

# Bundesblatt

115. Jahrgang

Bern, den 14. Februar 1963

Band I

*Erscheint wöchentlich. Preis 33 Franken im Jahr, 18 Franken im Halbjahr zuzüglich  
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr*

*Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzelle oder deren Raum. — Inserate franko an  
Stämpfli & Cie. in Bern*

**Zu 8546****Ergänzungsbotschaft**

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung**

**zur Botschaft betreffend die Bewilligung eines Bundesbeitrages  
an die Kantone Tessin und Wallis für den Bau einer Strasse  
über den Nufenenpass**

(Vom 8. Februar 1963)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Am 14. September 1962 legten wir der Bundesversammlung unsere Botschaft betreffend die Bewilligung eines Bundesbeitrages an die Kantone Tessin und Wallis für den Bau einer Strasse über den Nufenenpass vor (BBl 1962, II, 998). Die Kommission des Nationalrates, dem die Priorität zusteht, hat in ihrer Sitzung vom 19. Oktober 1962 den Bundesrat um einen Ergänzungsbericht ersucht, der folgende zwei Fragen zu beantworten hätte:

1. Wie hoch stellen sich die Mehrkosten einer Verbindungsstrecke All'Acqua-Kummstafel,
  - a) für eine Strassenbreite von 5,5 m und
  - b) für eine Strassenbreite von 6,0 m,
 verglichen mit denen für eine Strassenbreite von 4,5 m, wie sie in der Botschaft von 14. September 1962 vorgesehen war?
2. Sind die Kantone Tessin und Wallis bereit, die Mehrkosten zu dem in der Botschaft festgelegten Prozentsatz (25 %) zu übernehmen?

I

Im Auftrage des Eidgenössischen Amtes für Strassen- und Flussbau und im Einvernehmen mit der Direktion der Eidgenössischen Militärverwaltung und der Eidgenössischen Finanzverwaltung hat es die Maggia-Kraftwerke AG,

Locarno, übernommen, die von der Kommission des Nationalrates gewünschten ergänzenden Projektstudien und Kostenberechnungen durchzuführen. Hierbei wurden auch – bedingt durch neuere technische Detailstudien – am Projekt vom Mai 1962, das unserer Botschaft von 14. September 1962 zugrunde lag, einige Änderungen vorgenommen. So hat die Kraftwerk Aegina AG durch in der Zwischenzeit vorgenommene Sondierungen festgestellt, dass das Baggerfeld Kumme auf einem höheren Niveau liegen wird als ursprünglich angenommen wurde. Dieser Umstand bedingt den Bau einer Verbindungsstrasse vom Baggerfeld entlang dem Berghang über Rossboden zur Staumauer Gries. Für das Projekt Nufenenpass-Strasse ergibt sich daraus, dass die «Variante Nufenenpass» gegenüber der in der Projektvorlage vom Mai 1962 vorgesehenen «Variante Treichboden» günstiger ist. Der Kulminationspunkt des Passes senkt sich um 40 m auf 2400 m ü.M. und die Länge der Scheitelstrecke All'Acqua-Kummstafel vermindert sich von 13,1 km auf 12,42 km. Eine weitere Projektänderung drängt sich als Folge neuer Feldaufnahmen für die Strecke Ronco-Alpe Cruina auf, die im Verlaufe des letzten Sommers ausgeführt worden sind. Da grössere Teile dieser Konsortial-Strasse Steigungen von rund 15 Prozent aufweisen, mussten diese durch eine Neuprojektierung auf die zulässige maximale Steigung von 10 Prozent reduziert werden. Diese beiden neuen Studien sind im vorliegenden Ergänzungsbericht berücksichtigt, weshalb einzelne Kostangaben für die Projektvariante 4,5 m nicht mehr genau mit den Angaben unserer Botschaft vom 14. September 1962 übereinstimmen.

