

Bundesblatt

82. Jahrgang.

Bern, den 18. Juni 1930.

Band I.

*Erscheint wöchentlich. Preis 20 Franken im Jahr, 10 Franken im Halbjahr, zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr.*

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

2586**Botschaft**

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Bewilligung eines Bundesbeitrages an den Bau einer Strasse von Castagnola über Gandria bis zur italienischen Grenze.

(Vom 18. Juni 1930.)

Herr Präsident!
Hochgeehrte Herren!

Die Regierung des Kantons Tessin hat schon mit Schreiben vom 21. April 1924 zwei Varianten eines Projektes für eine Strasse von Castagnola bei Lugano über Gandria bis zur italienischen Grenze eingereicht und für diesen Bau die Zusicherung eines Bundesbeitrages von 50 % nachgesucht.

In diesem Schreiben wird gesagt, das Bedürfnis einer Verbindung der Stadt Lugano mit der italienischen Ortschaft Porlezza und den am Seeufer gelegenen schweizerischen und italienischen Dörfern habe sich schon im Jahre 1859 nach der Proklamation des Königreichs Italien fühlbar gemacht. Das erste Projekt stamme aus dem Jahre 1864, sei aber wegen finanzieller Schwierigkeiten nie zur Ausführung gelangt. Einzig auf italienischem Gebiet kam der Strassenbau zustande, und nun erwarte man von seiten Italiens, dass auch der Kanton Tessin seinen im Jahre 1901 eingegangenen Verpflichtungen nachkomme und die Strasse von der Grenze über Gandria und Castagnola weiterführe. Die Wichtigkeit einer solchen Strassenverbindung sei allseits anerkannt und es sei dieses Werk eine der wichtigsten Aufgaben, welche dem Kanton zufallen, dies um so mehr, als Italien die Strasse von Mailand zu den lombardischen Seen als neue Automobilstrasse ausgebaut habe. Gegenwärtig hat der Automobilverkehr Graubünden-Italien keine Verbindung mit Lugano, indem die Wagen am östlichen Ufer des Comersees direkt nach Mailand fahren. Die Regierung ist der Meinung, dass eine Strassenverbindung über Gandria den Fremdenverkehr nach dem Tessin lenken werde.

Eine der im Jahre 1924 eingereichten Projektvarianten bezieht sich auf eine Strasse am Seeufer; die betreffenden Studien wurden schon im Jahre 1914 vorgenommen und führten damals zu einem Kostenvoranschlag von Fr. 530,000, welcher Betrag mittelst Umrechnung der seither eingetretenen Verteuerungen und der allgemeinen Geldentwertung auf Fr. 1,150,000 erhöht wurde.

Die zweite, von einem andern Techniker studierte Variante hat zunächst die Benutzung eines Teiles der Strasse nach dem Monte Brè in Aussicht genommen; sie führte über dem vorspringenden Felsen von S. Domenico durch, um dann mittelst eines Tunnels von zirka 180 Metern ein Felsgebiet zu unterfahren und oberhalb dem Dorfe Gandria wieder ans Tageslicht zu treten. Die Kosten für diese Ausführung wurden vorerst auf Fr. 1,840,000 berechnet. In der Vorlage des Kantons war aber eine reduzierte Summe von Fr. 1,406,000 angegeben.

Die kantonalen Organe, die Stadt Lugano und die Gemeinde Gandria haben dem unteren Strassenzug beigestimmt, ebenso der kantonale Ingenieur- und Architektenverein, während die Gemeinde Castagnola der oberen Variante den Vorzug gab. Die verschiedenen Vereine und Gesellschaften, welche den Naturschutz und das Landschaftsbild ins Auge fassen, haben sich für die Erhaltung des allseitig bekannten und geschätzten Ufergeländes sowie des Sasso di Gandria mit der eigenartigen südländischen Flora eingesetzt. Es wurde auch die Anlage eines Naturschutzparks vorgesehen und die eidgenössische Inspektion für Forstwesen bezeichnete das Gebiet zwischen dem See und dem oberen Strassenzug als sehr geeignet für einen solchen Zweck.

