

Interpellation Bühler-Schmerikon / Chandiramani-Rapperswil-Jona (24 Mitunterzeichnende) vom 13. Juni 2017

Ausbau der Autobahn im Zürcher Oberland und Auswirkungen auf den Verkehrsfluss im Gebiet See-Gaster

Schriftliche Antwort der Regierung vom 22. August 2017

René Bühler-Schmerikon und Christopher Chandiramani-Rapperswil-Jona erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 13. Juni 2017 nach den Auswirkungen eines allfälligen Ausbaus der Zürcher Oberlandautobahn auf den zweispurigen Streckenabschnitt der A53 zwischen der Kantonsgrenze zum Kanton Zürich und dem Anschluss Neuhaus sowie auf den Verkehrsfluss im Gebiet See-Gaster.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Mit der Schaffung des am 12. Februar 2017 in der eidgenössischen Volksabstimmung gutgeheissenen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) und dem damit einhergehenden Netzbeschluss des Bundes (NEB) geht die A53 vom Brüttiseller Kreuz bis Reichenburg auf den 1. Januar 2020 in den Nationalstrassenperimeter des Bundes über.

Der Zürcher Kantonsrat hat am 29. Mai 2017 die neue Linienführung der Oberlandautobahn im kantonalen Richtplan festgesetzt. Zurzeit erarbeitet das Amt für Verkehr des Kantons Zürich ein Pflichtenheft für die Erarbeitung eines generellen Projekts. Diese Arbeiten sollen nach der aktuellen Planung gegen Ende des Jahres 2017 ausgeschrieben werden. Es können aber bis zur Abtretung an den Bund keine formellen Verfahrensschritte mehr auf der Basis des kantonalen Rechts durchgeführt werden. Die Verfahren sind vielmehr per 1. Januar 2020 auf Basis der Nationalstrassengesetzgebung dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) vollständig zu übertragen. Den Realisierungshorizont für die Zürcher Oberlandautobahn durch den Bund schätzt der Kanton Zürich zurzeit grob auf das Jahr 2040 ein.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Mit dem Volksentscheid zum NAF vom 12. Februar 2017 ist die künftige Kompetenzregelung für die A53 geklärt. Vorher gab es für den Kanton St.Gallen keine Veranlassung, die Auswirkungen aus einem Ausbau der Zürcher Oberlandautobahn auf den zweispurigen Abschnitt der A53 zwischen der Kantonsgrenze zum Kanton Zürich und dem Anschluss Neuhaus zu klären. Bis zur jüngsten Entscheidung des Zürcher Kantonsrates fehlten dazu die notwendigen verlässlichen Unterlagen über die Ausbauabsichten des Kantons Zürich. Entsprechend sind zurzeit auch keine konkreten Verkehrsprognosen hinsichtlich der Auswirkungen eines Ausbaus der Zürcher Oberlandautobahn auf die A53 verfügbar. Es ist aber aufgrund der heutigen Auslastung, der zu erwartenden Verkehrszunahme und aufgrund allfälliger grossräumiger Verkehrsumlagerungen davon auszugehen, dass die heutigen Kapazitäten bis zum Realisierungshorizont der Zürcher Oberlandautobahn im Jahr 2040 nicht mehr genügen werden.
2. Der Ausbau des zweispurigen Streckenabschnitts der A53 zwischen der Kantonsgrenze zum Kanton Zürich und dem Anschluss Neuhaus auf vier Fahrspuren liegt wie erwähnt ab dem Jahr 2020 vollumfänglich in der Kompetenz des Bundes. Es ist aus Kantonsicht nicht zweckmässig, die Planungen und Projektierungen zum Ausbau der A53 vor der Übergabe an den Bund voranzutreiben. Das ASTRA hat unterstrichen, dass auf Seiten des Bundes

keinerlei Verpflichtungen bestehen, die kantonalen Vorarbeiten und Planungen für einzelne Bauvorhaben zu übernehmen. Dementsprechend hat der Bund im Rahmen des NEB bisher auch noch keine Aussagen zu den Realisierungshorizonten für die verschiedenen schweizweit anstehenden Ausbauprojekte gemacht.

3. Die Regierung des Kantons St.Gallen geht davon aus, dass das ASTRA nach Übernahme der A53 durch den Bund die Gesamtfunktionalität der A53 auch in Zukunft sicherstellt und dass dementsprechend gegebenenfalls ein koordinierter Ausbau angestrebt wird. Der alleinige Ausbau der Zürcher Oberlandautobahn würde nach der Inbetriebnahme auf jeden Fall massive Störungen im Raum Rapperswil-Jona bis Schmerikon verursachen.
4. Aufgrund der fehlenden Planungsunterlagen ist eine Kostenschätzung zum Ausbau der A53 auf vier Spuren von der Kantonsgrenze zum Kanton Zürich bis zum Anschluss Neuhaus zurzeit nicht möglich.
5. Die Kompetenzen für den Ausbau des heutigen Nationalstrassennetzes liegen vollumfänglich beim Bund. Konkret ist sowohl für die Finanzierung als auch für die Planung das ASTRA zuständig. Der NAF bildet die Finanzierungsgrundlage für Nationalstrassenbau und -betrieb sowie für die Agglomerationsprojekte gemäss den Agglomerationsprogrammen. Entgegen der Kompetenz für die Nationalstrasse werden die Gelder für die Agglomerationsprojekte durch das ASTRA im Sinn einer Mitfinanzierung den Trägerschaften der Agglomerationsprogramme zugesprochen.

Für die A53 gilt aufgrund des NEB eine besondere Regelung. Bis zum 31. Dezember 2019 liegt die Hoheit für diese Strasse bei den Kantonen Schwyz, Zürich und St.Gallen. Für den Unterhalt und den Betrieb kommen diese Kantone gemeinsam zu 100 Prozent auf. Ab dem 1. Januar 2020 liegt die Verantwortung der A53 vollumfänglich beim Bund. Die Finanzierung für Ausbauten, Unterhalt und Betrieb sind ab diesem Zeitpunkt gänzlich durch den Bund zu tragen.