Über ihren Auftrag hinaus hat die Maggia-Kraftwerke AG sodann eine Kostenschätzung für eine Strassenbreite von 5,2 m ausgeführt und eingereicht. In der Tat entspricht diese Abmessung den Normalien der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner für Nebenstrassen. Solche Strassen sind als Zufahrten zu Kraftwerken wiederholt gebaut worden, und sie haben sich gut bewährt. Unter diesen Umständen haben wir dem vorliegenden Ergänzungsbericht anstelle der Variante 5,5 m das Ausbaunormal 5,2 m zugrunde gelegt.

Im Sinne der Diskussionen in der ständerätlichen Kommission hat der Vorsteher des Eidgenössischen Militärdepartements schliesslich das Amt für Strassen- und Flussbau beauftragt, als Vergleich auch die Kosten einer 3,1 m breiten Werkstrasse mit genügend Ausweichstellen zu ermitteln. Die Resultate aller dieser Untersuchungen sind in der nachstehenden Tabelle zusammengefasst.

## II

Zu Beginn dieses Jahres hat das Amt für Strassen- und Flussbau den Kantonen Tessin und Wallis die von der Kraftwerke Maggia AG und ihm selbst ausgeführten Projektstudien und Berechnungen zur Stellungnahme übermittelt. Die Kantone wurden hierbei nicht nur angefragt, ob sie bereit wären, die Mehrkosten der neuen Ausbauvorschläge zu dem in der Botschaft festgelegten Ansatz von 25 Prozent zu übernehmen, sondern es war auch die Frage zu beantworten, wie sich die beiden Stände zu der im Hinblick auf die Strassenbreite des

## Nufenenstrasse

Kostenaufteilung zwischen Bund und Kantonen bei verschiedenen Strassenbreiten

Subventionierbare Scheitelstrecke: Strassenbreite:	All'Acqua-Kummstafel 3,10 m mit Ausweichstellen		All'Acqua-Kummstafel 4,50 m		All'Acqua-Altstafel 5,20 m		All'Acqua-Altstafel 6,00 m	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
<b>Totale Baukosten:</b>								
- Kosten für das subventionierte Teilstück . . . . . a)		5 730 000		7 427 000		10 440 000		13 047 000
davon: Seite Tessin . . . . . b)	4 855 000		5 895 000		7 436 000		9 521 000	
Seite Wallis . . . . . c)	875 000		1 532 000		3 004 000		3 526 000	
	<u>5 730 000</u>		<u>7 427 000</u>		<u>10 440 000</u>		<u>13 047 000</u>	
- Kosten für die Zufahrtsstrecken:		1 092 600		3 573 000		3 700 000		5 478 000
davon: Seite Tessin . . . . .	828 600		1 042 000		1 447 000		1 912 000	
Seite Wallis . . . . .	264 000		2 531 000		2 253 000		3 566 000	
	<u>1 092 600</u>	<u>6 822 600</u>	<u>3 573 000</u>	<u>11 000 000</u>	<u>3 700 000</u>	<u>14 140 000</u>	<u>5 478 000</u>	<u>18 525 000</u>
<b>Aufteilung der Kosten:</b>								
- Bund: 75% von a) . . . . .		4 297 500		5 570 000		7 830 000		9 785 250
- Kanton Tessin: 25% von b) . . . . .	1 213 750		1 474 000		1 859 000		2 380 000	
Zufahrtsstrecke Ronco-All'Acqua . . . . .	828 600		1 042 000		1 447 000		1 912 000	
<i>Total Kanton Tessin . . . . .</i>		<u>2 042 350</u>		<u>2 516 000</u>		<u>3 306 000</u>		<u>4 292 000</u>
- Kanton Wallis: 25% von c) . . . . .	218 750		383 000		751 000		1 791 500	
Zufahrtsstrecke Ulrichen-Altstafel, bzw. Kummstafel . . . . .	264 000		2 531 000		2 253 000		2 656 250	
<i>Total Kanton Wallis . . . . .</i>		<u>482 750</u>		<u>2 914 000</u>		<u>3 004 000</u>		<u>4 447 750</u>
		<u>6 822 600</u>		<u>11 000 000</u>		<u>14 140 000</u>		<u>18 525 000</u>

Scheitelstückes notwendige Anpassung der Zufahrten aus dem Goms und dem Bedretttotal stellen würden.