Das eidgenössische Oberbauinspektorat hat sich an Ort und Stelle über die Eignung des Berghanges für die Anlage einer fahrbaren Strasse orientiert und gelangte zur Ansicht, dass die obere Variante nicht grössere Schwierigkeiten bieten dürfte als die untere, dass man dort ferner, nach eingehendem Studium, für die Durchführung der Strasse durch den felsigen Hang eine geeignete Lösung finden könne, unter Vermeidung der langen Tunnelbauten.

Unser Departement des Innern gab dann der oberen Linienführung den Vorzug, deren näheres Studium mit Schreiben vom 5. Juni 1924 anempfohlen wurde. Hierbei wurde auch auf die Wahrscheinlichkeit einer Erhöhung der Kosten im Vergleich mit den niedrigen, berechneten Einheitspreisen hingewiesen und die Prüfung der Frage angeregt, ob nicht eine geringere Fahrbahnbreite anwendbar wäre. Der Bundesrat hat sich unterm 16. März 1925, anlässlich der Behandlung verschiedener tessinischer Forderungen, mit einer Subventionierung der Strasse im Prinzip einverstanden erklärt.

In der Folge fand ein Meinungs-austausch statt über die Frage der Wahl zwischen einer Strasse in der Nähe des Seeufers und einer über dem Felsen von S. Domenico und über dem Dorfe Gandria durchführenden Variante. Der Kanton Tessin hat auch durch seine Organe, unter Beizug weiterer tessinischer Techniker, Expertisen über die Streitfrage angeordnet und noch weitere generelle Projektvarianten aufstellen lassen.

Unterm 24. März 1927 wurden zwei neue Studien für die Strecke Castagnola-Gandria in einer Vorlage vereinigt. Hierbei waren für jedes Trasse Strassenbreiten von 6 und von 7 Metern berücksichtigt worden. Die untere Variante war gegenüber den bisherigen Projekten in etwas grösserer Entfernung über dem Fussweg angelegt. Sie wurde vom tessinischen Grossen Rate,

sowie vom Regierungsrate in erster Linie empfohlen, und zwar mit einer Fahrbahnbreite von 7 Metern. Beide Studien stammten vom gleichen Verfasser, Herrn Ingenieur Antoniotti. Die Kostenberechnungen haben für eine und dieselbe Strassenbreite zu ungefähr gleichen Beträgen geführt, und der im Kanton Tessin bei der oberen Strassenführung vorerst für unvermeidlich gehaltene lange Tunnel reduzierte sich auf wenige kurze Durchbohrungen der vorspringenden Felspartien, während unten längere Tunnelanlagen unvermeidlich blieben.

Der Bundesrat ist in seinem Beschlusse vom 24. Mai 1927 von seiner bisherigen Ansicht nicht abgewichen und hat die obere, den Grundsätzen des Naturschutzes besser gerecht werdende Variante zur weiteren Ausarbeitung empfohlen. Gleichzeitig erklärte der Bundesrat, er beabsichtige, den eidgenössischen Räten eine Beitragsleistung des Bundes von 50 % der Kosten zu beantragen. Eine Fahrbahnbreite von 6 Metern wurde als genügend erachtet, unter der Annahme, dass die Fussgänger doch den beliebten Uferweg benutzen werden, der leicht bis zur Grenze fortgesetzt werden könne. Die Kosten dieser Massnahme seien unvergleichlich niedriger als der Mehrbetrag, welcher für eine Verbreiterung einer schon 6 Meter breiten Strasse auf 7 Meter Fahrbahnbreite erforderlich wäre. Es wurde im weiteren auf die ungenügende Berücksichtigung unvermeidlicher Kosten in den bisherigen Voranschlägen hingewiesen und um Aufstellung einer sorgfältigen Kostenberechnung ersucht, damit Nachsubventionsgesuche vermieden werden.

