01.3415 Empfehlung David vom 22.06.2001

Tunnelierung des Transit- und Agglomerationsverkehrs im Gebiet Rapperswil / Jona / Seedamm

Begründung der Empfehlung

Text der Empfehlung

Der Transit- und Agglomerationsverkehr ab der Zürichoberland-Autobahn bis zum Seedamm über den Zürichsee zur A3 durchquert die dicht besiedelten Wohngebiete von Rapperswil und Jona und das Stadtzenturm von Rapperswil. Für die vielen Anwohner hat die Verkehrsbelastung das Mass des Erträglichen seit langem überschritten. Der Seedamm gehörtim schweizerischen Hauptstrassennetz zu den meistbefahrenen Strecken (Tagesdurchschnitt 24 000 Fahrzeuge). Er wird Lastwagentransporteuren aus der Europäischen Union als kürzeste Zufahrtsstrecke zum Gotthard empfohlen.

Die Bevölkerung erwartet zu Recht ohne weiteren Verzug Schutzmassnahmen durch eine Tunnelierung der bestehendenschweizerischen Hauptstrasse in der dicht besiedelten Agglomeration Rapperswil/Jona vor dem Seedamm. Der Ertrag aus dem Benzinzoll beträgt pro Jahr 3,5 Milliarden Franken. Davon werden 230 Millionen für Hauptstrasseneingesetzt. Die Benzinzollreserve wächst jährlich um etwa 300 Millionen Franken und beträgt heute etwa 3,3 Milliarden Franken.Die Mittel für rasche Massnahmen im Problembereich sind also vorhanden. Der Kanton St. Gallen hat mit seinem 13.Strassenbauprogramm die Projektierung der Tunnelierung eingeleitet und treibt sie weiter voran. Aufgrund der technischenAbklärungen hat die sanktgallische Regierung im Februar dieses Jahres festgestellt, dass nur ein durchgehender Tunnel dasSiedlungsgebiet von Jona und Rapperswil wirksam entlasten kann.

Das in der Gemeinde Jona und der Stadt Rapperswildurchgeführte Mitwirkungsverfahren unter Beteiligung von 2000 Haushalten hat ergeben, dass weit über 80 Prozent derBevölkerung hinter dem Vorhaben stehen.

Text der Empfehlung

Ich ersuche den Bundesrat, folgende Massnahmen zu treffen:

1. Aufnahme des Tunnelierungsprojektes in das 2003 beginnende Mehrjahresprogramm für Hauptstrassen, unter derVoraussetzung, dass die kantonalen Projektierungsarbeiten entsprechend fortgeschritten sind;

2. Erhöhung des Kredites im Budget für Hauptstrassen (Rubriknummer 4600.003) ab 2003 von 230 Millionen auf 330 MillionenFranken zulasten der beim Bund angesammelten Benzinzollmittel;

3. Anwendung der Verkehrstrennungsverordnung auf die Tunnelierung im Bereich des Stadtzentrums von Rapperswil;

4. Bezeichnung der Strecke zwischen der Zürichoberland-Autobahn (T8) und der A3 (Anschluss Pfäffikon) im Rahmen des Sachplans Strassen als Strassenstrecke, die ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden soll.

Behandlung der Empfelung im Parlament

Eingereicht im Ständerat am 22.06.2001

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 05.09.2001

1. Es ist Sache der Kantone, Vorschläge für die Aufnahme von Grossprojekten in das Mehrjahresprogramm zu machen, wobeiangesichts der gespannten Kreditlage grundsätzlich nur ein Grossprojekt aus dem gleichen Kanton berücksichtigt werden kann.Dies verlangt die Gleichbehandlung der Kantone. Bisher hat der Kanton St. Gallen signalisiert, dass die Umfahrung Bazenheid vor der Umfahrung Rapperswil erstellt werden soll. Es bleibt dem Kanton indessen freigestellt, diese Auffassung zu überprüfen.Der Bund mischt sich in dieser Frage nicht ein.

2. Im Hinblick auf die sich abzeichnenden finanziellen Aufwendungen im Bereich Agglomerationsverkehr und Ausbau der Nationalstrassenhauptachsen ist der Bundesrat nicht bereit, in einem bedeutenden Ausmass die heutigen Dotierungen zuändern; die Budgethoheit liegt indessen beim Parlament.

3. Ob die Verkehrstrennungsverordnung im vorliegenden Fall zur Anwendung gelangen kann, müsste vorgängig abgeklärtwerden. Nicht zulässig wäre auf jeden Fall eine Kumulation eines Beitrages nach Verkehrstrennungsverordnung mit anderenBundessubventionen. Der Bundesrat macht zudem darauf aufmerksam, dass die Kantone im Rahmen des Stabilisierungsprogramms 1998 bereit waren, einen Sparbeitrag von 500 Millionen Franken an die Sanierung des Bundeshaushaltes zu leisten, wobei 63 Millionen Franken auf die Sanierung von Bahnübergängen und Massnahmen zurVerkehrstrennung entfielen. Insoweit ist es Sache der Kantone, diese Tatbestände zu finanzieren.

