

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)
Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

St.Gallen, 19. April 2022

**Vernehmlassungsantwort zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbaus
schritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des
Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

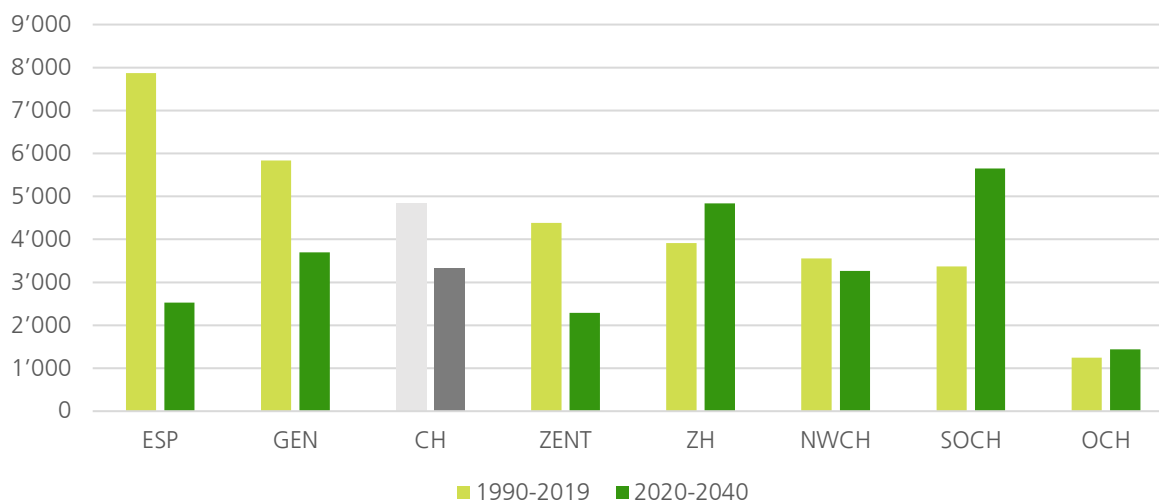
Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 hat der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zum rubrizierten Geschäft eröffnet. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können.

Vorbemerkung

In Ihrem Bericht formulieren Sie treffend: «Nationalstrassen stellen die Strassenverbindungen von nationaler Bedeutung sicher. Sie gewährleisten, dass **alle Landesteile** und Kantone als Wohn- und Wirtschaftsstandorte **attraktiv bleiben** und an der **wirtschaftlichen Entwicklung des Landes teilhaben können**.» Nach den jüngsten Beschlüssen des Bundesrats zum Realisierungshorizont 2040 des STEP bleibt aber Ihr Bekenntnis aus der Sicht der Ostschweiz für weite Teile ein unerreichbarer Wunsch. Denn geht es nach dem Bundesrat, werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im vorliegenden STEP Nationalstrassen erwähnt. Sämtliche per Januar 2020 an den Bund übergebenen NEB-Strecken der Ostschweiz wurden zurückgestellt. Die Kantone haben jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet.

Als Begründung für Ihren Entscheid, die Vorhaben nicht in die langfristige Nationalstrassenplanung aufzunehmen, führen Sie verkehrliche Gründe, das Ergebnis eigener Zweckmässigkeitsbeurteilungen, aber auch die angeblich fehlende Kompatibilität mit den übergeordneten Grundsätzen des Bundes (u.a. Sachplan Verkehr und Raumkonzept Schweiz) an. Aus Sicht der Ostschweizer Wirtschaft teilen wir diese Einschätzung nicht. Die Kernregion Ostschweiz (die Kantone St.Gallen, beide Appenzell und Thurgau) ist bei den Investitionen des Bundes in die Nationalstrassenverkehrsinfrastruktur in den letzten Jahrzehnten unterdurchschnittlich berücksichtigt worden. Zwischen 1990 und 2019 flossen nur gerade 2.7 Prozent (CHF 960 Millionen) von CHF 36 Milliarden in das Ostschweizer Nationalstrassennetz. Pro Kopf und Region bildet die Ostschweiz damit das Schlusslicht.

Ausgaben Entwicklung Nationalstrassennetz nach Regionen, pro Kopf



ESP	Espace Mittelland (Bern, Freiburg, Solothurn, Neuenburg, Jura)
GEN	Genferseeregion (Waadt, Wallis, Genf)
ZH	Zürich (Zürich, Schaffhausen)
NWCH	Nordwestschweiz (Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau)
ZENT	Zentralschweiz (Luzern, Uri, Schwyz, Obwalden, Nidwalden Zug)
SOCH	Südostschweiz (Graubünden, Glarus, Tessin)
OCH	Kernregion Ostschweiz (Thurgau, St.Gallen, Appenzell I.Rh., Appenzell A.Rh.)