Nachdem die Regierung des Kantons Tessin mit Schreiben vom 20. Juni 1927 nochmals auf ihre bisherige, vom Grosse Rate einstimmig unterstützte Linienführung zurückgekommen war, nahmen am 22. November 1927 die Herren Bundespräsident Motta und Bundesrat Chuard eine Ortsbesichtigung vor und prüften mit den Interessenten die verschiedenen, in Konkurrenz stehenden Vorschläge.

Hierauf stellte der Bundesrat unterm 23. Dezember 1927 dem Regierungsrate des Kantons Tessin in erster Linie die Wahl des auszuführenden Projektes anheim. Immerhin wurde in freundschaftlicher Weise auf folgende Umstände hingewiesen:

Eine Strassenanlage in der Nähe des beliebten Fussweges würde den bei den Naturfreunden und Wanderern so sehr beliebten, idyllischen Charakter der Landschaft erheblich stören, um so mehr, als beim «Sasso» selber besonders hohe Kunstbauten notwendig würden, während sich die Strasse bei der oberen Linienführung dem Gelände besser anschmiegen wird. Ausserdem sind die Baukosten im letztgenannten Falle, wo eine schon bestehende Strasse von entsprechender Breite auf mehr als einen Kilometer Länge benützt werden kann, geringer als bei einer Anlage im Gebiet der Villen von Castagnola, wo zudem die Expropriationskosten noch weiter führen könnten, als veranschlagt worden ist.

Wenn auch die Strasse über dem See, wegen der beiden Kehren und des Aufstieges in Castagnola, mit Einbezug der bestehenden Strassen einen längeren

Weg darstellt als der Vorschlag des Kantons und ein weiterer Höhenunterschied von 50 Metern sich einstellt, so sind anderseits Strassenanlagen in einer solchen Höhe über dem See wegen der wunderbaren Aussicht, die sie bieten, bei den Automobilisten sehr beliebt.

Umgekehrt lieben es die Naturfreunde, die seltenen Pflanzen und Tiere ungestört in der Nähe zu betrachten, so wie dies im gegenwärtigen Zustand des Ufers möglich ist. Sie werden den tessinischen Behörden zu Dank verpflichtet sein, wenn diese die neue Strasse möglichst hoch anlegen und dafür den Uferweg über Gandria hinaus bis zu einem geeigneten Anschluss verlängern. Hierbei würde auch die Strasse vom Fussgängerverkehr entlastet, und die nur mit weitem grossen Kosten durchführbare Verbreiterung von 6 auf 7 Meter würde entbehrlich. Es wurde in diesem Schreiben auch auf die Möglichkeit einer Verbindung einer in Castagnola durchführenden Strasse mit dem Strassennetz von Lugano im Tal des Cassarate und der Einführung des Einbahnverkehrs zur Entlastung der städtischen Quaianlagen hingewiesen. Auch die Wahrscheinlichkeit, dass das obere Projekt bei der Behandlung in den eidgenössischen Räten weniger Gegner finden dürfte, wurde erwähnt. Schliesslich stellte der Bundesrat in Aussicht, dass die Antwort auf dieses Schreiben in der Botschaft an die eidgenössischen Räte gebührend berücksichtigt werden solle.

Der Grosse Rat hat dann, laut Schreiben vom 15. Juni 1928, der oberen Variante zugestimmt. Die Strassenbreite wurde auf 7 Meter angesetzt, mit der Bestimmung, dass dieselbe auf 6 Meter herabgesetzt werde, wenn auch der Fussweg in gleicher Weise wie die Strasse einer Subvention von 50 Prozenten teilhaftig werde. Ferner solle für die Verlängerung der internationalen Strasse über Viganello bei späterer Ausführung ein Bundesbeitrag von 50 % zugesichert werden.

Mit Schreiben vom 10. Juli 1928 wies der Bundesrat nochmals auf die grosse Kostenvermehrung und die neuen Schwierigkeiten hin, welche die Ausführung einer Strasse von 7 Meter Breite im steilen Felsgebiete mit sich brächte. Dem Wunsche des Kantons betreffend Einbezug des Fussweges in das Strassenprojekt wurde entsprochen. Hinsichtlich der Verlängerung von Castagnola über Viganello bis zum städtischen Strassennetz wurde dagegen eine Entschliessung, mit Rücksicht auf die in weiter Ferne stehende Frage, vorbehalten.

