

kann Sie versichern, dass die Behörden und die Bevölkerung Verständnis für diese Lösung haben. Es darf aber nicht immer so herauskommen, dass die Zeche von den betroffenen Gegenden bezahlt werden muss.

**Präsident:** Herr Danioth erklärt sich von der Antwort des Bundesrates als befriedigt.

90.909

### Postulat Lauber

#### Verordnung zum Postverkehrsgesetz. Höchstbeträge der Haftpflicht

#### Indemnités maximales en matière de responsabilité

*Wortlaut des Postulates vom 29. November 1990*

Der Bundesrat wird ersucht, von der in Artikel 68 des Postverkehrsgesetzes eingeräumten Kompetenz Gebrauch zu machen und die in Artikel 235a der Verordnung (1) zum Postverkehrsgesetz aufgeführten Höchstbeträge der Haftpflicht angemessen zu erhöhen.

*Texte du postulat du 29 novembre 1990*

Le Conseil fédéral est prié de faire usage de la compétence qui lui est octroyée en vertu de l'article 68 de la loi sur le Service des postes et d'augmenter, de manière adéquate, les indemnités maximales en matière de responsabilité mentionnées à l'article 235a de l'ordonnance (1) relative à la loi sur le Service des postes.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Cavelty, Cottier, Danioth, Delalay, Küchler, Reichmuth, Schallberger, Schmid (8)

**Lauber:** Ich habe den Bundesrat in einem Postulat ersucht, von der im Postverkehrsgesetz eingeräumten Kompetenz Gebrauch zu machen und die in der Verordnung zu diesem Gesetz aufgeführten Höchstbeträge der Haftpflicht angemessen zu erhöhen.

In den Artikeln 51 bis 54 des Postverkehrsgesetzes sind unter anderem die Höchstbeträge der Haftpflicht der PTT-Betriebe für den Verlust einer eingeschriebenen Briefpostsendung, eines eingeschriebenen Paketes usw. aufgeführt. Nach Artikel 68 dieses Gesetzes kann der Bundesrat diese Höchstbeträge erhöhen. Der Bundesrat hat am 19. Oktober 1983 erstmals und auch letztmals von dieser Kompetenz Gebrauch gemacht. Es hat sich gezeigt, dass die 1983 festgesetzten Höchstbeträge nicht mehr zeitgemäss sind. Zum Beispiel vergüten die PTT-Betriebe für den Verlust eines eingeschriebenen Paketes bis zum Gewicht von 5 kg höchstens 600 Franken. Weist das Paket einen höheren Wert auf, müssen die PTT-Kunden eine Zusatzversicherung abschliessen, da sie sonst zu Schaden kommen. Diese Prämien sind recht hoch. Für ein 1-kg-Paket im Wert von 1000 Franken beträgt die Prämie beispielsweise 9.50 Franken; für ein 1-kg-Paket im Wert von 5000 Franken beträgt sie 17.50 Franken.

In Unkenntnis der Dinge werden solche Zusatzversicherungen oft gar nicht abgeschlossen. Als bedeutender Dienstleistungsbetrieb unseres Landes tragen die PTT eine bestimmte Verantwortung; das ist ein Gebot der sozialen Gerechtigkeit. In diesem Sinne wird der Bundesrat ersucht, diese Höchstbeträge angemessen zu erhöhen, sie zumindest dem heutigen Geldwert anzupassen.

**Bundesrat Ogi:** Der Postulant, Herr Lauber, wünscht, dass der Bundesrat die Höchstbeträge der Haftpflicht für Dienstleistungen im Postbereich erhöht.

Diese Höchstbeträge sind in der Verordnung 1 zum Postver-

kehrsgesetz festgelegt. Sie wurden zuletzt anlässlich der Tarifmassnahmen 1984 angepasst. Seither sind weitere Tarifierhöhungen bei der Paket- und bei der Briefpost erfolgt. Auch die Teuerung ist seit 1984 fortgeschritten. Deshalb besteht die Absicht, Herr Lauber, die Höchstbeträge für die Posthaftpflicht zu überprüfen und im Rahmen der Tarifmassnahmen 1992 anzupassen.

