Kosten des Unterhaltes und des Betriebes. Nach Artikel 12 des Treibstoffzollgesetzes bezeichnet der Bundesrat das Hauptstrassennetz. Die Motion greift mithin in den Bereich der dem Bundesrat übertragenen Regelungszuständigkeit hinein, was der Bundesrat seit jeher als rechtlich unzulässig erachtet. Auch aus diesem Grund kann der Vorstoss nicht als Motion entgegengenommen werden.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

90.924

Motion Büttiker
Ergänzung der Eisenbahngesetzgebung
für Monorails
Législation sur les chemins de fer
et monorails

Wortlaut der Motion vom 10. Dezember 1990

Der Bundesrat wird beauftragt, die geltenden Bestimmungen der Eisenbahngesetzgebung und die darauf abgestützten Erlasse so zu ergänzen, dass sich insbesondere die technischen Bestimmungen auf den Monorail anwenden lassen.

Texte de la motion du 10 décembre 1990

Le Conseil fédéral est chargé de compléter la législation en vigueur sur les chemins de fer ainsi que les actes normatifs qui s'y rapportent, de telle manière que les dispositions techniques notamment puissent s'appliquer au monorail.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aliesch, Nabholz, Scheidegger (3)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Im neuen Kommentar zu Artikel 26 der Bundesverfassung (Eisenbahnartikel) wird ausdrücklich festgehalten, dass der Monorail verfassungsrechtlich als Eisenbahn gilt. Deshalb kann auf den Monorail die Eisenbahngesetzgebung angewendet werden.

Die Formulierung von Artikel 1 Absatz 2 des aus dem Jahre 1957 stammenden Eisenbahngesetzes integriert den Monorail in die Eisenbahngesetzgebung. Gemäss Artikel 5 Absatz 1 des Eisenbahngesetzes benötigt der Bau und Betrieb einer Eisenbahn eine eidgenössische Konzession. Eine solche Konzession wird durch die Bundesversammlung erteilt (Art. 5 Abs. 2 Eisenbahngesetz). Hingegen muss davon ausgegangen werden, dass sich insbesondere die technischen Vorschriften der Eisenbahngesetzgebung in der jetzigen Form kaum auf den Monorail anwenden lassen. Eine Anpassung der Eisenbahngesetzgebung auf den Monorail ist deshalb unumgänglich und notwendig.

Dies besonders im Hinblick darauf, dass es in der Schweiz Verkehrsverhältnisse gibt, die geradezu nach einem Monorail rufen und dass es in der Schweiz Firmen gibt (z. B. Von Roll), die das nötige «Monorail-Know-how» im Ausland (z. B. Birmingham) längst mit Erfolg zur Anwendung gebracht haben.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 13. Februar 1991

Rapport écrit du Conseil fédéral du 13 février 1991

Gegenwärtig besteht noch keine Monorailstrecke der SBB oder einer konzessionierten Bahnunternehmung. Auch liegen keine Konzessionsgesuche und Bauprojekte für eine solche Einschienenbahn vor.

Ausdrückliche Bestimmungen über den Monorail sind in der Eisenbahngesetzgebung nicht enthalten. Ueber den Bau und Betrieb einer Monorailbahn dürfte dennoch in Anwendung der geltenden eisenbahnrechtlichen Vorschriften, gegebenenfalls aufgrund eines Konzessionsverfahrens, entschieden werden. Die vorgeschriebenen Plangenehmigungs- und Betriebsbewilligungsverfahren könnten auch ohne eine vorgängige Anpassung der Rechtsgrundlagen durchgeführt werden.

Die Eisenbahngesetzgebung ist offen für jegliche technische Neuentwicklung im öffentlichen Verkehr, soweit diese auch andere öffentliche Interessen, wie namentlich diejenigen betreffend die Raumplanung, den Umweltschutz, den Natur- und Heimatschutz sowie die Prinzipien der Verhältnismässigkeit und Wirtschaftlichkeit berücksichtigt.

Das bestehende Eisenbahnrecht reicht somit aus, um den

Motion Nussbaumer (Hänggi) Klassierung der Passwangstrasse

Motion Nussbaumer Classement de la route du Passwang

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1991
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	17
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.905
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.03.1991 - 08:00
Date	
Data	
Seite	761-761
Page	
Pagina	
Ref. No	20 019 760

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.