

5170

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Bewilligung einer Nachsubvention an den Kanton St. Gallen und mitbeteiligte Kantone für den Umbau der Verkehrswege über den Zürichsee von Rapperswil bis Pfäffikon.

(Vom 21. Januar 1947.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Die Regierung des Kantons St. Gallen hat mit Schreiben vom 5. März 1946 für sich und die mitbeteiligten Kantone Schwyz und Zürich dem Bundesrate zuhanden der Bundesversammlung das Gesuch um Bewilligung einer Nachsubvention von 60 % an den Umbau der Verkehrswege über den Zürichsee eingereicht.

Die Bundesversammlung hat, nach Einsichtnahme unserer Botschaft vom 20. März 1933 (Bundesbl. 1933, Bd. I, S. 403 ff.), bereits mit Beschluss vom 14. Juni 1933 (A. S. Bd. 49, S. 401—403) an die damals auf Fr. 3 123 000 veranschlagten Kosten des fraglichen Umbaus, gestützt auf Art. 23 der Bundesverfassung, einen Bundesbeitrag von $33\frac{1}{3}$ % der wirklichen Kosten bis zum Höchstbetrage von Fr. 1 041 000 zugesichert. Ausgehend von diesem Bundesbeschluss haben dann die Kantone St. Gallen, Schwyz und Zürich die Finanzierung ihres Anteiles in die Wege geleitet. Die fragliche Kostenverteilung wurde jedoch erst endgültig rechtskräftig durch den zwischen den drei genannten Kantonen und der Schweizerischen Südostbahn abgeschlossenen «Seedammvertrag» vom 18. Juni 1938, dem bereits ein erhöhter Kostenvoranschlag von Fr. 3 800 000 zugrunde lag. Hierauf wurde, gestützt auf das generell gehaltene Subventionsprojekt vom Mai 1932, die Ausarbeitung des Ausführungsprojektes in Angriff genommen. Die ersten Pläne und Unterlagen zu diesem Ausführungsprojekt sind dem eidgenössischen Departement des Innern mit Schreiben der interkantonalen Baukommission für den Seedammumbau, vom 18. März 1940, zur Genehmigung im Sinne des Art. 3 des Bundesbeschlusses vom 14. Juni 1933 unterbreitet worden. Eine weitere

Sendung von Projektunterlagen enthielt einen revidierten Kostenvoranschlag, vom 1. März 1939, der bereits einen Schlussbetrag von Fr. 3 442 000 aufwies.

Für die Finanzierung dieses um Fr. 319 000 erhöhten Kostenvoranschlages haben die beteiligten Kantone und das eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement zusätzliche Beiträge zugesichert, letzteres in Anwendung des Bundesbeschlusses vom 23. Dezember 1936 über Krisenbekämpfung und Arbeitsbeschaffung unter Heranziehung der Kredite des Bundesbeschlusses vom 6. April 1939 betreffend den Ausbau der Landesverteidigung und die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit. Die verschiedenen Anteile sind aus der nachfolgenden Tabelle I ersichtlich.

Tabelle I.

Beteiligte an der Finanzierung des Seedammumbaus	Anteile an der Finanzierung			
	Kostenvoranschlag zum Seedammvertrag vom Jahre 1938		Revidierter Kostenvoranschlag vom 1. 3. 39.	
	Fr.	%	Fr.	%
Kanton St. Gallen	440 000	13,33	470 000	13,65
Kanton Schwyz	440 000	13,33	470 000	13,65
Kanton Zürich	610 000	18,49	640 000	18,60
Südostbahn	480 000	14,55	480 000	13,94
Dampfbotgesellschaft Zürichsee . .	10 000	0,30	10 000	0,30
Bund:				
a. Bundesbeschluss vom 14. Juni 1933	1 041 000 ¹⁾	} 40	1 041 000	} 39,86
b. Beschluss eidgenössisches Volkswirtschaftsdepartement vom 31. August 1938	279 000		279 000	
c. Beschluss eidgenössisches Volkswirtschaftsdepartement vom 15. April 1939			52 000	
Total	3 800 000	100	3 442 000	100

Über die Anfang 1939 begonnenen Bauarbeiten haben wir Sie fortlaufend in unsern Geschäftsberichten orientiert. Dabei ist nicht unterlassen worden, auf die durch die Kriegsergebnisse bedingten Erschwernisse der Durchführung auch nur der dringendsten Bauten hinzuweisen.

Am 19. Januar 1946 hat nun die Seedammbaukommission eine auf Ende 1944 abgeschlossene Abrechnung über die bisherigen Bauten genehmigt, die einen Schlussbetrag von Fr. 3 318 185.88 aufweist. Der Regierungsrat von St. Gallen hat diese Abrechnung zum Bestandteil seiner eingangs erwähnten Eingabe gemacht, worin er ausführt, dass der damals zur Verfügung gestellte

¹⁾ 33 1/3 % des dem Bundesbeschluss vom 14. Juni 1933 zugrunde gelegten Kostenvoranschlages von Fr. 3 123 000.

