

Bundesblatt

101. Jahrgang

Bern, den 8. September 1949

Band II

*Erscheint wöchentlich. Preis 28 Franken im Jahr, 15 Franken im Halbjahr zuzüglich Nachnahme- und Postbestellungsgebühr**Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzeile oder deren Raum. — Inserate franko an Stämpfli & Cie. in Bern*

5657

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Bewilligung eines Bundesbeitrages an die Mehrkosten der Glarner Teilstrecke der Pragelstrasse

(Vom 2. September 1949)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen hiermit unseren Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Zusicherung eines Bundesbeitrages an die Mehrkosten der Pragelstrasse, Teilstrecke auf Gebiet des Kantons Glarus, zu unterbreiten.

I.

Mit Beschluss vom 20. Juni 1939 hat die Bundesversammlung den Kantonen Schwyz und Glarus an die Kosten der Erstellung einer Pragelstrasse zwischen Hinterthal (Muotatal) und Vorauen (Klöntal) im Maximum folgende Bundesbeiträge zugesichert:

1. an die schwyzerische Teilstrecke Hinterthal-Richisau (16,4 km), veranschlagt zu Fr. 1 800 000, 70 % . . .	Fr. 1 260 000
2. an die glarnerische Teilstrecke Richisau-Vorauen (4,6 km), veranschlagt zu Fr. 400 000, 60 %	» 240 000
Bundesbeiträge insgesamt	<u>Fr. 1 500 000</u>

Gemäss Artikel 7 dieses Bundesbeschlusses gilt die Zusicherung des Bundesbeitrages nur für den Fall, dass die Ausführung dieses Werkes in beiden Kantonen gesichert wird. Für die Vorlegung der bezüglichen Ausweise wurde

den Regierungen der Kantone Schwyz und Glarus eine Frist von einem Jahr, vom Datum des Beschlusses an gerechnet, gewährt.

Nachdem das Schwyzer Volk schon in der Abstimmung vom 28. November 1937 den Regierungsrat ermächtigt hatte, an die Baukosten von Franken 1.800 000 einen Staatsbeitrag von 25 %, im Maximum Fr. 450 000, zu leisten, hat die Oberallmeind-Gemeinde Schwyz am 15. Oktober 1939 beschlossen, eine einmalige Subvention von 4 %, höchstens Fr. 72 000, an das Unternehmen beizutragen. Am 5. November 1939 hat die Bezirksgemeinde Schwyz Beschluss gefasst, den durch Subventionen nicht gedeckten Betrag von 1 % der Bausumme zu übernehmen. Damit war die Finanzierung auf schwyzerischer Seite innert der im Bundesbeschluss festgelegten Frist sichergestellt.

Der Kanton Glarus seinerseits sicherte die Ausführung der auf sein Gebiet entfallenden Teilstrecke zu durch Übernahme des nach Abzug des Bundesbeitrages verbleibenden Anteils von 40 % oder Fr. 160 000.

II.

Verschiedene Umstände verunmöglichten eine rasche Inangriffnahme der Arbeiten an der Schwyzer Teilstrecke. Als im Frühjahr 1941 Offerten eingeholt wurden, lautete die niedrigste auf Fr. 3 080 200 bei einem Kostenvorschlag von Fr. 1 800 000. Damit waren die Grundlagen der seinerzeitigen Finanzierung so weitgehend überholt, dass der Baubeginn nicht verantwortet werden konnte. Bei der Abklärung der Finanzierungsfrage wurde auch eine Kostenbeteiligung seitens der Armee an der militärisch wichtigen Verbindung über den Pragelpass in Erwägung gezogen, jedoch ohne Erfolg. Der im Verlaufe des Krieges auftretende Mangel an Arbeitskräften ergab weitere Schwierigkeiten; der aus diesem Grunde vorgesehene Einsatz von polnischen Internierten kam nicht zustande. Weiterhin gebot die zunehmende Verknappung an Baumaterialien eine gewisse Zurückhaltung. Auch waren technische Detailprobleme abzuklären; es sei in diesem Zusammenhange auf erneute schwyzerische Wünsche bezüglich eines vermehrten Ausbaues hingewiesen, die z. B. eine gegenüber der ursprünglichen Vorlage grössere Totalbreite der Strasse zum Ziele hatten. Alle diese Umstände verhinderten bis heute einen Baubeginn an der Schwyzer Teilstrecke der Pragelstrasse.