Mit Schreiben vom 6. September 1929 ist dann das jetzt vorliegende endgültige Projekt beim Bundesrate eingegangen. Die kantonale Regierung nimmt Bezug auf die von der Bundesbehörde geäusserten Wünsche, die nun Nachachtung gefunden haben, und äussert sich dann wie folgt:

«Wir verzichten auf weitere Auseinandersetzungen über die Wichtigkeit des gewünschten Strassenbaues in volkswirtschaftlicher Hinsicht, indem die Notwendigkeit und Dringlichkeit schon von Ihnen in weitsichtiger und grossmütiger Weise anerkannt worden ist, wofür wir Ihnen zu Dank verpflichtet sind. Wir wollen nur noch beifügen, dass es für die Verbindung mit Gandria, entgegen der bisherigen Annahme, notwendig wurde, den Umbau der bestehen-

den Strassenstrecke Castagnola-Roncaccio vorzusehen, ferner muss nunmehr ein für Automobilstrassen passender moderner Fahrbelag in Aussicht genommen werden. Die Erhöhung des bisherigen Kostenvoranschlages von Fr. 1,400,000 auf Fr. 2,590,000 ist in einem speziellen Bericht begründet. Wir ersuchen um Weiterleitung dieser Vorlage, mit Befürwortung eines Beitrages von 50 %, an die eidgenössischen Räte schon für die nächste Session, damit nach baldiger Beschlussfassung die Arbeiten im kommenden Winter in Angriff genommen werden können. In unserem Schreiben vom 15. Juni 1928 haben wir, entsprechend dem Beschlusse des Grossen Rates, den Wunsch ausgesprochen, es sei auch für eine später notwendig werdende Strassenverbindung über Viganello bis zu den städtischen Strassen ein Beitrag von 50 % zuzusichern, worauf Sie bemerkten, es bedeute dies eine weitgehende Ausdehnung des ursprünglichen Projektes; auch könnten Sie auf einen so grossen Zeitraum hin nicht schon Kredite festlegen. Wir müssen auf die Anerkennung der Verbindung Castagnola-Lugano als Ergänzung der internationalen Gandriastrasse dringen. Unser Bauamt ist mit der Aufstellung eines Projektes mit genereller Kostenberechnung beschäftigt, und wir hoffen, Ihnen noch vor der nächsten Sitzung der Räte dieses Material übermitteln zu können. Wir verlangen *nicht*, dass dieses Vorprojekt jetzt schon subventioniert werde, wünschen aber, dass der Bundesrat und die Bundesversammlung bereits heute eine Subventionierung der neuen Strassenstrecke Castagnola-Viganello-Lugano im gleichen Verhältnis wie bei der internationalen Strasse als eines integrierenden Bestandteiles derselben in Aussicht nehmen, immerhin unter Vorbehalt der Vorlage eines endgültigen Projektes.»

Dieses Gesuch wurde durch Bundesratsbeschluss vom 9. Oktober 1929 dem eidgenössischen Politischen Departement überwiesen, mit dem Auftrag, mit Italien die für den Anschluss der projektierten Gandriastrasse an das italienische Strassennetz notwendigen Unterhandlungen anzubahnen.

Die Regierung des Kantons Tessin hat dann mit Schreiben vom 4. Februar 1930 auf ihre Vorlage vom 6. September 1929 hingewiesen und erwähnt, dass in der Antwort des Departements des Innern vom 26. gleichen Monats die Hoffnung ausgedrückt war, dass die Projektvorlage mit der Botschaft des Bundesrates den Räten in der Dezembersession des letzten Jahres vorgelegt werden könne, worauf die Beschlussfassung im März des Jahres 1930 erfolge. Die Regierung ersuchte, ihr Gesuch nun wenigstens in der nächsten Session vorzulegen, denn sie beabsichtige, nach dessen Behandlung durch die eidgenössischen Räte damit im Frühjahr auch an den Grossen Rat zu gelangen, so dass die Baugenossenschaft sofort gegründet, die Landenteignungen eingeleitet und im Herbst mit dem Bau begonnen werden könne.