Quellen: Bundesamt für Statistik BFS, Bundesamt für Strassen ASTRA, IHK-Research

Die Wirtschaft der Kernregion Ostschweiz steht geschlossen dafür ein, dass das STEP Nationalstrassen vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Die NEB-Projekte Zubringer Appenzellerland, Bodensee-Thurtal-Strasse und der Doppelspurausbau auf der A15 in Rapperswil sollen abgebildet und einem Realisierungshorizont zugeteilt werden.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Röhre Rosenbergertunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)

Die Aufnahme der 3. Röhre Rosenbergertunnel inkl. Spange Güterbahnhof in den Ausbauschnitt 2023 ist wichtig, richtig und erfreulich. Integraler Bestandteil des Gesamtprojekts ist der Zubringer Güterbahnhof, der die Nationalstrasse mit dem Güterbahnhof St.Gallen verbindet und über den künftigen kantonalen Tunnel Liebegg die Hauptstrasse nach Appenzell siedlungsverträglicher an die Nationalstrasse anbindet. Ein erheblicher Teil des Verkehrs auf der N1 ist innerstädtischer Verkehr, der die vier Nationalstrassenanschlüsse benutzt. Entsprechend direkt wirken sich Überlastungen der N1 auf das kantonale und städtische Strassennetz aus, mit entsprechend negativen Folgen auf die Wohnsituation der angrenzenden Siedlungsgebiete und den öffentlichen Verkehr in der Stadt. Das Projekt behebt den gravierenden Engpass im Kern der Agglomeration und verbessert damit die Situation auf und entlang dem kantonalen und dem städtischen Strassennetz. Zudem schafft die 3. Röhre des Rosenbergertunnels die Voraussetzung dafür, dass die in den 2030er-Jahren nötige umfassende Sanierung der N1 in St.Gallen ohne massive Verkehrsprobleme erfolgen kann.

Für die gesamte Bilanz an Investitionen in die Ostschweizer Verkehrsinfrastruktur ändert das für die Stadt St.Gallen vitale und baureife Projekt jedoch nur wenig. Von den rund CHF 11 Milliarden für den Realisierungshorizont 2030 fliessen CHF 1.25 Milliarden in die Kernregion Ostschweiz. Nach aktuellem Planungsstand fliessen über 2040 hinaus mit der Strecke St.Gallen Neudorf – Meggenhus aber lediglich weitere Mittel im Umfang von CHF 125 Millionen aus der STEP-Planung in die Kernregion Ostschweiz. Insgesamt fliessen aus der aktuellen STEP-Planung für den Realisierungshorizont 2030 und 2040 1.375 von rund CHF 22.8 Milliarden in die Ostschweiz¹: 6 Prozent der Ausgaben. Damit wird einer Region, die einen Zehntel der Schweizer Bevölkerung beheimatet und in der Vergangenheit spürbar unterdurchschnittlich von Nationalstrasseninvestitionen profitierte, die Chance auf eine zukunftsgerichtete Infrastruktur erneut verwehrt.

NEB-Strecken

Per Januar 2020 übernahm der Bund mit dem neuen Netzbeschluss rund 400 Kilometer des kantonalen Strassennetzes (NEB-Strecken). Mit der Übertragung der NEB-Strecken haben die Kantone dem Bund ebenfalls 16 Erweiterungsprojekte übergeben. Drei dieser Projekte wurden direkt in den STEP 2040 aufgenommen – darunter kein Projekt aus der Kernregion Ostschweiz. Für die Kernregion Ostschweiz sind der Zubringer Appenzellerland und die Bodensee-Thurtal-Strasse von grösster Relevanz. Bei diesen Projekten hegt der Bund «Zweifel an der Zweckmässigkeit und der Kompatibilität des gewählten Lösungsansatzes mit den übergeordneten Grundsätzen des Bundes». Auf diesen Strecken will der Bund eigene Analysen und Studien durchführen. Die IHK St.Gallen-Appenzell teilt diese Ansicht basierend auf den untenstehenden Erläuterungen nicht.

Zubringer Appenzellerland

67 Jahre nach der ersten Eröffnung einer Autobahn in Luzern verfügen die beiden Appenzeller Halbkantone noch immer nicht über einen Autobahnanschluss. Erschwerend kommt für die Appenzeller Wirtschaft hinzu, dass die Infrastruktur für den Güterverkehr nicht nur auf den Strassen ungenügend ist. Das Appenzellerland ist auch gänzlich vom Güterverkehr auf der Schiene abgeschnitten. Weder die Attraktivität als Wohnregion kann so erhalten werden noch eine adäquate Teilhabe der beiden Halbkantone an der wirtschaftlichen Entwicklung der Kernregion Ostschweiz und des gesamten Landes.