Die Arbeiten für die Glarner Strecke wurden im August 1940 ausgeschrieben und im September des gleichen Jahres an zwei Unternehmer im Rahmen des Kostenvoranschlages vergeben. Der Baubeginn erfolgte noch im Herbst 1940. Der Übernahmevertrag sah eine Baufrist bis Ende September 1942 vor. Wegen Mangels an Arbeitskräften, die für militärische Arbeiten im Réduitraum benötigt wurden, konnte diese Frist nicht eingehalten werden. Mit den vorhandenen Kräften wurden die Arbeiten so gefördert, dass deren Abschluss auf Herbst 1944 zu erwarten war.

Die in den Jahren 1940–1944 eingetretene fortschreitende Teuerung wirkte sich auch auf die Baukosten der Pragelstrasse stark aus. Der Regierungs-

rat des Kantons Glarus sah sich deshalb veranlasst, am 22. Juli 1944 ein Nachsubventionsgesuch für einen Bundesbeitrag von 60 % der voraussichtlichen Mehrkosten von Fr. 400 000 einzureichen. Diese waren zum grössten Teil durch die Erhöhung der Arbeitslöhne, Steigerung der Materialpreise und unvorhergesehene Mehrausmasse bedingt, wozu kleinere notwendige Ergänzungsarbeiten kamen.

Bevor das Nachsubventionsgesuch abschliessend behandelt werden konnte, rutschte infolge langanhaltender und ergiebiger Regenfälle am 23. November 1944 bei km 3,0 ein rund 70 m langes Strassenstück ab. Die Projektierung der Wiederherstellungsarbeiten wurde sofort an die Hand genommen; die Ausführung erfolgte ab Frühjahr 1945. Zur Sicherung der Rutschstrecke erwiesen sich weitere Entwässerungen als notwendig. Diese neue Situation liess ein Zurückstellen des Nachsubventionsgesuches zweckmässig erscheinen, bis auch die Finanzierung der durch den Abrutsch bedingten Mehrkosten abgeklärt werden könnte.

Artikel 4 des Bundesbeschlusses vom 20. Juni 1939 sieht vor, dass die Ausbezahlung des Bundesbeitrages im Verhältnis des Fortschreitens der in den jeweiligen Bauprogrammen vorgesehenen Arbeiten gemäss den von den Kantonsregierungen eingereichten Kostenausweisen erfolgt. Gestützt auf diesen Artikel hat der Kanton Glarus in den Jahren 1941–1943 drei Gesuche um Teilzahlungen an die Kosten der ausgeführten Arbeiten eingereicht. Nach jeweiliger Prüfung der Unterlagen wurden bis Mitte 1943 von dem zugesicherten Bundesbeitrag von Fr. 240 000 an Teilzahlungen Fr. 225 000 angewiesen. Im Januar 1947 wurden vorgängig der Behandlung des inzwischen anhängig gemachten Nachsubventionsgesuches als 4. Teilzahlung noch Fr. 15 000 ausbezahlt. Damit war der ganze Bundesbeitrag von Fr. 240 000 für die Glarner Strecke aufgebraucht.

Zu Beginn des Monats Mai 1948 reichte der Regierungsrat des Kantons Glarus die definitive Schlussabrechnung zur Prüfung ein und stellte gleichzeitig das Gesuch, der Bund möge an die ausgewiesenen Mehrkosten einen gleichhohen Beitrag — 60 % — wie an die ursprünglich vorgesehenen Kosten von Franken 400 000 der Glarner Strecke gewähren.