Kredit praktisch als erschöpft bezeichnet werden muss, was auch aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich ist. In dieser Tabelle II ist der ursprüngliche Kostenvoranschlag vom Mai 1932 mit den bisherigen Kosten so gut als möglich in Vergleich gesetzt.

Tabelle II.

Bis Ende 1944 durchgeführte Arbeiten:

Werkbestandteil	Kostenvoranschlag 1932	Wirkliche Kosten bis Ende 1944
	Fr.	Fr.
1. Eisenbahnbrücken auf der Seestrecke:		
a. Widerlager und Pfeiler	192 906 —	482 805.45
b. Brückenüberbau	202 286.—	352 926.42
c. Bremsverankerungen	24 960.—	16 415.25
Total Eisenbahnbrücken auf der Seestrecke	<u>360 152.—</u>	<u>852 147.12</u>
2. Anschluss in Rapperswil: Landerwerb .	—	12 000.—
3. Geleiseanschluss in Rapperswil . . .	67 500.—	87 460.60
4. Bahndamm und -oberbau auf der Seestrecke	271 486.50	379 376.40
5. Abbruch der alten Bahnbrücken . . .	4 800.—	20 661.80
6. Strassenbau im Hurdenerfeld samt Entwässerungen, Mauern, Geländer:		
a. Unterbau und Belag	632 661.75	765 501.54
b. Sternenbrücke	45 706.—	121 526.05
c. Gwattbrücke	4 100.—	27 651.55
d. Landerwerb	22 000.—	35 132.80
Total Strassenbau auf der Landstrecke . .	<u>704 467.75</u>	<u>949 811.94</u>
7. Umfahrungsstrasse durch Hurden:		
Bau und Unterhalt	14 620.—	8 441.05
8. Feldwege: Bau und Unterhalt	12 700.—	—
9. Bahnverlegung im Hurdenerfeld *):		
a. Bauarbeiten	149 893.50	224 819.70
b. Landerwerb	10 800.—	20 868.75
Total Bahnverlegung auf der Landstrecke	<u>160 193.50</u>	<u>245 688.45</u>
10. Schiffahrtskanal *)	42 580.—	135 440.50
Übertrag	<u>1 638 449.75</u>	<u>2 691 027.86</u>

*) War Ende 1944 noch nicht vollendet.

Werkbestandteil	Kostenvoran-	Wirkliche Kosten
	schlag 1932	bis Ende 1944
	Fr.	Fr.
Übertrag	1 638 449.75	2 691 027.86
11. Kanalbrücken über den Schiffahrts-		
kanal:		
a. Bahnbrücke	146 580.—	129 716.57
b. Strassenbrücke	220 140.—	178 000.64
Total Kanalbrücken.	366 720.—	307 717.21
12. Landerwerb für den Kanal.	28 500.—	64 175.—
13. Provisorische Umfahrungsstrasse		
beim Schiffahrtskanal	6 480.—	27 693.60
14. Bodensondierungen.	—	30 480.20
15. Verwaltungskosten	—	24 467.06
16. Hecken und Bepflanzungen	—	17 197.20
17. Unvorhergesehenes.	134 273.75	—
18. Projekt und Bauleitung	153 500.—	155 587.75
Total	<u>2 327 923.50</u>	<u>3 318 185.88</u>
In Prozent	100	142

In unserm Geschäftsbericht für das Jahr 1944 haben wir ausgeführt, dass der gesamte, unter Zugrundelegung eines Kostenvoranschlages von Fr. 3 123 000, mit Bundesbeschluss vom 14. Juni 1933 zugesicherte Bundesbeitrag von Fr. 1 041 000 zur Ausrichtung gelangte. Diese Subventionierung erfolgte gemäss Art. 4 des genannten Bundesbeschlusses durch das eidgenössische Oberbauinspektorat in Verbindung mit dem eidgenössischen Amt für Verkehr und gestützt auf die von der Baukommission eingereichten Teilsubventionsabrechnungen, von denen die auf Ende 1944 aufgestellte Subventionsabrechnung Nr. IX einen für die Restsubventionierung massgebenden Schlussbetrag von Fr. 3 316 478.07 aufwies. In diesem Schlussbetrag sind einerseits verschiedene nicht subventionierbare Ausgaben ausgeschieden, andere nachträglich als subventionsberechtigt anerkannt, andererseits aber Einnahmen und Rückvergütungen bereits als Gegenposten verrechnet, was sich, zusammengefasst, in einem Nettoabzug von Fr. 1707.81 auswirkte.

Die Genehmigung dieser als Schlussabrechnung zum Bundesbeschluss vom 14. Juni 1933 zu bezeichnenden Teilabrechnung Nr. IX erfolgte unter dem Vorbehalt des Ergebnisses der Prüfung einer technischen Abrechnung und ausführungsgetreuer Pläne über die Gesamtheit der bisherigen, mit dieser Abrechnung zusammenhängenden Arbeiten. Wir stellen hier fest, dass die fraglichen Pläne, in der nach Umfang und Darstellung erforderlichen Form, den

zuständigen Bundesämtern bereits vor der eingangs erwähnten Eingabe, welche die verlangte technische Abrechnung enthielt, eingereicht worden sind.