Der Bundesrat ist deshalb bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

*Ueberwiesen – Transmis*

90.929

### Postulat Lauber

#### Erweiterung des Hauptstrassennetzes

#### Extension du réseau des routes principales

*Wortlaut des Postulates vom 10. Dezember 1990*

Die Gebirgskantone haben nach wie vor gewaltige Strassenlasten zu verkräften. Grosse und vordringliche Investitionen zur Verbesserung der Sicherheit der Strassen in unsern Bergtälern durch den Bau von Galerien, Tunnels, Lawinen- und Steinschlagverbauungen sollten getätigt werden. Insbesondere leiden bedeutende Fremdenverkehrsorte und ganze Talschaften im Berggebiet unter völlig ungenügender Sicherheit ihrer Zufahrtsstrassen. Die Kantone sind alleine ausserstande, diese Aufgaben zu lösen. Es ist eine Aufgabe Kanton/Bund. Eine vernünftige Erweiterung des Hauptstrassennetzes bei gleichzeitiger Erhöhung der für den Bau von Hauptstrassen reservierten Mittel ist daher ein dringendes Anliegen.

Gemäss Artikel 12 des Treibstoffzollgesetzes können touristisch und regionalpolitisch bedeutsame Strassen ins Hauptstrassennetz aufgenommen werden.

Der Bundesrat wird hiermit ersucht, die dringend notwendige Erweiterung des schweizerischen Hauptstrassennetzes so rasch wie möglich vorzunehmen.

*Texte du postulat du 10 décembre 1990*

Les cantons continuent de devoir supporter de très grosses charges routières. Il est urgent de consacrer d'importants investissements à l'amélioration de la sécurité routière dans nos vallées de montagne en construisant des galeries et des tunnels, et en procédant à des travaux de défense contre les avalanches et les chutes de pierres. En région de montagne notamment, la sécurité est tout à fait insuffisante sur les routes d'accès à d'importantes stations touristiques et à des vallées entières. Les cantons ne sont pas en mesure d'accomplir seuls cette tâche, c'est un devoir qui incombe tant à la Confédération qu'aux cantons. Une extension raisonnable des routes principales et l'augmentation simultanée des moyens destinés à la construction de telles routes constituent donc un besoin impératif.

Selon l'article 12 de la loi concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants, des routes importantes en matière de développement touristique et de politique régionale peuvent être intégrées dans le réseau des routes principales.

Le Conseil fédéral est donc prié de procéder aussi vite que possible à l'extension du réseau national des routes principales, extension qui s'avère absolument indispensable.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Cavelty, Danioth, Delalay, Flückiger, Gadiant, Jelmini, Küchler, Reichmuth, Schallberger (9)

**Lauber:** Am 10. Dezember des vergangenen Jahres habe ich zusammen mit neun Mitunterzeichnern den Bundesrat mit ei-

nem Postulat ersucht, die Erweiterung unseres Hauptstrassennetzes so rasch wie möglich an die Hand zu nehmen.

Eingangs möchte ich in aller Klarheit festhalten, dass es uns mit diesem Begehren nicht um den Bau neuer Strassen geht. Dagegen ist es notwendig, die bestehenden Strassen in einen besseren und vor allem in einen sichereren Zustand zu versetzen. Dazu sind offensichtlich die Gemeinden und gewisse Kantone nicht in der Lage.

Als Hauptstrassen klassierte Abschnitte werden durch die Eidgenossenschaft eben besser finanziert. Damit kann man diesen Regionen wenigstens hier entgegenkommen. Wir wissen, dass eine Erweiterung des Nationalstrassennetzes nicht in Frage kommt. Der Verkehr nimmt aber weiter zu. Dieser ergiesst sich auf das übrige Strassennetz. Beim Zusammentreffen des Nationalstrassennetzes mit dem übrigen Strassennetz resultieren gewaltige Probleme, die bewältigt werden müssen. Ich denke an die Verbesserung der Anschlüsse, an die Entlastung der Siedlungsräume, an die Erhöhung der Sicherheit gegenüber verschiedenen Naturgewalten.