Die Abrechnung wurde vom eidgenössischen Meliorationsamt geprüft und ergab nach Bereinigung folgendes Bild:

Objekt	Baukosten Fr.
Strassenbau	836 326.44
Instandstellungsarbeiten Rutsch bei km 3,0	267 686.95
Entwässerung zur Sicherung ob km 3,0.	56 683.70
	<u>1 160 697.09</u>

Wie für die seinerzeitige Subventionszusicherung auf Grund von Artikel 23 der Bundesverfassung sind auch für die Gewährung einer Nachsubvention die eidgenössischen Räte zuständig.

III.

Artikel 7 des Bundesbeschlusses vom 20. Juni 1939 bestimmt, die Zusage des Bundesbeitrages gelte nur für den Fall, dass die Ausführung des Werkes in beiden Kantonen sichergestellt sei.

In der Gewissheit, dass die aus den weiter oben dargelegten Gründen noch nicht begonnene Schwyzer Teilstrecke heute nicht mehr zu den budgetierten Kosten von Fr. 1 800 000 ausgeführt werden kann, und im Hinblick auf den zitierten Artikel 7 wurde vom eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement vorerst in Aussicht genommen, es sei die Nachsubventionierung der beiden kantonalen Teilstrecken in einer gemeinsamen Vorlage den eidgenössischen Räten zu beantragen.

Mit Schreiben vom 23. September 1948 und 24. März 1949 gelangt der Regierungsrat des Kantons Glarus an das eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement mit dem Ersuchen, die Nachsubvention für die Kosten der Glarner Teilstrecke unabhängig vom Stand der Verhandlungen mit dem Kanton Schwyz zu behandeln. Er wies darauf hin, dass der Baubeginn für die Schwyzer Teilstrecke trotz positiven Volksabstimmungsergebnisses noch nicht in greifbare Nähe gerückt sei, was für den Kanton Glarus unliebsame Verzögerungen und ein starkes Ansteigen der Zinsenlasten zur Folge habe. Die erwähnte Volksabstimmung (vom 30. November 1947) sanktionierte einen Kantonsratsbeschluss, welcher die Verbindung über den Pragelpass als Kantonsstrasse erklärt, die Finanzierung der Mehrkosten regelt und Bestimmungen über den Zeitpunkt des Baubeginns enthält.

Folgende Überlegungen lassen uns ein Eintreten auf das Glarner Nachsubventionsgesuch vorgängig einer Regelung mit dem Kanton Schwyz — für welche Ihnen zu gegebener Zeit eine besondere Vorlage zu unterbreiten sein wird — als gerechtfertigt erscheinen:

1. Der schwyzerische Kantonsratsbeschluss über den Bau und Unterhalt einer Strasse über den Pragel an die Kantonsgrenze Schwyz-Glarus (Volksabstimmung vom 30. November 1947) legt bezüglich des Baubeginns fest, dass dieser erst auf besonderen Beschluss des Kantonsrates erfolgen darf. Dabei soll die Arbeitsmarktlage gewürdigt werden; wenn innert 4 Jahren nach Annahme des Beschlusses durch das Volk keine erhebliche Arbeitslosigkeit eintritt, soll auch die verkehrspolitische Entwicklung berücksichtigt werden. Damit kommt ein Baubeginn, ausgenommen im Falle grösserer Arbeitslosigkeit, nicht vor 1952 in Frage. Im Sinne der Konjunkturlenkung ist ein Zurückhalten mit dem Baubeginn bis zu Zeiten grösserer Arbeitslosigkeit zu begrüssen. Da aber dieser Zeitpunkt noch ungewiss ist, kann dem Kanton Glarus nicht zugemutet werden, auf einen Bundesbeitrag an die Mehrkosten seines Teilstückes noch während voraussichtlich mehreren Jahren zu warten.
2. Der Kanton Glarus hat die vollen Baukosten ausgelegt und daran, wie weiter oben angeführt, vom Bunde bisher lediglich den mit Fr. 240 000

begrenzten Bundesbeitrag gemäss Bundesbeschluss vom 20. Juni 1939 erhalten. Aus den seitens der Eidgenossenschaft für eine Subventionierung in Frage kommenden Mehrkosten von Fr. 760 700 erlauben ihm Jahr für Jahr ganz beträchtliche Aufwendungen für Passivzinsen.