Die vorhandenen Unterlagen gestatten nicht nur einen hinreichenden Überblick über das bisher Geleistete, sondern auch über das für die Vollendung des Werkes noch Notwendige. In diesem Zusammenhang kann u. a. auf die den zuständigen Bundesämtern eingereichten und vom Departement des Innern gemäss Art. 3 des Bundesbeschlusses vom 14. Juni 1938 bereits genehmigten Ausführungsprojekte verwiesen werden.

Der für die Vollendung des Werkes erforderliche Nachtragskredit ist aus der folgenden Zusammenstellung ersichtlich.

Tabelle III.

Übersicht über den Kreditbedarf ab Ende 1944.

Noch auszuführende Werkbestandteile	Kostenvoran- schlag 1932 Fr.	Kostenvoran- schlag vom 5.11.45. Fr
1. Strassenbrücken auf der Seestrecke:		
a. Widerlager und Pfeiler	265 812.—	891 000.—
b. Brückenüberbau	285 860.—	1 076 000.—
c. Bremsverankerungen	—	4 000.—
	551 672.—	1 971 000.— ¹⁾
2. Strassenkorrektio n im Anschluss an Rap- perswil	48 425.—	187 000.— ¹⁾
3. Strassendamm auf der Seestrecke . . .	154 629.50	337 000.—
4. Geländer auf der Seestrecke	29 150.—	92 000.— ²⁾
5. Abbruch der alten Strassenbrücken . . .	11 200.—	65 000.— ²⁾
6. Strassenkorrektio n zwischen Drei Kreuze und Gwatt		8 000.—
7. Landankauf für die Strassenkorrektio n im Hurdenerfeld		10 000.—
8. Landerwerb für die Bahnverlegung im Hur- denerfeld		1 000.—
9. Bahnverlegung im Hurdenerfeld, Niveau- übergang Hurden		38 000.— ¹⁾
10. Notbrücke auf der Seestrecke		92 000.— ¹⁾
11. Schiffahrtskanal (Ergänzungsarbeiten) . .		118 000.— ¹⁾
12. Verwaltungskosten		11 000.—
Total noch auszuführende Bauten. . . .	795 076.50	2 980 000.—

¹⁾ Kosten für Unvorhergesehenes, Projekt und Bauleitung inbegriffen.

²⁾ Kosten für Unvorhergesehenes, Projekt und Bauleitung nicht inbegriffen.

Zusammen mit den in Tabelle II hiuvor nachgewiesenen wirklichen Kosten bis Ende 1944 ist demgemäss mit dem nachstehenden Gesamtaufwand für den Seedammumbau bis zu seiner Vollendung zu rechnen.

Tabelle IV.
Gesamtaufwand.

	Ursprünglicher Kostenvoran- schlag 1932 Fr.	Voraussicht- licher Gesamtaufwand Fr.
Bereits ausgeführte Bauten (Tabelle II) . . .	2 327 923.50	3 318 185.88 *)
Noch auszuführende Bauten (Tabelle III) . .	795 076.50	2 930 000.—
Zur Aufrundung		1 814.12
Gesamtaufwand	<u>3 123 000.—</u>	<u>6 250 000.—</u>

Aus den Tabellen III und IV geht hervor, dass mit einer Kostenüberschreitung von rund 100 % der auf das Frühjahr 1932 zurückgehenden Kostenvoranschlagssumme von Fr. 3 123 000 gerechnet wird, sofern der angeforderte Ergänzungskredit überhaupt zur Vollendung des Werkes ausreicht. Es ist zu beachten, dass seit der Aufstellung des Kostenvoranschlages vom 5. November 1945 die Löhne im Frühjahr 1946 allgemein um 15 bis 17 % erhöht worden sind, was sich allein schon in einer Erhöhung der Mehrkostensumme von Fr. 2 930 000 um vielleicht 5 bis 7 % auswirken dürfte. Es muss dahingestellt bleiben, ob diesem Verteuerungsfaktor allenfalls während der kommenden Jahre eintretende Senkungen der Preise für Baumaterialien ausgleichend gegenübertreten. Bis Ende 1944, d. h. für die bisher ausgeführten Bauten, ist eine Kostenüberschreitung von 42 % festzustellen (Tabelle II).

Der Kostenvoranschlag vom 5. November 1945 enthält einige zum vornherein nicht subventionierbare Posten, z. B. Bauzinse und Kosten der Beleuchtung des Schiffahrtskanals. Wir haben davon abgesehen, den für die Nachsubventionierung massgebenden Schlussbetrag herabzusetzen, dies in der Meinung, dass dadurch die Posten für «Unvorhergesehenes» entsprechend erhöht werden.

Bei der Beurteilung der fraglichen Mehrkosten sind die Darlegungen zu berücksichtigen, die in den Unterlagen zur eingangs erwähnten Eingabe und namentlich im «Bericht zum Gesuch der Seedammbaukommission an das eidgenössische Departement des Innern um die Nachsubvention der Seedammbauten» vom 5. November 1945/19. Januar 1946 niedergelegt sind.