4. In letzter Zeit wurden etliche Begehren gestellt, welche eine Erweiterung oder den Ausbau des bestehenden Nationalstrassennetzes beinhalten. Der Bundesrat ist auch hier bereit, im Rahmen der konzeptionellen Arbeiten des Sachplanes Strasse die vorliegende Strecke zu überprüfen, wobei sich der Bundesrat heute nicht binden lassen kann.

Der Bundesrat beantragt, die Ziffern 1 bis 3 der Empfehlung abzulehnen und die Ziffer 4 anzunehmen. Er ist bereit, die in Ziffer 4 erwähnte Strassenstrecke in die Arbeiten zum Sachplan Strasse mit einzubeziehen.

Beschluss des Ständerates vom 25.09.2001

Die Punkte 1, 2 und 4 der Empfelung werden überwiesen; Punkt 3 wird zurückgezogen.

Zuständig zur Umsetzung der Empfehlung:

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

Debatte im Ständerat am 25.09.2001:

David Eugen (C, SG): Rapperswil/Jona ist eine Agglomeration von etwa 25 000 bis 30 000 Einwohnern. Sie ist unmittelbar vor dem Seedamm über den Zürichsee gelegen, den Sie alle kennen. Auf dieser Strasse über den Seedamm, einer Hauptstrasse gemäss Bundesrecht, durch Rapperswil - einer Stadt am Zürichsee, die ein besonderes Bijou ist - und Jona fahren täglich 24 000 Fahrzeuge. Diese 24 000 Fahrzeuge entsprechen etwa dem Verkehrsaufkommen, das im Durchschnitt der Gotthardtunnel, der Belchentunnel, die A13 bei Chur oder die A9 im Wallis bei Martigny aufweisen. Es handelt sich also eigentlich um ein Verkehrsvolumen einer Autobahn, das hier mitten durch ein Wohngebiet einer der beiden Städte führt.

Ich denke, der Bericht der Arbeitsgruppe Bieri hat ganz klar aufgezeigt, dass wir in unserer Verkehrspolitik jetzt unbedingt den Problemen der Agglomerationsgemeinden grosse Beachtung schenken müssen. Der Bund muss dort seine Verantwortung wahrnehmen, wo das Hauptstrassennetz und das Nationalstrassennetz tangiert sind.

In diesen Kontext gehört meine Empfehlung. Sie umfasst vier Ziffern, und ich bin dem Bundesrat sehr dankbar, dass er bereit ist, einen wichtigen Punkt, nämlich die vierte Ziffer, entgegenzunehmen. Diese Ziffer zielt eben darauf ab, die Strecke zwischen der Zürich-Oberland-Autobahn, der T8, und der A3, dem Anschluss Pfäffikon, im Rahmen des Sachplans Strassen ins Nationalstrassennetz aufzunehmen. Das wäre ein ganz wichtiger und zentraler Punkt meiner Empfehlung. Ich bin froh, dass der Bundesrat hier entgegenkommt.

Ich denke, bei den Ziffern 1 bis 3 ist es möglich, jetzt im Rahmen unserer Diskussion im Rat auch eine Lösung zu finden, weil sich die Dinge seit der Antwort des Bundesrates weiter bewegt haben.

Insbesondere der Kanton St. Gallen hat in der Zwischenzeit dem Bund mitgeteilt, dass es aus seiner Sicht möglich ist, diese Strecke in das Programm aufzunehmen, das im Jahr 2004 beginnt. Die Antwort des Bundesrates zu dieser Ziffer deutet darauf hin, dass man das dem Kanton überlassen will. Die in diesem Sinne positive Antwort des Kantons liegt vor. Das bedeutet meiner Meinung nach, dass man jetzt auch Ziffer 1 der Empfehlung zustimmen kann.

Ein wichtiger Punkt ist die Ziffer 2, nämlich die Finanzierung. Es ist klar, dass diese Projekte für den Agglomerationsverkehr über den Hauptstrassenkredit finanziert werden müssen. Wie Sie alle wissen, haben wir dort einen Betrag von 230 Millionen Franken eingestellt. Wir wissen auch, dass der Ertrag aus dem Benzinzoll pro Jahr 3,5 Milliarden Franken beträgt und die Reserven, die dort an-

gehäuft werden, jährlich um 300 Millionen Franken anwachsen. Mir geht es jetzt darum, dass wir mit der Ziffer 2 meiner Empfehlung klar ein Zeichen setzen und nicht auf später vertrösten. Es geht mir darum, dass eben mehr Mittel in diese Agglomerationsgemeinden fliessen, die in ausserordentlichem Umfang mit den Verkehrsproblemen in den Wohngebieten belastet sind. Betreffend Ziffer 2, die, wie der Bundesrat in seiner Stellungnahme zu Recht schreibt, das Parlament betrifft - die Budgethoheit liegt beim Parlament -, ist es unsere Aufgabe zu sagen: Dieser Betrag von 230 Millionen Franken genügt nicht, er muss - das ist mein Antrag im Rahmen des nächsten Budgets - auf 330 Millionen Franken aufgestockt werden. Wir geben jetzt dem Bundesrat die Empfehlung ab, in dem Sinne die Budgetvorbereitungen zu treffen.

