

CH_VB 90.924 vom 22. März 1991

Bundesverwaltung, 1991-03-22, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_90.924

FR: CH_VB 90.924 du 22 mars 1991

IT: CH_VB 90.924 del 22 marzo 1991

Erwägungen

E. 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 (BBIII 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

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali 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 primaveraile 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.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.