1. Seit der Aufstellung des ursprünglichen Kostenvoranschlages im Mai 1932, mit einem Schlussbetrag von Fr. 3 123 000, bis zu dem erst nach der Beseitigung der Finanzierungsschwierigkeiten innerhalb der Kantone im Jahre 1939 möglich gewordenen Baubeginn sind mehr als sieben Jahre und

*) Wirkliche Kosten bis Ende 1944.

bis zur Aufstellung des der vorliegenden Eingabe zugrunde gelegten, vom 5. November 1945 datierten Nachweises des für die Vollendung des Werkes erforderlichen Nachtragskredites von Fr. 2 930 000 weitere sechs Jahre Bauzeit mit den bekannten kriegsbedingten Erschwernissen verstrichen; im Mai 1947 werden es also im ganzen 15 Jahre sein.

2. Als kriegsbedingte Erschwernisse bei der Durchführung der bisherigen Bauten sind nicht nur die behördlich geregelten Lohnerhöhungen und Materialpreisssteigerungen zu nennen, sondern auch die Schwierigkeiten in der Beschaffung der Baumaterialien — von denen Zement und Eisen sogar rationiert werden mussten — und in der Rekrutierung der gewöhnlichen und der Spezialarbeiter bei den verschiedenen Bauunternehmungen. Bei Kriegsausbruch erlitten die Bauarbeiten einen vollständigen Unterbruch, da die damals bereits eingestellten Arbeiter, Unternehmer und Bauleiter einrücken mussten. Auch die Motorfahrzeuge wurden sofort beschlagnahmt, und der Lastschiffverkehr hörte auf.

3. Es mussten die Verfügungen der für die Landesverteidigung verantwortlichen Organe beachtet werden, dahingehend, dass die Durchführung gewisser Werkbestandteile, wie z. B. des Schiffahrtskanals, zu aktivieren, andere, beispielsweise der Strassenbau auf der Landstrecke, zurückzustellen oder mit Zerstörungseinrichtungen zu versehen waren (Brücken). Bahn und Strasse zwischen Rapperswil und Pfäffikon durften unter keinen Umständen gesperrt werden.

4. Die Ergebnisse der genauen Baugrunduntersuchungen auf der See-
strecke für die Bahnbrücken, welche Untersuchungen 28 Jahre nach dem allzu optimistischen Gutachten Prof. Hoims aus dem Jahre 1910 durchgeführt werden mussten, waren derart schlecht, dass an die Beibehaltung des ursprünglichen Brückenprojektes nicht gedacht werden konnte. Diese Projekte mussten durchgreifend abgeändert werden, was zu den in den Tabellen II und III aufgeführten, aussergewöhnlich hohen Mehrkosten führte. Der Ersatz der in betriebsgefährlichem Zustande befindlichen Brücken der Südostbahn drängte sich hierbei in erster Linie auf.

5. Die von der Preiskontrollstelle bewilligten Lohnerhöhungen und Preisssteigerungen beim Bau- und Installationsmaterial sowie bei den flüssigen Treibstoffen wirkten sich besonders verteuern auf die im Jahre 1940 mit viel Mühe und Improvisationen mehr oder weniger mühsam in Gang gesetzten Bauarbeiten aus. In diesem Zusammenhang sind auch die Abgaben an die Lohnausgleichskasse und die Warenumsatzsteuer zu nennen, welche zusätzlichen Kosten im ursprünglichen Kostenvoranschlag 1932 naturgemäss nicht enthalten sind, ferner die von der eidgenössischen Preiskontrollstelle verfügte neue Art der Kalkulation im Hoch- und Tiefbau, z. B. der Werkunkosten auf Löhnen und Materialien.

6. Zu den oben erwähnten Schwierigkeiten gesellte sich auch noch die immer zunehmende Knappheit an wichtigsten Baumaterialien, wie Eisen, Zement und Strassenbaustoffe.

Im übrigen sei auf die eingehenden Darlegungen auf S. 10 ff. des der Eingabe vom 5. März 1946 beigegebenen Berichtes der Baukommission vom 5. November 1945 verwiesen, woselbst die Abweichungen der wirklichen Kosten bis Ende 1944 vom Kostenvoranschlag 1939 sowie die über den ursprünglichen Kostenvoranschlag hinausgehenden, in Tabelle II hiervor ersichtlichen Mehrkosten der einzelnen Werkbestandteile ausführlich begründet sind. Abschliessend kommt die Baukommission auf S. 21 im erwähnten Bericht zu den folgenden «Folgerungen und Beschlüssen»:

«Die Baukommission hat in mehreren Sitzungen die Lage des Unternehmens geprüft, wobei sehr schwere Bedenken gegen die Fortführung der Bauten zum Ausdruck kamen. Einzig die Dringlichkeit der Verlegung der S. O. B. auf das neue Trasse bewog die Kommission, vor einer Neuregelung der finanziellen Grundlagen die Arbeiten nicht zu unterbrechen. Mit Nachdruck wurde verlangt, sämtliche, nicht für die Freihaltung des Verkehrs auf Bahn, Strasse und Schiffswegen notwendigen Arbeiten zurückzustellen. Eine Wiederaufnahme der Bautätigkeit kommt erst im Zeitpunkte einer grösseren Arbeitslosigkeit und nach Abklärung der Restfinanzierung in Frage, insofern, als dann die Baumaterialien erhältlich sind. Gemäss diesen Schlussannahmen hat die Bauleitung mit der technischen Kommission eine genaue Aufstellung der dringend fertigzustellenden Bauteile ausgearbeitet und deren Durchführung im Rahmen des ersten Baukredites verfügt. Diese Arbeiten sind nun fertig, das heisst, die S. O. B.-Linie von Rapperswil bis Pfäffikon ist auf Normalbahn ausgebaut, die Strasse vom Rosshorn bis Gwatt ist korrigiert, und der Schiffahrtskanal gestattet die ungehinderte Durchfahrt der Kähne und Schiffe.

Zurückgestellt sind die Strassenkorrektur von Rapperswil bis Rosshorn und die Uferverbauung beim Schiffahrtskanal.

Die bewilligten Kredite für die Seedambbauten sind erschöpft. Die Fertigstellung des Werkes muss jedoch folgen und vorbereitet werden. In technischer wie in finanzieller Hinsicht sind durch den Krieg vollständig neue und gegenüber 1939 ausserordentlich erschwerte Verhältnisse entstanden. Vor 1939 konnten für die Bauten sämtliche geeigneten Materialien in beliebigen Mengen und zu bekannten Preisen bezogen werden. Heute haben sich die Projektdispositionen in erster Linie nach der Materialbeschaffung zu richten. Zeitliche Bauprogramme lassen sich nicht aufstellen, da nicht im voraus abgeschätzt werden kann, wann und unter welchen Bedingungen Zement, Eisen, Installationsmaterial etc. zur Verfügung stehen wird. Die Kosten der noch auszuführenden Bauten lassen sich deshalb auch nicht mit dem Voranschlag von 1939 vergleichen. Die Strassenkorrektur von Rapperswil bis Rosshorn stellt durch die veränderten Verhältnisse ein neues Werk dar, das konstruktiv und kostenmässig unter den heute obwaltenden Verhältnissen berechnet und finanziert werden muss.»

Diese Darlegungen sind insofern zum Teil überholt, als ein Zurückstellen des begonnenen Werkes, z. B. bis zum Zeitpunkt einer Arbeitsbeschaffung, vor allem wegen der Dringlichkeit des Umbaues der sehr auffälligen Strassenbrücken im Interesse der Verkehrssicherheit nicht mehr verantwortet werden kann. Auch die Baumaterialien sind inzwischen wieder erhältlich geworden, so dass alles daran gesetzt werden sollte, wenigstens die Strassenbrücken auf der Seestrecke so bald als möglich der Fertigstellung entgegenzuführen.

Was nun die Finanzierung der Mehrkosten von Fr. 2 930 000 anbetrifft, so weist die Baukommission auf S. 28 ihres Berichtes zunächst darauf hin, dass nach Art. 2 des Seedammvertrages die Vertragspartner sich zur Übernahme von Mehrkosten im Verhältnis ihrer ursprünglichen Beteiligung verpflichteten. Dieses grundlegende Verhältnis, das auf Tabelle I unter «Anteil auf Grund des Kostenvoranschlages zum Seedammvertrag vom Jahre 1938» ersichtlich ist, ergibt die in der nachfolgenden Tabelle V zusammengestellten Anteile an der Finanzierung der Mehrkosten, unter Annahme des bisherigen ordentlichen Bundesbeitrages von $33\frac{1}{3}$ %, Ausserachtlassung eines Beitrages aus Arbeitsbeschaffungskrediten und Wegfall eines Beitrages der «Dampfbootgesellschaft Zürichsee», die nicht Seedammvertragspartnerin ist.

Tabelle V.

Finanzierung der Mehrkosten.

An der Finanzierung Beteiligte	A n t e i l	
	%	Fr.
Kanton St. Gallen	14,90	436 300
Kanton Schwyz	14,90	436 300
Kanton Zürich	20,64	605 000
Südostbahn	16,24	475 900
Bund	33,33	976 500
Mehrkosten gemäss Tabelle III.	100	2 930 000

Wie erwähnt, stellt nun der Kanton St. Gallen im Namen der drei beteiligten Kantone das Gesuch um Gewährung eines Bundesbeitrages von 60 % an die noch auflaufenden Baukosten, wobei er begründend auf die nachfolgend wiedergegebenen Ausführungen des Abschnittes IX, «Schlussfolgerungen und Anträge», des Berichtes der Seedammbaukommission vom 5. November 1945/19. Januar 1946 hinweist:

«Die Kantone, wie die S. O. B., sind durch die Kriegswirtschaft und die Aufwendungen für Sozialfürsorge stark belastet. Wir stellen dem Bunde gegenüber das dringliche Gesuch um Erhöhung seines Beitrages auf 60 % der wirklichen Kosten. Die Verzögerungen der Seedammbauten seit Baubeginn und die nun notwendige Ausführung der Bauten bei höchsten Gestehungskosten sind ausschliesslich durch den Krieg bedingt. Wäre die Seedammstrasse nicht sofort bei Kriegsbeginn als strategisch wichtige Verbindung für

alle Bauarbeiten gesperrt worden, so hätten die Bauwerke in den Jahren 1940 und 1941 noch mit wesentlich geringeren Kosten fertig erstellt werden können. Die Seedammkommission ist deshalb der Auffassung, dass unter diesen Umständen der Bund sich an den Restkosten mit einer Beitragsleistung von 60 % beteiligen sollte. Dieser Beitrag ist auch in früheren Diskussionen und Berichten von Bundesstellen schon genannt worden. Wir verweisen auf den Hauptbericht der eidgenössischen Expertenkommission für Privatbahnhilfe und des eidgenössischen Amtes für Verkehr an das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement, 2. Teil, vom 19. Juni 1943: 'Die Wiederaufrichtung der genannten Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen.' Dort heisst es auf S. 14:

„Die Überschreitung des Kostenvoranschlages für den Seedammumbau beträgt voraussichtlich rund Fr. 2 000 000. Von dieser Summe sollen 60 % oder rund Fr. 1 200 000, gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 29. Juli 1942 über die Finanzierung der Arbeitsbeschaffung vom Bund übernommen werden und 40 %, d. h. Fr. 800 000, von den am Seedammwerk beteiligten Vertragsparteien.“

Ebenso hat sich das eidgenössische Amt für Verkehr in seiner Zuschrift vom 25. Januar 1944 an die Finanzdirektion des Kantons Zürich wie folgt geäußert:

„Von der Privatbahnhilfe an die S. O. B. werden Fr. 200 000 als deren Beitrag an diese Kostenüberschreitung reserviert. Dieser Betrag stützt sich auf eine mutmassliche Kostenüberschreitung von Fr. 2 000 000, die mit 60 % oder Fr. 1 200 000 aus Arbeitsbeschaffungskrediten und mit 40 % oder Fr. 800 000 von den Vertragsparteien zu decken wäre. Davon würden nach dem früheren Verteilungsschlüssel 25 % oder Fr. 200 000 auf die S. O. B. entfallen.“

Wir verkennen nicht, dass hier auf die Arbeitsbeschaffungskredite Bezug genommen wird; wir sind aber der Auffassung, dass mit Rücksicht darauf, dass die Verzögerung in der Ausführung der Seedammbaute und die dadurch bedingte Verteuerung durch Massnahmen des Bundes verursacht waren, der genannte Beitragssatz von 60 % unter allen Umständen verlangt werden muss. Die übrigen Beteiligten am Seedamm würden auch dann noch mit ganz beträchtlichen Anteilen an den Restkosten belastet, nämlich:

	%	Fr.
Beitrag des Kantons St. Gallen	8,94	262 000
Beitrag des Kantons Schwyz.	8,94	262 000
Beitrag des Kantons Zürich	12,38	363 000
Beitrag S. O. B.	9,74	285 000
Zusammen	40	1 172 000
Beitrag des Bundes	60	1 758 000
Total	100	2 930 000

Die Seedammbaukommission stellt deshalb in Erwägung der vorstehenden Ausführungen an den Kanton St. Gallen als Vorortskanton folgende Anträge zur Weiterleitung an den Bundesrat:

1. Der Bundesrat möge

- a. den vorstehenden Bericht,
- b. die Subventionsabrechnung zum Bundesbeschluss vom 10. Juni 1938 über die bisher ausgeführten Bauten, abgeschlossen auf den 31. Dezember 1944, sowie
- c. den Kostenvoranschlag vom 5. November 1945 für die Ausführung der restlichen Bauten für die Seedammkorrektion

zur Kenntnis nehmen und genehmigen.

2. Der Bundesrat wird gebeten, an die Kosten von Fr. 2 980 000 für die restlichen Bauten des Seedammunternehmens einen Bundesbeitrag von 60 % oder Fr. 1 758 000 zuzusichern.

Zürich, den 19. Januar 1946.

Seedammumbau bei Rapperswil,

Die Baukommission,

Der Präsident:

gez. A. Bettschart.»

Zu diesen im Namen der drei beteiligten Kantone vorgebrachten Ausführungen ist folgendes festzustellen:

1. Die Seedammbaukommission geht zu weit mit ihrer Behauptung, «dass die Verzögerung in der Ausführung der Seedammbaute und die dadurch bedingte Verteuerung durch Massnahmen des Bundes verursacht waren». Seit dem Bundesbeschluss vom 14. Juni 1938 sind volle fünf Jahre verstrichen, bis der Seedammvertrag vom 18. Juni 1938 zustande kam, der die Kostenverteilung nach Abzug des Bundesbeitrages regelte.