Hierauf antwortete das eidgenössische Departement des Innern mit Schreiben vom 17. Februar 1930, die Antwort der italienischen Regierung über die Weiterführung der Strasse auf italienischem Gebiete sei noch nicht eingetroffen; demnach könne die Vorlage auch nicht in der kommenden Märzsession behandelt werden.

Die kantonale Regierung gelangte dann mit Schreiben vom 25. Februar 1930 nochmals an unser Departement des Innern, worin sie ihre zahlreichen Unterhandlungen mit den Delegierten und Beamten der Provinz Como bekannt gibt und darlegt, dass in Italien der Wille zum Anschluss der Gandriastrasse an das italienische Strassennetz vorhanden und alle diesbezüglichen technischen Fragen geregelt seien. Sie ersucht um Behandlung der Angelegenheit in der Märzsession der Bundesversammlung in dem Sinne, dass der Bundesbeitrag bewilligt und nur der Baubeginn von der erwarteten Zustimmung Italiens abhängig gemacht werde.

Aus dieser einleitenden Zusammenfassung der bisher in der Frage der Gandriastrasse ergangenen Korrespondenz geht hervor, dass die eidgenössischen Amtsstellen in bezug auf die Erörterung der technischen Fragen dieser Angelegenheit mit den kantonalen Organen in stetem Kontakte gestanden sind, ferner, dass das nun vorliegende Projekt den Wünschen der Bundesbehörden hinsichtlich Anlage des Strassenzuges, Erhaltung der Naturschönheiten und Möglichkeit der Errichtung eines Naturschutzparkes Rechnung trägt. Die ursprünglich von den kantonalen Organen hervorgehobenen Schwierigkeiten, mit welchen sie den oberen Strassenzug im Vergleich zum untern in Nachteil setzten, konnten vom Projektverfasser nach sorgfältigem Studium umgangen werden, so dass nun gar keine Tunnelbauten mehr nötig sind. In tieferer Lage müsste die Strasse jedenfalls beim Felsen über S. Domenico und dann bei dem bewunderten Sasso di Gandria in den Berg hinein verlegt werden, was weder für den Verkehr, noch für die Erhaltung des Landschaftsbildes vorteilhaft wäre. Es zeigte sich dann auch, dass der Berghang in seinen oberen Gebieten nicht so steil war, wie die ersten Projektverfasser angenommen hatten und dass sich das Gelände dort oben zum mindesten ebensogut für einen Strassenbau eignet wie unten.

Behufs Beurteilung der Notwendigkeit der vorgesehenen Strassenanlage wurden schon von Anfang an auch das Militärdepartement und das Zolldepartement um ihre Vernehmlassung ersucht. Das Militärdepartement äusserte sich dahin, dass aus Gründen der Landesverteidigung eine Beitragsleistung an diesen Strassenbau nicht abgeleitet werden könne.

Das Zolldepartement berichtet in seinem Schreiben vom 27. Juni 1924, der Warenverkehr zwischen der östlichen italienischen Zone des Luganersees und dem Kanton Tessin weise den ausgesprochenen Charakter eines Grenzverkehrs auf, und zwar werde der Wasserweg benutzt, was wahrscheinlich auch nach dem Strassenbau so bleibe. In Ermangelung eines nennenswerten Warenverkehrs liege die Eröffnung einer neuen Zollstrasse nicht im Interesse der Zollverwaltung. Es wurde in diesem Falle eine Ausgabe von etwa Fr. 80,000 für ein neues Zollhaus und eine solche von Fr. 25,000 pro Jahr für die Besoldung des anzustellenden Personals notwendig. Die Zollverwaltung betrachtet die Steigerung des Automobilverkehrs nicht unbedingt als gewinnbringend und vorteilhaft für die Stadt Lugano und für den Fremdenverkehr, weswegen

die finanzielle Beteiligung der Eidgenossenschaft am Bau der in Frage stehenden Strasse in dem gedachten Ausmasse nicht geboten erscheine.