Ziffer 3 meiner Empfehlung betrifft die Verkehrstrennungsverordnung. Wir haben die Diskussion jetzt eben verfolgen können im Blick auf die Motion Béguelin. Ich bin - wie Herr Béguelin - hier auch bereit, dieses Problem zurückzustecken. Es ist so: Das kann man mit dem seinerzeitigen "runden Tisch" in Verbindung bringen. Dort wurden Zusagen gemacht, die auch nach meiner Meinung einzuhalten sind. Andererseits müssen wir den Problembedarf erkennen und auch Lösungen anbieten. Wenn also die Lösungen über die Verkehrstrennungsverordnung in den Agglomerationen jetzt nicht machbar sind, müssen sehr schnell andere Lösungen und andere Finanzierungsmöglichkeiten bereit gestellt werden. Mit anderen Worten: Wir dürfen im Hinblick auf finanzpolitische Entscheide, die in der Vergangenheit zu Recht gefällt wurden, nicht die heute bestehenden und in Zukunft immer dringender werdenden Probleme im Agglomerationsverkehr zur Seite wischen.

Ich bitte Sie, die Ziffern 1 und 2 zu unterstützen und in Ziffer 4 davon Kenntnis zu nehmen, dass der Bundesrat bereit ist, diese Empfehlung entgegenzunehmen. Bezüglich Ziffer 3 bin ich bereit, auf die Empfehlung zu verzichten.

Forster-Vannini Erika (R, SG): Wenn ich auch noch kurz das Wort ergreife, dann möchte ich damit unterstreichen, dass die Tunnelierung der Hauptstrasse in der Agglomeration Rapperswil/Jona für den ganzen Kanton eine bedeutende Frage ist. Ich möchte Sie ebenfalls bitten, dieser Empfehlung - mindestens die Ziffern 1, 2 und 4 - gutzuheissen.

Herr Bundespräsident, ich möchte noch einmal auf Ziffer 1 der Empfehlung eingehen, d. h. auf die Aufnahme des Tunnelierungsprojektes in das 2003 beginnende Mehrjahresprogramm für Hauptstrassen. In der Antwort des Bundesrates wird geltend gemacht, das sei Sache des Kantons und der habe sich bisher immer in erster Linie für die Umfahrung Bazenheid ausgesprochen. Das beruht auf einen Missverständnis oder ist zumindest zu relativieren, wie es Herr Kollege David schon ausgeführt hat.

Es geht nicht darum, die Umfahrung Bazenheid und die Umfahrung Rapperswil gegeneinander auszuspielen. Die zuständigen Leute des Kantons, der Stadt Rapperswil und der Gemeinde Jona haben sich letzte Woche mit den zuständigen Personen im Bundesamt für Strassen getroffen, haben dieses Missverständnis geklärt respektive aufgezeigt, dass es möglich ist, die Umfahrung Bazenheid beschleunigt zu realisieren, d. h. bereits im Jahr 2002. Deshalb kann die Tunnelierung der Hauptstrasse durchaus in das Bauprogramm 2004 aufgenommen werden.

Ich bitte Sie - meine Kolleginnen und Kollegen -, die Ziffern 1, 2 und 4 der Empfehlung gutzuheissen.

Jenny This (V, GL): Ich möchte Sie ebenfalls bitten, der Empfehlung David zuzustimmen. Als Inhaber einer Unternehmung im Raum Rapperswil bin ich mit über hundert Mitarbeitern gezwungen, diesen Seedamm täglich zu benützen. Diese Mitarbeiter verbringen einen Teil ihres Lebens mit Warten. Zusätzlich erwachsen mir als Unternehmer - sonst schon von der Rezession arg gebeutelt - pro Jahr Kosten von einigen hunderttausend Franken. Aber ich bin nur einer von vielen Unter-

nehmern. Die meisten fassen eine Standortverlegung ins Auge. Aus volkswirtschaftlicher Sicht ist der bestehende Zustand schlichtweg unzumutbar.