2. Das Departement des Innern hatte bereits anlässlich einer der Nachfinanzierungsfrage gewidmeten Konferenz vom 5. Mai 1943 im Schosse der Seedammbaukommission Gelegenheit, darauf hinzuweisen, dass weder der Bund noch die am Seedamm beteiligten Kantone einseitig für die in der Kostengestaltung sich auswirkenden Folgen des Kriegsausbruchs verantwortlich gemacht werden können. Für die im Interesse der Verteidigung des gesamten Landes ergriffenen Massnahmen haben die Kantone genau so gut einzustehen wie der Bund. Ein aus gegenteiligen Gedankengängen hergeleiteter Anspruch

auf Erhöhung des bisherigen Bundesbeitrages lässt die Würdigung des alle Glieder verbindenden nationalen Interesses vermissen.

3. Weiter ist zu berücksichtigen, dass die Bundesversammlung bereits am 2. August 1873 einen Beitrag von Fr. 100 000 oder 20 % an die damals auf Fr. 500 000 veranschlagten Kosten des ersten Ausbaues des Seedammes Rapperswil bewilligte, nach Einsicht der Botschaft des Bundesrates vom 10. Juli 1873 (Bundesbl. 1873, Bd. 3, S. 108). Trotzdem der Regierungsrat des Kantons St. Gallen im Namen aller drei beteiligten Kantone in seinem Subventionsgesuch vom 29. August 1882 einen Bundesbeitrag von 50 % an die auf Fr. 3 123 000 veranschlagten Kosten des zweiten Ausbaues des Seedammes in Rapperswil nachgesucht hat, schloss sich die Bundesversammlung in ihrem Beschluss vom 14. Juni 1888 dem auf 33 $\frac{1}{3}$ % lautenden Antrag des Bundesrates an (v. Tabelle I hiervor und A. S. Bd. 49, S. 401—403).

4. Der Seedammvertrag vom 18. Juni 1888, als grundlegendes Dokument der kantonalen Finanzierung, bestimmt, dass allfällige Mehrkosten des gemeinsamen Werkes im gleichen anteilmässigen Verhältnis durch die Vertragspartner aufzubringen seien wie die veranschlagten Baukosten. Diese Vertragsbestimmung wurde vereinbart, ohne dass damals feststand, ob und inwieweit allenfalls der Bund auch zur Deckung von Mehrkosten seine Mithilfe gewähren würde.

5. Die Tatsache, dass der Umbau des Seedammes Gegenstand eines regulären Bundesbeschlusses, vom 14. Juni 1888, bildet, bedeutet, dass die Durchführung dieses Werkes nicht grundsätzlich an die Voraussetzung einer Arbeitsbeschaffung gebunden ist. Arbeitsbeschaffungskredite als Beitragsquelle sind denn auch nur sekundär vom eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement zur Finanzierung von bereits im Jahre 1888 vorausgesehenen Mehrkosten zur Verfügung gestellt worden (v. Tabelle I).

Mit dem Einsetzen der Hochkonjunktur nach Kriegsende haben wir uns veranlasst gesehen, die Arbeitsbeschaffungskredite und die Zusicherung von Beitragsleistungen zu ihren Lasten zu sperren. Wenn sich nun die Seedammkantone auf die Stellungnahme einzelner Bundesstellen berufen, so ist darauf hinzuweisen, dass es offensichtlich weder in der Zuständigkeit noch in der Absicht dieser Bundesstellen gelegen war, einen erhöhten Bundesbeitrag in irgendwie verbindlicher Weise zuzusichern, sondern vielmehr allfällige Möglichkeiten aufzuzeigen. Solche Möglichkeiten sind aber durch die Sperrung der Beiträge unter dem Gesichtspunkt der Arbeitsbeschaffung dahingefallen.

6. Die Zusicherung eines gegenüber dem Bundesbeschluss vom 14. Juni 1888 nicht herabgesetzten Beitrages von 33 $\frac{1}{3}$ % an die Mehrkosten des Seedammumbaus kommt schon einer zusätzlichen Subventionierung und einem entsprechenden Entgegenkommen an die Seedammkantone gleich, da ja der ursprüngliche, im Jahre 1888 bewilligte Bundesbeitrag nach den inzwischen gefassten Einsparungsbeschlüssen eigentlich abgebaut werden müsste.

In seinem Mitbericht vom 5. November 1946 äussert sich das eidgenössische Militärdepartement dahin, dass

- a. angesichts der derzeitigen und auch weiterhin zu erwartenden künftigen Beschäftigungslage im Baugewerbe eine Beitragsleistung aus Arbeitsbeschaffungskrediten an die Kosten der Weiterführung und Fertigstellung der Arbeiten des Seedammumbaus nicht ins Auge gefasst werden kann;
- b. vom militärischen Standpunkte aus nichts im Wege steht, wenn die bis jetzt noch zurückgestellten Arbeiten der zweiten Bauetappe in einem Zuge ausgeführt werden;
- c. Militärkredite für die Ausrichtung von Beiträgen nicht in Frage kommen können.