Beide Kantone haben sich für eine Strassenbreite von 5,2 m ausgesprochen und sich bereit erklärt, die gegenüber der Vorlage vom 14. September 1962 entstehenden Mehrkosten zu 25 Prozent zu übernehmen. Der Kanton Wallis knüpfte an seine Zustimmung freilich die Bedingung, dass die subventionsberechtigte Scheitelstrecke auf der Walliserseite von Kummstafel bis hinunter nach Altstafel, d.h. um 2,6 km, verlängert werde, mit der Begründung, in diesem Abschnitt würden die Kraftwerke nicht für die Kosten einer ausgebauten Werkstrasse aufkommen, sondern es habe von jeher nur die Verpflichtung bestanden, oberhalb Altstafel eine Transportpiste zu öffnen, die bloss einem zeitlich beschränkten Bautransport zu dienen hätte. Beide Kantone machten schliesslich darauf aufmerksam, dass die Erweiterung des Projektes auf eine Strassenbreite von 6,0 auf den Zufahrtsstrassen sehr hohe Kosten bedingen würde, ohne dass – bei der gegebenen Trassierung – eine verkehrstechnisch in jeder Beziehung befriedigende Anlage entstünde. Insbesondere der Kanton Tessin müsste bei einem derartigen Ausbau die Übernahme der Mehrkosten neu überprüfen.

### III

Beim Entscheid darüber, welche Strassenbreite für die Nufenenstrasse gewählt werden soll, erscheint es unerlässlich, sich wiederum die Ausgangslage vor Augen zu halten, die für die Projektvorlage des Bundesrates besteht. Durch die Bauten der beiden Kraftwerkgesellschaften Aegina AG und Maggia AG werden das Aeginental und das Bedretttotal derart erschlossen, dass die Enden der zu erstellenden Werkstrassen in der Luftlinie gemessen nur noch rund 4 km auseinanderliegen. Es ergibt sich damit die einzigartige Gelegenheit, mit verhältnismässig geringem Aufwand eine Verbindung über den Nufenenpass zu schaffen, die nicht nur den beiden Kantonen, sondern auch dem Bunde dienen würde. Immer hat dabei aber die Meinung bestanden, diese Verbindung solle den Charakter einer einfachen Nebenstrasse aufweisen, ja es stellte sich vorerst sogar die Frage, ob die Strasse nicht als Forststrasse oder als Alpsträsschen im Rahmen eines Bodenverbesserungsprojektes verwirklicht werden könnte. Würde diese durch die Kraftwerkbauten geschaffene Situation nicht bestanden haben, hätten – schon aus konjunkturpolitischen Gründen – weder die Kantone noch die Bundesbehörden daran denken können, den Bau einer Nufenenstrasse vorzuschlagen. Bisherige Erfahrungen lehren aber, dass jede neue Strassenverbindung, besonders ein Alpenübergang, mit der Zeit ein gewisses verkehrspolitisches Gewicht gewinnt, auch wenn sich der Bau nicht von vorneherein aufgedrängt hat. Es wäre aber ohne Zweifel nicht begründbar, diese vervollständigte Werkstrasse in den Rang einer mit Bundeshilfe auszubauenden Hauptstrasse oder gar einer Nationalstrasse zu erheben.

Auf Grund dieser Überlegungen haben wir uns dafür entschieden, die vorgeschlagene Strassenverbindung sekundärer Natur bewusst als Nebenstrasse