3. Die Glarner Teilstrecke der Prugelstrasse erfüllt heute schon bestimmte Aufgaben von wirtschaftlicher Bedeutung, indem sie die Alpen auf Glarner Seite besser erschliesst. Der Zweck einer Güterstrasse, die Nutzung der landwirtschaftlichen Güter und der Alpen zu erleichtern, ist damit weitgehend erfüllt.
4. Der Kanton Glarus hat bedeutende und anerkennenswerte finanzielle Opfer gebracht, indem er rechtzeitig mit dem Bau der Prugelstrasse begann, wodurch die Arbeiten in die Zeiten der stark gestiegenen Preise und Löhne fielen. Zudem wurde der Baubeginn sofort nach der Subventionierung seinerzeit auch aus militärischen Gründen begrüsst.
5. Die Tatsache, dass bis heute kein Baubeginn auf der Schwyzer Seite stattfand, kann nicht für den Entscheid über die Behandlung des Glarner Nachsubventionsgesuches massgebend sein. Vielmehr sind die finanziellen Folgen zu beachten, die dem Kanton Glarus aus einem weiteren Aufschub der Behandlung des Nachsubventionsgesuches erwachsen würden.

Das Nachsubventionsbegehren des Kantons Glarus für die auf seiner Teilstrecke der Prugelstrasse erwachsenen Mehrkosten ist auf folgende Ursachen zurückzuführen und deshalb gut begründet:

- a. Fortschreitende Teuerung auf Löhnen und Materialien, wobei die auf Arbeitskraftmangel zurückzuführende lange Bauzeit sich verschärfend auswirkte.
- b. Unvoraussehbare Mehrkubaturen und -arbeiten.
- c. Die zusätzlich notwendige Terrainsicherung durch Entwässerung oberhalb der Rutschstelle von km 3,0.

Es wäre unbillig, den Kanton Glarus die ohne sein Verschulden entstandenen Mehrkosten allein tragen zu lassen. Wir halten deshalb dafür, es sei die Subventionierung seitens des Bundes auch auf die Überschreitung des ursprünglichen Kostenvoranschlages auszudehnen.

Wären nach Fertigstellung sämtlicher Arbeiten die erforderlichen Kredite vorhanden gewesen, dann hätte der im Bundesbeschluss vom 20. Juni 1939 vorgesehene jährliche Höchstbetrag von Fr. 300 000 schon im Jahr 1948 ausbezahlt werden können. Dieser Tatsache Rechnung tragend, ist vorgesehen, dem Kanton Glarus die gemäss Artikel 1 des beiliegenden Entwurfes für einen Bundesbeschluss vorgesehene Bundesleistung unmittelbar nach dem Inkrafttreten des Beschlusses auszubezahlen.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen erlauben wir uns, Ihnen den beiliegenden Entwurf eines Bundesbeschlusses zu unterbreiten und zur Genehmigung zu empfehlen.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, sehr geehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 2. September 1949.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Vizepräsident:

Max Petitpierre

Der Vizekanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss

über

**die Bewilligung eines Bundesbeitrages an die Mehrkosten der
auf dem Gebiet des Kantons Glarus liegenden Teilstrecke
der Prugelstrasse**

Die Bundesversammlung

der schweizerischen Eidgenossenschaft,

in Anwendung des Artikels 23 der Bundesverfassung,

nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 2. September 1949,

beschliesst:

Art. 1

Dem Kanton Glarus wird an die Mehrkosten für den Bau der Teilstrecke Richisau-Vorauen der Prugelstrasse im Betrage von Fr. 760 700 ein Bundesbeitrag von 60 %, im Maximum Fr. 456 420 bezahlt.

Art. 2

Dieser Beschluss tritt als nicht allgemein verbindlicher Natur sofort in Kraft.

Der Bundesrat ist mit seinem Vollzug beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Bewilligung eines Bundesbeitrages an die Mehrkosten der Glarner Teilstrecke der Prageistrasse (Vom 2. September 1949)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1949
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	36
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	5657
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.09.1949
Date	
Data	
Seite	389-394
Page	
Pagina	
Ref. No	10 036 751

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.