Eine Lösung des Verkehrsproblems ist aber nicht nur aus wirtschaftlicher Sicht dringendst notwendig; eine Umfahrung bauen wir nicht für die Automobilisten, sondern primär und vor allem zum Schutz der Anwohner, deren Lebensqualität massiv beeinträchtigt wird. Kollege Eugen David hat es gesagt: 24 000 Autos zwängen sich jeden Tag durch ein Wohngebiet mit 25 000 Einwohnern. Am Gotthard sind es 21 000, am Belchen 27 000 und 25 000 an der A13 - der Unterschied: Dort sind es alles Autobahnen, hier ist es ein Dorf, eine Stadt.

Herr Bundespräsident, ich weiss, Sie haben weiss Gott andere Sorgen. Aber hier sind wir nun wirklich auf Ihre Hilfe angewiesen. Leider habe ich den Eindruck - dies täuscht leider kaum -, dass die Ostschweiz langsam zum Stiefkind dieser Nation verkommt. Wir sind letztlich eine Milchkuh, die zwar ständig gemolken, jedoch gar nie gefüttert wird. Zum Schluss verlangt man von uns noch, dass wir zufrieden wiederkäuend vor uns hindösen.

Herr Bundespräsident, natürlich wäre es ungerecht, die Schuld für alle Unannehmlichkeiten Ihnen zuzuschieben. Wir haben über Jahrzehnte fast alles stillschweigend hingenommen, was in Bern gegen die Ostschweiz beschlossen worden ist, gegen einen Landesteil notabene, in dem mehr als eine Million Menschen und jeder fünfte Deutschschweizer wohnen. Die Auswahl der Brüskierungen reicht von der vom Bundesrat abgelehnten dezentralisierten Landesausstellung über die schlechte Anbindung an Neat und "Bahn 2000", von der gescheiterten Dezentralisierung der Bundesverwaltung ganz zu schweigen. Auffallend ist auch - das ist wirklich bemerkenswert -, wie schnell jeweils die Ostschweiz ins Abseits manövriert wird, wenn es im Interesse der Nation darum geht, Kompromisse zu schliessen.

Ich bitte nicht alle Tage. Zu Kreuze kriechen liegt auch nicht in meinem Naturell. Aber hier im Raume Rapperswil-Jona ist nun wirklich Handlungsbedarf angesagt. Ich möchte Sie bitten, im Minimum den Punkten 1 und 2 der Empfehlung zuzustimmen. Punkt 1 und 2 sind wirklich wichtig, damit die seit Jahrzehnten notwendige Umfahrung Jona-Rapperswil endlich realisiert werden kann.

Leuenberger Moritz, Bundespräsident: Ziffer 4 der Empfehlung nehmen wir ja entgegen, Ziffer 1 kann, gestützt auf die neuesten Entwicklungen und die Diskussionen, die wir mit dem Kanton St. Gallen haben, auch entgegengenommen werden.

Der Grundsatz ist einfach der, dass wir pro Kanton nur ein Grossprojekt finanzieren. Jetzt konnten wir die Lösung finden, dass Bazenheid anderweitig finanziert wird, sodass wir Ziffer 1 dieser Empfehlung entgegennehmen können - kaum glaubend, die ganze Ostschweiz würde sich ab jetzt weniger diskriminiert vorkommen. Wobei ich unterstreichen will, dass unsere Liebe der ganzen Schweiz, insbesondere auch dem Seedamm Rapperswil, gilt.

Ich gehe jetzt nicht nochmals auf die ganze Diskussion ein. Wir hatten gestern eine Zusammenkunft mit Vertretern der Ostschweizer Kantone, die nicht gerade in Minne, aber doch gut verlaufen ist. Vielleicht wurde dieses Votum noch vor dieser Begegnung vorbereitet.

Bei Ziffer 2 der Empfehlung, der einzigen verbleibenden Differenz, sind wir gegen eine Annahme, weil die Mittel, die verlangt werden - 330 Millionen Franken - für die Aufwendungen im Bereich des Agglomerationsverkehrs und für den Ausbau der Nationalstrassen-Hauptachsen verwendet werden sollten. Deswegen sind wir dagegen, dass hier Umdotierungen vorgenommen werden.

Sie müssen halt jetzt abstimmen. Die Budgethoheit ist ohnehin bei Ihnen. Also ist es eigentliche

eine Empfehlung an Sie selber, die Sie hier überweisen wollen. Ich würde Ihnen raten: Empfehlen Sie sich das nicht.

Ziff. 1 - Ch. 1

Abstimmung - Vote

Für Überweisung der Empfehlung .... 33 Stimmen

(Einstimmigkeit)

Ziff. 2 - Ch. 2

Abstimmung - Vote

Für Überweisung der Empfehlung .... 24 Stimmen

Dagegen .... 5 Stimmen

Ziff. 3 - Ch. 3

Zurückgezogen - Retiré

Ziff. 4 - Ch. 4

Überwiesen - Transmis

Bern, 25.09.2001