

Repubblica e Cantone Ticino  
Dipartimento del territorio  
Residenza governativa

6501 Bellinzona

## **Hauptstrasse H 394, Stabio Ost – Gaggiolo Vorankündigung betreffend Bundesbeitrag**

Sehr geehrter Herr Staatsrat,

wir nehmen Bezug auf Ihre Anfrage für die Vorankündigung vom 14. Januar 2002 und der inzwischen ausgetauschten Korrespondenz, im speziellen auf unser Schreiben vom 3. April und Ihrer Antwort vom 9. Juli, welche verschiedene Erklärungen enthält. Heute sind wir in der Lage Ihnen wie folgt zu berichten:

Beim Projekt, wofür sie um unsere Stellungnahme bitten, handelt es sich um den Bau einer 3,8 km langen Strasse zwischen der Anschlussarterie A 2 Mendrisio – Stabio Ost und der Grenze nach Italien in Gaggiolo. Diese 3,8 km gehören nicht zum Nationalstrassennetz, sondern gehören zum schweizerischen Hauptstrassennetz mit der Bezeichnung H 394. Demzufolge kann der Bau vom Bund subventioniert werden.

Der Sinn dieses Projektes ist die Vervollständigung des fehlenden Teilstücks auf Schweizerischem Boden zur späteren Verbindung mit der Nationalstrasse A2 Mendrisio und der italienischen Autobahn A 8 in Gazzada, südlich von Varese. Diese Verbindung A2/A8 hätte eine Länge von ungefähr 22 km (7 km auf Schweizerischem Boden und 15 km in Italien).

Die direkte Verbindung Mendrisio-Varese würde erlauben, den Verkehr der A2 nicht nur in Richtung Mailand zu verwalten, (das Teilstück Chiasso–Como A9 ist nämlich nicht mehr in der Lage, den heutigen lokalen und grenzüberschreitenden Verkehr zu meistern), sondern auch in Richtung Varese-Mailand A8, zu leiten. Im weiteren würde dies den direkten Zugang vom Tessin zur A 26 (welche zum Flughafen Malpensa und nach Alessandria und Genua führt) gewährleisten.

Diese neue Verbindung würde dem Kanton Tessin erlauben, den grössten Teil seiner Verkehrsprobleme im Mendrisiotto zu lösen. Sie würde der Region einen Teil ihrer, durch die kontinuierlichen Staus zwischen Chiasso und Como, verlorenen Attraktivität zurückzugeben. Die Strasse darf deshalb nicht als Umfahrungsstrasse von Stabio betrachtet werden, sondern als neue Arterie von regionalem und nationalem Interesse, gemäss Rapport der Gruppe „Verbesserung des Schwerverkehrs auf der A2“ vom 30. September 2002.

Der erste Teil von 3,2 km zwischen dem Autobahnkreuz Mendrisio-Stabio Ost wurde zwischen 1987 und 1990 gebaut und ist eine Ergänzung der Nationalstrasse A2. Er besteht aus einer Strasse mit zwei Fahrbahnen, welche breit genug wären, um jederzeit

auf vier Spuren ausgedehnt zu werden. Die Baukosten betragen damals 130 Millionen Franken.

Das fehlende Teilstück, auch als H 394 bezeichnet, kostet schätzungsweise 169 Millionen Franken. Zur Zeit besteht es aus einer Strasse mit zwei Fahrbahnen, welche genügend breit für einen weiteren Ausbau auf vier Fahrbahnen wären.

Auf italienischem Gebiet fügt sich der Bau der 15 km, welche den Grenzübergang Gaggiolo vom Autobahnkreuz Gazzada auf der Autobahn A 8 trennt, in ein grosses Projekt Namens „Sistema Viabilistico Pedemontano“ (Verkehrssystem Pedemontana) ein. Die Verbindung Varese–Gaggiolo ist eines der Hauptelemente dieses Projekts. Zur Zeit existiert nur ein Teilstück von ca. 3 km zwischen Malnate und Lotta. Es handelt sich um einen Bau von vier Fahrbahnen mit Zufahrten und Abfahrten ausschliesslich für den Autoverkehr. Gemäss der italienischen Planung sollte die Verbindung mit Gaggiolo zwischen 2007-2008 gebaut werden, offensichtlich nach demselben Standard.