Die Kantone St.Gallen, Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden haben mit dem Vorhaben Zubringer Appenzellerland ein integriertes und politisch breit abgestütztes Projekt zur Lösung von regionalen und lokalen Problemstellen entlang der N25 erarbeitet. Der Zubringer Appenzellerland löst immense Verkehrsprobleme in Gossau, schafft Reserven für den regional konzentrierten Güterverkehr und entlastet Herisau von einem heute erdrückenden Durchgangsverkehr. Der Handlungsbedarf in Gossau und Herisau ist akut. Die beiden wichtigen Standorte müssen zwingend vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die direkte Anbindung an die A1 ist insbesondere für die wirtschaftliche Zukunft und Standortattraktivität der beiden Appenzeller Kantone aber auch für die gesamte Kernregion Ostschweiz zentral. Das verkehrstechnische Problem in der Region wird durch einen fehlenden Anschluss an das Güterverkehrsnetz akzentuiert. Die Appenzeller Bahnen befördern nur Personen. Der Güterverkehr erfolgt dadurch vollumfänglich über die Strasse zur A1. Auch in Bezug auf das diskutierte kombinierte Verkehrsterminal im Raum Gossau muss eine zeitgerechte Strasseninfrastruktur frühzeitig bereitgestellt werden.

¹ Bundesamt für Strassen ASTRA. (26. Januar 2022). STEP Nationalstrassen [Faktenblatt 4: Projekte, Zuteilung und Kosten](#).

Bodensee-Thurtal-Strasse

Die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) entlastet vier Städte und acht Gemeinden vom Durchgangsverkehr mit den damit verbundenen Potenzialen zur Verbesserung der bestehenden Situation in den Ortskernen. Berücksichtigt man zusätzlich die Oberlandstrasse im verkehrlichen Gesamtprojekt BTS/OLS, wäre die Entlastungswirkung gar noch deutlich grösser.

Der Kanton Thurgau gehörte in den vergangenen Jahren zu den am stärksten wachsenden Kantonen. Die heutige Strasseninfrastruktur wird dem steigenden Bedürfnis nicht gerecht. Der durchschnittliche Tagesverkehr in Amriswil (23'000) und in Weinfelden (20'100) legen die Notwendigkeit der BTS offen. Die aktuelle Strassenführung der N23 ist verkehrstechnisch suboptimal und beinhaltet 70 Fussgängerstreifen, 16 Kreisel, 15 Bushaltestellen, 20 Kilometer Velo-Alltagsrouten und 16 Schulstandorte. Zudem ist die Planung der BTS weit fortgeschritten. Der Kanton Thurgau hat dem Bund Ende 2019 ein fertiges Generelles Projekt überreicht.

Doppelspurausbau A15 in Rapperswil

Durch den Ausbau der Zürcher Oberlandautobahn per Realisierungshorizont 2040 entsteht auf der A15 zwischen Rapperswil und Neuhaus ein Nadelöhr, welches nach den Prinzipien der Strategischen Entwicklungsplanung schnellstmöglich behoben werden muss. Mit der Schliessung der Netzlücke zwischen Uster und Hinwil würde der bezeichnete Abschnitt als einziger Abschnitt zwischen dem Brüttiseller Kreuz und Reichenburg lediglich einen zweispurigen Ausbaustandard aufweisen. Durch die Lückenschliessung zwischen Uster und Kreisel Betzholz ist mit übergeordneten Verkehrsverlagerungen und entsprechenden Mehrbelastungen auf der gesamten A15 zu rechnen. Da der Zweispurabschnitt Rapperswil bis Neuhaus schon heute einen durchschnittlich täglichen Verkehr von weit über 20'000 Fahrzeugen aufweist, ist mit erheblichen Verkehrsstörungen im St.Galler Abschnitt zu rechnen. Die A15 zwischen Rapperswil bis Neuhaus soll zusammen mit der Zürcher Oberlandautobahn entwickelt werden.

Der Wirtschaftsstandort Ostschweiz ist in hohem Mass von einer gut funktionierenden und verlässlichen Verkehrsinfrastruktur abhängig. Der schnelle, zuverlässige, sichere und effiziente Transport von Personen und Gütern ist eine zentrale Voraussetzung für das Funktionieren einer Volkswirtschaft und ein wichtiger Faktor im internationalen Standortwettbewerb. Verfügbare, leistungsfähige, sichere und verträgliche Nationalstrassen sind deshalb ein wesentlicher Bestandteil des attraktiven und leistungsfähigen Wirtschaftsstandorts Ostschweiz. Die Projekte und Massnahmen, für die der Bundesrat die Mittel beantragt, sollen einen massgebenden Beitrag dazu leisten, dass die Nationalstrassen diese wichtige Rolle auch weiterhin wahrnehmen können.

Die Wirtschaft der Kernregion Ostschweiz steht geschlossen dafür ein, dass das STEP Nationalstrassen vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Die NEB-Projekte Zubringer Appenzellerland, Bodensee-Thurtal-Strasse und der Doppelspurausbau auf der A15 in Rapperswil sollen abgebildet und einem Realisierungshorizont zugeteilt werden. Wir danken für Ihre Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

**Industrie- und Handelskammer
St.Gallen-Appenzell**



Markus Bänziger
Direktor