

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

Bau und Betrieb einer allfälligen Monorailbahn zu ermöglichen. Die vom Motionär gewünschte Ergänzung des Eisenbahnrechts drängt sich deshalb nicht auf. Dies um so mehr, als dem Stand und der Entwicklung der Technik, einschliesslich der neuen Transportsysteme, von seiten der zuständigen Behörden stets eine grosse Aufmerksamkeit geschenkt wird. Dabei wird jeweils geprüft, ob und wie die Erkenntnisse und Erfahrungen in die Gesetzgebung einbezogen werden können. Dies gilt auch für die in Frage stehenden Einschienenbahnen.

Aus allen diesen Gründen ist der Bundesrat der Ansicht, die Motion sei in ein Postulat umzuwandeln.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

*Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat*

90.955

**Motion Schmidhalter**

**Klassierung der Zufahrtsstrassen nach den grössten Kurorten im Oberwallis und der Nufenenstrasse als schweizerische Hauptstrassen**

**Extension de réseau des routes principales**

*Wortlaut der Motion vom 13. Dezember 1990*

Der Bundesrat wird aufgefordert, auf der rechtlichen Grundlage des Artikels 36ter Absatz 1 Buchstabe b der Bundesverfassung sowie des Artikels 12 des Treibstoffzollgesetzes vom 22. März 1985 im Kanton Wallis die Zufahrten zu den grössten Kurorten wie Zermatt, Saas-Fee, Leukerbad sowie die Nufenenstrasse ab Airolo bis Ulrichen in das schweizerische Hauptstrassennetz aufzunehmen.

*Texte de la motion du 13 décembre 1990*

Le Conseil fédéral est chargé, sur la base légale des articles 36ter alinéa 1 lettre b de la Constitution fédérale et 12 de la loi du 22 mars 1985 concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants, d'inclure dans le réseau des routes principales l'accès aux grandes stations valaisannes, comme Zermatt, Saas-Fee, Loèche-les-Bains, ainsi que la route du Nufenen entre Airolo et Ulrichen.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Bürgi, Columberg, Dietrich, Hänggi, Hildbrand, Iten, Jung, Keller, Kühne, Rüttimann, Schnider, Wellauer (12)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Laut Artikel 36ter Absatz 1 Buchstabe b der Bundesverfassung kann der Bundesrat in Zusammenarbeit mit den Kantonen das Hauptstrassennetz bezeichnen, sofern bestimmte technische Anforderungen genügen.

Im neuen Treibstoffzollgesetz vom 22. März 1985 ist in Artikel 12 festgehalten, dass der Bundesrat nach Anhören der Kantone das Hauptstrassennetz bezeichnet. Das Hauptstrassennetz umfasst Strassen von allgemein schweizerischer oder internationaler Bedeutung, die nicht dem Nationalstrassennetz angehören.

Zu Hauptstrassen im Alpengebiet können Strassen erklärt werden, deren Ausbau von besonderer Bedeutung für den nationalen Durchgangsverkehr, für die Förderung des Fremdenverkehrs oder für die Erhaltung und Stärkung der wirtschaftlichen Struktur von Randgebieten ist.

Die Zufahrtsstrasse nach Zermatt zum Beispiel ist vornehmlich auf der Strecke Stalden–St. Niklaus in einem unhaltbaren Zustand. Touristen und Einheimische werden auf dieser Strassenzufahrt übergrossen Gefahren ausgesetzt. Steinschlag und Lawinen gefährden praktisch durchgehend den Strassenverkehr. Eine technisch und umweltgerecht akzeptable Lösung erfordert neben Kunstbauten einen längeren Strassentunnel. Die Sanierungskosten dieses Teilstückes übersteigen die finanziellen Mittel des Kantons und der Gemeinden bei weitem, so dass mit einer Realisierungszeit von 15 bis 20 Jahren gerechnet werden müsste. Sofern diese Zufahrtsstrasse in das schweizerische Hauptstrassennetz eingereiht werden kann, würde dank der Bundesbeteiligung die Realisierungszeit auf etwa 4 bis 5 Jahre zurückgenommen werden können. Mit dieser Massnahme kann nicht nur der Fremdenverkehr und die wirtschaftliche Struktur eines Randgebietes gefördert werden, wie es in Artikel 12 des Treibstoffzollgesetzes festgehalten ist, sondern es könnte die unbedingt notwendige Sicherheit einer Zufahrt zu einem Weltkurort garantiert werden. Gleiche und ähnliche Ueberlegungen gelten auch für die Zufahrtsstrasse nach Saas-Fee und Leukerbad.

Die Nichterweiterung des Nationalstrassennetzes, unter einseitiger Streichung des Rawils, zwingt uns, in der Zukunft vermehrt Benzinzollgelder in das Hauptstrassennetz einfliessen zu lassen. Die unhaltbaren Zustände auf gewissen Strassenstrecken können die Kantone nicht allein lösen, so dass das schweizerische Hauptstrassennetz ausgeweitet werden muss. Bund und Kantone müssen versuchen, diese Strassenprobleme gemeinsam zu lösen.

Seit vielen Jahren versuchen die Kantone Tessin und Wallis, die Nufenenstrasse als interkantonale Alpenstrasse in das schweizerische Hauptstrassennetz zu klassieren. Diese Forderung wurde bis heute mit der Begründung, es werde dem Volk ein neuer Verfassungsartikel über die koordinierte Verkehrspolitik unterbreitet, zurückgestellt. Diese Vorlage wurde vom Volk abgelehnt, so dass heute aufgrund der bestehenden Rechtsgebung die Klassierung der Nufenenstrasse als Hauptstrasse sofort vorgenommen werden muss. Die in Artikel 12 festgehaltenen Bedingungen sind bei der Nufenenstrasse alle erfüllt. Die Nufenenstrasse ist im Sommer die wichtigste Strassenverbindung zwischen dem Tessin und der Westschweiz. Die Nufenenstrasse ist die einzige interkantonale Alpenstrasse, welche nicht als Hauptstrasse klassiert ist.

Anlässlich der Unwetterkatastrophe von 1987 hat sich gezeigt, dass das eidgenössische Parlament gewillt ist, die Nufenenstrasse als Alpenstrasse wie alle interkantonalen und internationalen Passstrassen anzuerkennen. Es hat daher beschlossen, dass der Bund für die Bereinigung dieser Schäden analog zu den anderen Hauptstrassen aufkommt. So wurden die Schäden zu 100 Prozent dem Bund und damit der Treibstoffzollkasse angelastet. Der Kanton Tessin hat damit die Möglichkeit, die noch fehlenden Arbeiten mit finanzieller Beteiligung des Bundes auszuführen. Der Kanton Wallis muss den notwendigen Ausbau der Strecke Ulrichen bis Altstafel allein finanzieren. Es ist daher unbedingt notwendig, dass die Nufenenstrasse definitiv in das schweizerische Hauptstrassennetz aufgenommen wird.

*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 (BBI III 1986 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 Nufenenstrasse wurde damals von den Kantonen Tessin und Wallis zur Aufnahme in dieses Netz gemeldet.

Die Gesamtüberprüfung des Hauptstrassennetzes wurde einer Arbeitsgruppe übertragen. Deren Schlussbericht liegt nun

## **Motion Büttiker Ergänzung der Eisenbahngesetzgebung für Monorails**

## **Motion Büttiker Législation sur les chemins de fer et monorails**

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	90.924
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.03.1991 - 08:00
Date	
Data	
Seite	761-762
Page	
Pagina	
Ref. No	20 019 761

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.