Die tessinischen Behörden und die Bevölkerung zweifeln nicht daran, dass die Gandriastrasse eine weitgehende Hebung des Fremdenverkehrs herbeiführen werde. Auf jeden Fall wird die Möglichkeit der Durchfahrt von Lugano nach dem Comersee, dem Splügen, nach Maloja und dem Engadin, sowie nach dem Veltlin, wie in der umgekehrten Richtung, mit den wunderbaren Naturbildern, die sich von Anfang bis zu Ende dem Reisenden offenbaren, viele Automobilisten anziehen, die sonst ihren Weg in der Längsrichtung der grossen Seen fortgesetzt hätten. Die Strasse in der nun vorgesehenen Höhe wird, vom See aus gesehen, das Landschaftsbild am rechten Ufer des Luganersees noch beleben, während der Fussgänger und Naturfreund nicht durch die Nähe hoher Mauern und den Lärm des Automobilverkehrs in seiner Ruhe gestört wird. Der Reiz der Landschaft kann durch die allfällige Anlegung eines Naturchutzparkes noch gewinnen.

Beschreibung des Projektes.

Das Projekt wurde im Jahre 1929 im Auftrag des kantonalen Baudepartements von Herrn Ingenieur Antoniotti ausgefertigt. Gemäss der Vereinbarung zwischen dem eidgenössischen Departement des Innern und den kantonalen Behörden war die Strassenbreite auf sechs Meter festgesetzt. Der Projektverfasser hat für die Kurven einen Minimalradius von 50 Metern und ein maximales Gefälle von 5 Prozenten angenommen. Die bestehenden Strassenstücke, welche den Zugang zu der Neuanlage bilden, haben Steigungen bis zu 7,5 Prozenten. Die beiden Kehren in Castagnola lassen sich erweitern bis zu einem Radius von 11 bzw. 12 Metern, in der Mitte der Fahrbahn gemessen. Die Breite dieser, auf eine Länge von 1380 Metern als Bestandteil des internationalen Strassenzuges dienenden Strasse nach dem Monte Brè entspricht dem angenommenen Normalprofil, es müssen aber verschiedene Stützmauern behufs Verstärkung umgebaut werden. Der Neubau der Gandriastrasse beginnt bei der untersten östlichen Kehre der genannten Monte Brè-Strasse in einer Höhe von 375,91 Metern über Meer, während der Seespiegel bei Niedrigwasser auf Kote 270,10 steht (beide Höhenangaben beziehen sich auf den schweizerischen Nivellementshorizont Repère Pierre de Niton = 373,60 Meter). Die Nivelette senkt sich dann ununterbrochen bis zur Landesgrenze mit Gefällen bis zu 5 Prozenten. Beim Sasso di Gandria liegt die Fahrbahn in einer Höhe von 351,21 Metern und das Dorf Gandria wird bei seinen obersten Häusern berührt. An der Grenze liegt die Fahrbahn nur noch 4—5 Meter über dem See.

Wenn man die Strassengabelung unterhalb Castagnola, wo die Umbauarbeiten beginnen, als Nullpunkt annimmt, liegt die Kehre von Roncaccio mit der Abzweigung der ganz neuen Strasse bei km 1,380, der Sasso di Gandria bei km 2,381 und die Landesgrenze bei km 4,642.

Die Steilheit des zu durchquerenden Berghanges führt zu einer teuren Anlage. Wenn es auch möglich war, jede Tunnelanlage zu vermeiden, so müssen

doch zahlreiche Viadukte und hohe Mauern nebst sehr tiefen Felseinschnitten zur Anwendung gelangen, und es ist durchaus notwendig, alles Mauerwerk in Zementmörtel auszuführen.

Für die Fahrbahn ist in Gefällen von mehr als 6 Prozenten Bogenpflaster, im übrigen Asphaltbeton vorgesehen.

Die Fussgänger können mit Vorteil den alten Uferweg benutzen, der noch bis in die Nähe der Grenze verlängert werden wird.