Bei der Ergänzung des Hauptstrassennetzes ist den erwähnten Punkten Rechnung zu tragen. Daher sind die wichtigen Zubringerstrassen zum Nationalstrassennetz, die heute weder zum National- noch zum Hauptstrassennetz gehören, zumindest ins Hauptstrassennetz aufzunehmen.

Dieses Begehren ist keineswegs neu. Seit Jahren werden von verschiedenen Kantonen mit gewisser Regelmässigkeit Begehren um Aufnahme von neuen Strassenverbindungen in das schweizerische Hauptstrassennetz gestellt. Dies erfolgte vor allem im Zusammenhang mit dem jeweiligen Ausbauprogramm. Artikel 36bis Absatz 4 und Artikel 36ter BV, welche von Volk und Ständen im Februar 1983 sehr deutlich angenommen wurden, sowie die diesbezügliche Ausführungsgesetzgebung vom März 1985 haben entsprechende rechtliche Grundlagen geschaffen und auch neue Hoffnungen geweckt. Das vom Bundesrat nach Artikel 12 des Treibstoffzollgesetzes vom März 1985 bezeichnete Hauptstrassennetz ist im Anhang 1 zur Verordnung über die Hauptstrassen vom April 1987 enthalten.

Ergänzungsbegehren wurden früher mit dem Hinweis auf die Arbeit der eidgenössischen Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption und später auf die in Verbindung mit der Realisierung einer koordinierten Verkehrspolitik in Aussicht genommene Gesamtüberprüfung des Netzes zurückgestellt.

Der Bundesrat hat eine Erweiterung des schweizerischen Hauptstrassennetzes verschiedentlich in Aussicht gestellt. Aufgrund der Definition dieses Netzes in Artikel 12 des Treibstoffzollgesetzes kann eine Reihe von regionalpolitisch und für den Tourismus bedeutsamen Strassen neu in dieses Netz aufgenommen werden.

Im Rahmen der Vernehmlassung zur Hauptstrassenverordnung haben die Kantone im August 1986 ihre Begehren angemeldet. Ueber eine Erweiterung des Netzes können die Benzinzollgelder vermehrt auch jenen Kantonen zugeführt werden, die besonders hohe Strassenlasten zu tragen haben.

Vom Februar bis Mai 1989 führte das Bundesamt für Strassenbau bei den kantonalen Baudirektoren ein Antragsverfahren durch. Eine speziell eingesetzte Arbeitsgruppe wurde mit der Erarbeitung konkreter Vorschläge für die Erweiterung des Netzes beauftragt. Wir meinen, dass die rechtlichen und sachlichen Voraussetzungen zu einem Entscheid des Bundesrates heute gegeben sind. Bestimmte Kantone haben immer drückendere Aufgaben im Strassenbau zu bewältigen, vor allem zur Verbesserung der Sicherheit gegenüber Naturgewalten und zur dringend nötigen Verminderung der schädigenden Umweltbelastung in den Siedlungsräumen durch Ortsumfahrungen usw. Die durch ihre Standorte verkehrsmässig schon benachteiligten Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe sowie gewisse Touristenorte, aber auch die Bevölkerung der Bergtäler haben unserer Meinung nach einen berechtigten Anspruch auf Zufahrts- und Verbindungsstrassen mit verbesserter Sicherheit und weniger Umweltbelastung.

Der Verkehrszuwachs der letzten Jahre war auch auf den Haupt- und Nebenstrassen enorm. Dadurch treten verstärkt

Sicherheitsprobleme und unzumutbare Belastungen bei Ortsdurchfahrten auf. Die Projekte zur Entschärfung werden, bedingt durch Umweltsanierungen und Sicherheitsvorkehrungen, immer komplexer und damit technisch sowie auch finanziell aufwendiger. Diese Tatsache gilt für die meisten Projekte. Um diese unhaltbaren Verhältnisse mancherorts zu verbessern, wird kurzfristig eine wesentliche Erhöhung der Mittel nötig sein.