zu dimensionieren; dies insbesondere auch deshalb, weil die Zufahrten zu dem mit Bundesmitteln auszubauenden Scheitelstück eine Ausbaubreite aufweisen, die ein zu grosszügig ausgebautes Scheitelstück als nicht sinnvoll erscheinen liesse. Immerhin sind wir aus den in der Botschaft vom 14. September 1962 dargelegten Erwägungen vom ursprünglichen Vorschlag abgegangen, die Verbindungsstrasse mit einer Breite von 3,5 m und Ausweichstellen zu bauen – was an sich den hier im Vordergrund stehenden militärischen Bedürfnissen genügt hätte – und haben beantragt, dem Scheitelstück eine Breite von 4,5 m zu geben. Auch heute noch erachten wir diesen Antrag als vertretbar. Dies insbesondere aus der Überzeugung heraus, dass es unter den gegebenen Verhältnissen unklug wäre, in die Nufenenstrasse zu hohe Mittel zu investieren. Wie Ihnen bekannt ist, werden in der allernächsten Zukunft die Entscheidungen darüber fallen, wie das Problem eines Tunnels für den wintersicheren Strassenverkehr durch den Gotthard gelöst werden soll. Auf diese Entscheidung sind in der Folge auch die übrigen Verkehrsbeziehungen im Gotthardgebiet auszurichten, d.h. es könnte sich dannzumal die Frage stellen, ob die Verbindung Wallis–Tessin nicht vorteilhafter durch einen entsprechenden Ausbau der Furka gefunden werden sollte, was gleichzeitig noch Verkehrsbeziehungen Wallis–Zentralschweiz und Wallis–Graubünden ermöglichen würde.

Aus den dargelegten Gründen halten wir nach wie vor dafür, dass eine Ausbaubreite von 4,5 m die den besonderen Umständen angemessenen Rechnung tragende Lösung darstellen würde. Immerhin müssen wir gestehen, dass auch die Betrachtungsweise der Kommission einige neue und wertvolle Aspekte zum Gesamtbild beiträgt. Deshalb würden wir keinen Einwand erheben, wenn beschlossen werden sollte, das Verbindungsstück mit einer Breite von 5,2 m zu bauen. Dieser Vorschlag würde sich – wie bereits ausgeführt – mit der Auffassung der beiden beteiligten Kantone decken. Es handelte sich dabei immer noch eindeutig um eine zweispurige Nebenstrasse, die den hiefür vorgesehenen Normalien entspräche. Diese Ausbaubreite hätte weiter den Vorteil, dass die heute schon bestehenden bzw. vorgesehenen Strassenverhältnisse im Aeginental und im Bedrettal grösstenteils beibehalten werden könnten, ohne die Homogenität der Verbindung Ulrichen–Airolo allzustark zu stören. Seit der Ausarbeitung der Projektvorlage im Mai 1962 haben die Aegina AG und die Kraftwerke Maggia AG im Einvernehmen mit dem Kanton Wallis die bereits begonnene Zufahrtsstrecke von Ulrichen bis Altstafel ungefähr zur Hälfte mit einer Ausbaubreite von 5 m erstellt und die Kunstbauten sind mit 4,5 m Fahrbahnbreite ausgeführt worden.

Würde dem Nufenenpass eine Ausbaubreite von 5,2 m zugrunde gelegt und dem Begehren der Walliser Regierung um eine Verlängerung der subventionsberechtigten Scheitelstrecke von Kummstafel bis Altstafel entsprochen, so würden sich die Gesamtkosten für die subventionsberechtigten Scheitelstrecke All'Acqua–Altstafel wie folgt auf die verschiedenen Kostenträger verteilen:

	Fr.
Bund . . . . .	7 830 000
Kanton Tessin . . . . .	1 859 000
Kanton Wallis . . . . .	751 000
Dazu zulasten der Kantone für die Mehrkosten der Zufahrts- strecken Kanton Tessin	
Ronco-All'Acqua . . . . .	1 447 000
Kanton Wallis	
Ulrichen-Altstafel . . . . .	<u>2 253 000</u>
Total	<u>14 140 000</u>

Würde hingegen für das Scheitelstück eine Breite von 6,0 m gewählt, wären auch die Anschlußstrecken auf diese Breite auszubauen, was aber die beiden beteiligten Kantone ablehnen. Zudem müssten in diesem Falle einzelne Teilstrecken der Zufahrtsstrassen, sicher aber das Scheitelstück, den modernen Alpenstrassennormalien entsprechend flüssiger trassiert werden und die Steigung, die nach dem vorliegenden Projekt mehrheitlich 10 Prozent beträgt, wäre auf maximal 8 Prozent zu verringern.