In Anbetracht des internationalen Charakters dieses Projekts und der bevorstehenden Arbeiten auf italienischem Boden gehen wir mit Ihnen einig, das Prozedere auf schweizerischem Gebiet voranzutreiben, vor allem was den Kauf und die Enteignung der Grundstücke anbelangt. Wie in anderen Fällen im Tessin gehen wir davon aus, dass die nächsten Schritte des Vorgehens auf kantonaler Ebene folgende sein werden:

- Ausarbeitung eines Berichts des Kantonsrat an den grossen Rat, um die Kredite zur Realisierung des Projektes und den relativen flankierenden Massnahmen zu erhalten;
- Dann die Publikation des definitiven Projekts zusammen mit den Enteignungsplänen.

Wir übermitteln Ihnen diese Vorankündigung damit Sie mit der Planung weiterfahren können. Wie von Ihnen bestätigt, handelt es sich bei dem von uns behandelten Dossier um dasjenige, welches am 20. Juli 2001 von der UFAFP geprüft wurde. Wir weisen darauf hin, dass diese Einschätzung ausnahmsweise bereits vor der Veröffentlichung des definitiven Projekts gemacht wurde. Wir setzen deshalb voraus, dass das zu publizierende Dossier die von der UFAFP gemachten Bemerkungen berücksichtigt, speziell was den Gewässerschutz und die kontaminierten Stellen betrifft.

Was die USTRA anbelangt machen wir folgende grundsätzliche Vorbehalte:

Erstens: Die Breite muss der auf italienischem Territorium gebauten Strasse angepasst werden. Wir haben nichts a priori einzuwenden für eine Strassenbettbreite, welche zu einem späteren Zeitpunkt auf 4 Spuren ausgebaut werden kann. Wir akzeptieren jedoch die Finanzierung dieser Vorinvestition, von Euch auf 12 Millionen Franken veranschlagt, nur, wenn die Sicherheit gegeben ist, dass auch die italienische Strasse mit dieser Breite realisiert wird. Der jetzige Zeitpunkt des Dossier erlaubt es nicht uns definitiv festzulegen.

Zweitens: Die Strasse H 394 hat nur Sinn, wenn das Problem des neuen Zollamtes gelöst ist. Wie wir anlässlich der Zusammenkünften mit der Zolldirektion entnehmen konnten, werden bis zum heutigen Zeitpunkt mit Italien keine Verhandlungen über einen neuen Grenzübergang in Gaggiolo geführt. Der Vorschlag den Verkehr zu Beginn über den jetzigen Zollübergang zu leiten und zu einem späteren Zeitpunkt eine neue, nur für den Autoverkehr vorbehaltene Zollplattform zu bauen, erscheint uns nicht ideal. Wichtige Investitionen wie die Brücke über den Gaggiolo, den erhöht gelegten Kreisell und die Plattform würden somit nicht optimal ausgenützt.

Drittens: Wie in unserer vorhergehenden Vorankündigung vom 3. April 2002 bereits erwähnt, erachten wir die Anzahl der Zufahrten für den Wohnort Stabio, welcher ca. 3000 Einwohner zählt, als übertrieben. Die zwei geplanten Anschlüsse in Stabio Ost, im baulichen und komplexen Zusammenhang, benötigen speziell teure und überflüssige Arbeiten. Ist die H 394 einmal gebaut, wird die jetzige Umfahungstrasse von Stabio nur durch den Verkehr benützt, welcher ohne weiteres die bereits existierende Zufahrt Genestrerio/Ligornetto benützen kann.

Viertens: Wie auch in diesem Fall in unserer letzten Vorankündigung erwähnt, halten wir unseren Vorbehalt über die Koordination des Strassen- und Eisenbahnprojekts Mendrisio-Arcisate-Malpensa aufrecht. Wie in Eurem Schreiben erwähnt, überkreuzt die Linie die Anfahrtsverzweigung der aktuellen Zollstation Stabio West. Es muss eine genügende Höhe für eine Unterquerungspassage der Eisenbahnlinie vorgesehen werden. Was Stabio West betrifft machen wir Sie darauf aufmerksam, dass die Zufahrten zur Industriezone nicht Teil der Zusatzarbeiten der Hauptstrasse H 394 sind.

Wir gehen davon aus, dass Ihnen unsere obigen Bemerkungen das rechtzeitige Publizieren des Projekts erlauben; das Ziel bleibt das Verkehrsproblem des Mendrisiottos zu lösen und die Attraktivität des ganzen Kanton Tessins zu verbessern, indem wir eine effiziente Verbindung mit dem Flughafen Malpensa und dem Autobahnnetz in Mittelitalien bieten.

## **Division Strasseninfrastruktur**

Michel Egger  
Vizedirektor