Das Post- und Eisenbahndepartement hat in seinem Mitbericht vom 15. Juni 1946 auf die schwere Belastung der Seedammpartner und im besondern der Schweizerischen Südostbahn hingewiesen, die sich aus einer Beibehaltung des Bundesbeitragsatzes von $33\frac{1}{3}$ % gemäss Bundesbeschluss vom 14. Juni 1933 ergebe (v. Tabelle V hiervor).

Nach Auffassung des Oberbauinspektorates und des Amtes für Verkehr, die die neueste Stellungnahme der Seedammbaukommission bestätigt, gestattet der heutige Zustand der Strassenbrücken der Seestrecke keine weitere Hinausschiebung ihres Ersatzes mehr, wenn nicht schwere Unfallgefahren unter den heute im Strassenverkehr zugelassenen Verkehrslasten in den Bereich der Wahrscheinlichkeit rücken sollen. Immerhin wird sich der Arbeitsbeginn noch verschieben bis zum Zeitpunkt, in dem die Seedammvertragspartner die von ihnen aufzubringenden Mehrkostenanteile finanziert haben werden.

Der Bundesrat ist nach gründlicher Würdigung aller Aspekte des Problems der Fertigstellung des Seedammumbaus einerseits, in vergleichender Würdigung der Finanzlage der Partner des Seedammvertrages und des Bundes andererseits, zum Schluss gelangt, Ihnen zu empfehlen, die in Frage stehenden Mehrkosten von Fr. 2 930 000 mit dem bisherigen ordentlichen Ansatz von $33\frac{1}{3}$ % zu subventionieren. Es ist dem Bundesrat, aus den bereits angeführten Gründen und namentlich auch im Hinblick auf die ausserordentlich gespannte Finanzlage des Bundes, unmöglich, einen Beitragsatz zu beantragen, der über jenen des grundlegenden Bundesbeschlusses vom 14. Juni 1933 hinausgehen würde.

Als jährlich auszurichtender Höchstbetrag der ordentlichen, im Maximum auf Fr. 976 500 sich beziffernden Bundessubvention kommen bei einer Bauzeit von mindestens zwei Jahren Fr. 400 000 in Betracht.

Die erste Rate wäre in den Voranschlag der Eidgenossenschaft vom Jahre 1948 einzustellen.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen erlauben wir uns, Ihnen den beigelegten Entwurf eines Bundesbeschlusses zu unterbreiten und zur Genehmigung zu empfehlen.

Wir versichern Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 21. Januar 1947.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Etter.

Der Bundeskanzler:

Leimgruber.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

über

die Bewilligung einer Nachsubvention an den Kanton St. Gallen und mitbeteiligte Kantone für den Umbau der Verkehrswege über den Zürichsee von Rapperswil bis Pfäffikon.

Die Bundesversammlung

der schweizerischen Eidgenossenschaft,

in Anwendung von Art. 23 der Bundesverfassung, -

nach Einsicht in das Schreiben der Regierung des Kantons St. Gallen vom 5. März 1946,

nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 21. Januar 1947,

beschliesst:

Art. 1.

Dem Kanton St. Gallen wird zuhanden der beteiligten Kantone St. Gallen, Schwyz und Zürich für die Vollendung des Umbaus der Verkehrswege über den Zürichsee von Rapperswil (Kanton St. Gallen) bis Pfäffikon (Kanton Schwyz) ein Bundesbeitrag von $33\frac{1}{3}$ % der Kosten und von höchstens Fr. 976 500, d. h. $33\frac{1}{3}$ % der veranschlagten Mehrkosten von Fr. 2 930 000, zugesichert.

Die Auszahlung dieses Beitrages erfolgt, nach Massgabe der ausgeführten Arbeiten, beginnend im Jahre 1948, in Jahresraten von höchstens Fr. 400 000.

Art. 2.

Bei der Berechnung des Bundesbeitrages, der Genehmigung der Ausführungsprojekte und der mit den entsprechenden Unterlagen zu versiehenden Bauprogramme sowie bei der Kontrolle der Ausweise und der Bauausführung gelten sinngemäss die Bestimmungen der Art. 2 bis 6 des Bundesbeschlusses vom 14. Juni 1933.

Verwertungserlöse aus Altmaterial, im besondern aus dem Abbruch der alten Brücken der Südostbahn und der Kantonsstrasse, sind der Bauabrechnung gutzuschreiben.

Art. 3.

Es wird dem Kanton St. Gallen eine Frist von einem Jahr gewährt, um namens der beteiligten Kantone sich darüber zu erklären, ob der Bundesbeschluss angenommen wird.

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

Art. 4.

Dieser Beschluss ist nicht allgemein verbindlich und tritt sofort in Kraft.
Der Bundesrat ist mit seiner Vollziehung beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Bewilligung einer Nachsubvention an den Kanton St. Gallen und mitbeteiligte Kantone für den Umbau der Verkehrswege über den Zürichsee von Rapperswil bis Pfäffikon. (Vom 21. Januar 1947.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1947
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	03
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	5170
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.01.1947
Date	
Data	
Seite	581-596
Page	
Pagina	
Ref. No	10 035 759

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.