Bei einem solchen Ausbaugrad könnte man sich auch nicht mehr mit einer Offenhaltung von bloss 3-5 Monaten im Jahr begnügen, sollen die Investitionen nicht in ein Missverhältnis zum Nutzen geraten. Die Strasse müsste deshalb zusätzlich durch längere Lawinengalerien geschützt werden, da die langen Zufahrten im Aegimental und im Bedrettetal auf weiten Strecken stark lawinengefährdet sind. Das bedingte aber wiederum einen Gesamtaufwand, der weder verkehrs- noch konjunkturpolitisch tragbar wäre, müssen wir uns doch heute schon beim Ausbau unseres Strassennetzes einer strengen Dringlichkeitsordnung unterwerfen.

Auch eine Beschränkung auf 3,1 m Strassenbreite mit genügend Ausweichstellen kann nicht empfohlen werden. Ein Vergleich der Baukostensummen zeigt, dass ein solcher Ausbau - ganz abgesehen von den verkehrstechnischen Nachteilen - nicht rationell wäre.

Wir haben bereits ausgeführt, dass der Bundesrat sich mit seinem ursprünglichen Antrag, das Scheitelstück der Nufenenstrasse auf eine Breite von 4,5 m auszubauen, begnügen könnte. Sollte aber eine Ausbaubreite von 5,2 m vorgezogen werden, möchte sich der Bundesrat nicht widersetzen. In diesem Fall wären die Artikel 1 und 4 des Beschlussesentwurfes unserer Botschaft vom 14. September 1962 wie folgt zu ändern:

#### Art. 1

<sup>1</sup> Den Kantonen Tessin und Wallis werden an den Bau einer Strasse über den Nufenenpass gemäss Projektvorlage vom 19. Mai 1962 mit Ergänzung vom 14. Dezember 1962 folgende Bundesbeiträge ausgerichtet:

	Fr.
1. Dem Kanton Tessin an die tessinische Teilstrecke All'Acqua-Kantonsgrenze Tessin/Wallis (9,93 km), veranschlagt zu 7 436 000 Franken; 75 Prozent, jedoch höchstens . . . . .	5 577 000
2. Dem Kanton Wallis an die Walliser Teilstrecke Altstafel-Kantonsgrenze Wallis/Tessin (5,09 km), veranschlagt zu 3 004 000 Franken; 75 Prozent, jedoch höchstens . . . . .	<u>2 253 000</u>
Bundesbeiträge insgesamt	<u>7 830 000</u>

<sup>2</sup> Übersteigen die zur Vollendung des Werkes erforderlichen Aufwendungen zufolge Materialpreis- und Lohnerhöhungen den genehmigten Kostenvorschlag, so ist der Bundesrat ermächtigt, den Bundesbeitrag auch an diese Mehrkosten auszurichten.

<sup>3</sup> Diese Bundesbeiträge stellen im Sinne von Artikel 15 und 16 des Bundesbeschlusses vom 23. Dezember 1959 über die Verwendung des für den Strassenbau bestimmten Anteils am Treibstoffzollertrag in Abzug zu bringende Leistungen dar.

#### Art. 4

Die Kantone Tessin und Wallis haben sich zu verpflichten, die Zufahrtsstrassen Ronco-All'Acqua (TI) und Ulrichen-Altstafel (VS) zu eigenen Lasten auf 5,2 m zu verbreitern und die Nufenenpaßstrasse fachgerecht zu unterhalten.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren Nationalräte, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 8. Februar 1963.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,  
Der Bundespräsident:

**Spühler**

Der Bundeskanzler:

**Ch. Oser**

**Ergänzungsbotschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zur Botschaft betreffend die Bewilligung eines Bundesbeitrages an die Kantone Tessin und Wallis für den Bau einer Strasse über den Nufenenpass (vom 8. Februar 1963)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1963
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	06
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	8546
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.02.1963
Date	
Data	
Seite	185-191
Page	
Pagina	
Ref. No	10 041 998

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.