Diese hier skizzierte Aufgabe ist unserer Meinung nach nicht nur eine Aufgabe der Kantone, sondern eine gemeinsame Aufgabe der Kantone und des Bundes. Es steht dem Bund sehr wohl an, im Jubiläumsjahr der Eidgenossenschaft auch in diesem Bereich eine markante Geste innerhalb der Gemarkungen unseres Landes zu machen. Viele Menschen in diesem Land sind an einem raschen Entscheid des Bundesrates in hohem Masse interessiert, weil manche Regionen immer noch mit enormen Strassenproblemen zu kämpfen haben, weil sie auf die Strassen zwingend angewiesen sind und weil die finanziellen Möglichkeiten der betreffenden Kantone bei weitem nicht hinreichen, um den vielen Ausbaunotwendigkeiten nachkommen zu können.

Aus all diesen Gründen möchte ich den Bundesrat eindringlich bitten, das vorliegende Postulat baldmöglichst zu erfüllen und damit den in unserem Land immer hochgehaltenen Solidaritätsgedanken auch in diesem Bereich in die Tat umzusetzen. Wir sind Ihnen dafür, sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr dankbar.

**Bundesrat Ogi:** Markante Gesten macht der Bund tagtäglich. Man sieht es nur nicht immer. Und die Solidarität mit den Rand- und Berggebieten ist bei uns kein leeres Wort.

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wir sind derzeit daran, die angebotenen Erweiterungen des Hauptstrassennetzes zu prüfen. Das Begehren des Postulanten wird in diese Ueberprüfung einfließen. Der Entwurf des neuen Hauptstrassennetzes wird vor der Beschlussfassung durch den Bundesrat auch noch den Kantonen zur Vernehmlassung unterbreitet werden. Der Bundesrat, Herr Ständerat Lauber, wird noch im Jubiläumsjahr 1991, also in diesem Sommer oder Herbst, seinen Beschluss fassen.

Materiell ist aber auf die derzeitige Kreditsituation hinzuweisen. Das Parlament stellt für den Hauptstrassenbau beträchtliche Mittel zur Verfügung. Für 1991 sind es 350 Millionen Franken. Trotzdem werden damit längst nicht alle kantonalen Begehren erfüllt werden können, da einzelne Grossprojekte heute die Mittel stark beanspruchen.

Tendenziell sieht der Bundesrat zudem in klarer Priorität die zügige Fertigstellung des Nationalstrassennetzes vor. Er ist dementsprechend gewillt, in den nächsten Jahren die Mittelzuteilung im Hinblick auf diese Priorität auch zu gewichten, ohne die Rand- und Berggebiete zu vernachlässigen und zu vergessen. Aber der Ausbau des Hauptstrassennetzes wird in Zukunft entsprechend eher zurückhaltend vorgesehen werden müssen. Auch hier muss sich der Bundesrat klar für Prioritäten entscheiden. Dies auch im Blick auf die kommenden Aufgaben im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Denken Sie an «Bahn und Bus 2000»! Denken Sie aber auch an den Alpen transit! Hier sind teilweise ebenfalls Treibstoffzollgelder vorgesehen. Die von Herrn Ständerat Lauber gewünschte Verdoppelung der Mittel – das möchte ich klar und deutlich sagen – kann ich deshalb hier und heute nicht versprechen.

Ich fasse zusammen: Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Die Prüfung des Anliegens von Herrn Ständerat Lauber wird im Rahmen des neuen Netzbeschlusses erfolgen. Zukünftig müssen wir uns in bezug auf die Erweiterung des Hauptstrassennetzes eher der Zurückhaltung befleißigen. Priorität hat der Nationalstrassenbau, und die anstehenden Grossprojekte werden uns in Zukunft stark belasten.

*Ueberwiesen – Transmis*

*Schluss der Sitzung um 19.00 Uhr  
La séance est levée à 19 h 00*

## **Postulat Lauber Erweiterung des Hauptstrassennetzes**

## **Postulat Lauber Extension du réseau des routes principales**

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	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.929
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.03.1991 - 17:00
Date	
Data	
Seite	230-231
Page	
Pagina	
Ref. No	20 019 898

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.