Kostenvoranschlag.

a. Umbau der bestehenden Zufahrtsstrasse von Castagnola bis Roncaccio:		
Expropriation	Fr.	29,500
Aushub	»	36,128
Stütz- und Futtermauern	»	131,854
Brücken und Durchlässe	»	17,695
Fahrbahn	»	149,482
Unvorhergesehenes	»	85,341
Aufsicht und Bauleitung	»	20,000
	Erster Teil	Fr. 420,000
b. Neue Strasse von Roncaccio bis zur Landesgrenze:		
Expropriation	Fr.	64,000
Aushub	»	671,797
Stütz- und Futtermauern	»	848,519
Brücken und Durchlässe	»	448,077
Fahrbahn	»	232,400
Verschiedenes	»	121,760
Unvorhergesehenes	»	188,447
Aufsicht und Bauleitung	»	95,000
	Zweiter Teil	Fr. 2,170,000
hierzu: Erster Teil.	»	420,000
Totalkosten für die Strasse Castagnola-Gandria-Grenze	Fr.	2,590,000

Nicht inbegriffen in dieser Berechnung sind die Kosten für eine Verbindung Castagnola-Viganello-Lugano, die sich vielleicht auf über eine Million Franken belaufen können und für welche die Regierung des Kantons Tessin eine später auszurichtende Beitragsleistung von 50 Prozenten zugesichert zu erhalten wünscht.

Das Oberbauinspektorat hält die gegenwärtige Projektvorlage für die richtige Lösung der Frage eines Strassenbaues von Castagnola zur italienischen Grenze. Die Kosten sind der modernen Bauweise für Automobilstrassen angepasst und als solche nicht zu hoch berechnet; auch hat der Projektverfasser die Mauern und Viadukte nicht stärker bemessen als durchaus erforderlich. Bei unvorhergesehenen Ereignissen wäre sogar eine Erhöhung der Ausgaben über den Betrag des Voranschlages hinaus möglich. Bei günstigen Verhält-

nissen und bei der im Kanton Tessin üblichen rationellen Bauausführung dürfte aber der nachgesuchte Kredit ausreichen, um bei den vorgesehenen, im Vergleich zu denjenigen der deutschen Schweiz niedrigen Einheitspreisen das Werk zu Ende zu führen.

Auf eine Verlängerung der Strasse über Viganello lässt sich im gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht eintreten, um so mehr, als der Kanton über die einschlägigen Kosten keinerlei Mitteilung macht.

Die bisher vom Bunde an Strassenbauten gewährten Beiträge stützen sich im allgemeinen nicht auf einen bestimmten Artikel der Bundesverfassung. Unter den 18 Beschlüssen dieser Art finden sich als wichtigste die Strassenbauten über die Grimsel, den Klausen und Umbrail, ins Samnaun und nach Indemini. In 6 Fällen wurde der Art. 21 der alten Verfassung angerufen; es betrifft dies die Axenstrasse, die Furka, den Oberalp, das bündnerische Strassennetz, den Lukmanier und den Rapperswiler Seedamm. Die in den Jahren 1892 und 1893 an die Centovallistrasse gewährten Beiträge von insgesamt Fr. 388,000 wurden dann aber, entgegen dem Vorschlag des Bundesrates, von den eidgenössischen Räten mit dem Art. 23 der Bundesverfassung begründet. In diesem Falle, wie im gegenwärtigen, handelte es sich um eine tessinische Strasse, die nach Italien führt, welche vom militärischen Standpunkte aus nicht befürwortet werden konnte.

Wie bei der Centovallistrasse lässt sich auch für die Strassenverbindung über Gandria, mit Rücksicht auf ihre Wichtigkeit für den Fremdenverkehr und die zu überwindenden Schwierigkeiten, der Art. 23 zur Begründung einer Beitragsleistung des Bundes anrufen.

Die Übernahme der Hälfte der Kosten durch den Bund, wie dies auch für den Bau der Basler Häfen, gestützt auf den gleichen Verfassungsartikel, beschlossen wurde, dürfte auch hier das richtige Verhältnis darstellen.

Mit dem Bau der Strasse kann, wie schon betont, erst begonnen werden, wenn der Anschluss an das italienische Strassennetz gesichert ist. Der Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bundesbeschlusses lässt sich nicht jetzt schon festsetzen. Deshalb erteilt der Art. 8 des Beschlussentwurfes dem Bundesrat die Ermächtigung, diesen Zeitpunkt zu bestimmen.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Entwurf eines Bundesbeschlusses zu unterbreiten uns beehren, benützen wir auch diesen Anlass, Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 13. Juni 1930.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Musy.

Der Bundeskanzler:

Kaeslin.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

über

die Bewilligung eines Bundesbeitrages an den Kanton Tessin für den Bau einer Strasse von Castagnola über Gandria bis zur italienischen Grenze.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

in Anwendung von Art. 23 der Bundesverfassung;
nach Einsicht der Schreiben der Regierung des Kantons Tessin vom
21. April 1924, 24. März 1927, 20. Juni 1927 und 6. September 1929;
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 13. Juni 1930;

beschliesst:

Art. 1.

Dem Kanton Tessin wird für den Bau einer Strasse von Castagnola über Gandria bis zur italienischen Grenze, gemäss Projektsvorlage vom 6. September 1929, ein Bundesbeitrag von 50 % der wirklichen Kosten und von höchstens Fr. 1,295,000, als 50 % der Kostenvoranschlagssumme von Fr. 2,590,000 zugesichert.

Die Ausbezahlung dieses Beitrages erfolgt, beginnend mit dem Jahre 1931, in Annuitäten von höchstens Fr. 500,000.

Art. 2.

Bei Berechnung des Bundesbeitrages werden berücksichtigt die eigentlichen Baukosten, einschliesslich der Enteignungen und der unmittelbaren Bauaufsicht, die Kosten des Ausführungsprojektes und des Kostenvoranschlages, ferner die Aufnahme des Perimeters. Dagegen sind nicht in Anschlag zu bringen irgendwelche andere Vorverhandlungen, die Tätigkeit der von den Kantonen bestellten Behörden, Kommissionen und Beamten, auch nicht die Kosten für die Geldbeschaffung und die Verzinsung.

Art. 3.

Die endgültig auszuführenden Bauvorlagen sind vom eidgenössischen Departement des Innern und die jährlichen Bauprogramme vom eidgenössischen Oberbauinspektorate zu genehmigen.

Art. 4.

Die planmässige Bauausführung und die Richtigkeit der betreffenden Ausweise werden vom eidgenössischen Oberbauinspektorate kontrolliert. Die Kantonsregierung wird zu diesem Zwecke den Beamten der genannten Amtsstelle die nötige Auskunft und Hilfeleistung zukommen lassen.

Art. 5.

Der Kanton Tessin hat für den späteren Unterhalt der Strasse unter Aufsicht des Bundes (Art. 37 der Bundesverfassung) zu sorgen.

Art. 6.

Die Zusicherung des Bundesbeitrages tritt erst in Kraft, nachdem seitens des Kantons Tessin die Ausführung des Baues gesichert sein wird. Dem Bundesrate steht hierüber die Entscheidung zu.

Art. 7.

Es wird dem Kanton Tessin eine Frist von einem Jahre gewährt, um sich darüber zu erklären, ob er diesen Bundesbeschluss annimmt.

Der Bundesbeitrag fällt dahin, wenn dessen Annahme nicht innerhalb dieser Frist erfolgt ist.

Art. 8.

Dieser Beschluss ist nicht allgemein verbindlich.

Der Bundesrat setzt den Zeitpunkt seines Inkrafttretens fest; er ist mit seinem Vollzug beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Bewilligung eines Bundesbeitrages an den Bau einer Strasse von Castagnola über Gandria bis zur italienischen Grenze. (Vom 18. Juni 1930.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1930
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	25
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	2586
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.06.1930
Date	
Data	
Seite	733-743
Page	
Pagina	
Ref. No	10 031 062

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.