

Eidgenössisches Departement für Um-
welt, Verkehr, Energie und Kommunika-
tion UVEK
Bundesamt für Strassen
3003 Bern

Per Mail: netzplanung@astra.admin.ch

Bern, 26. April 2018

**Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Un-
terhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und grössere Vorha-
ben im Nationalstrassennetz sowie Ausbauschnitt 2019 für die Natio-
nalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit.**

Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen, für die Gelegenheit zu den eingangs erwähnten Vorlagen Stellung neh-
men zu können.

Gemäss Vernehmlassungsbericht werden ohne Erweiterungen im Jahr 2040 auf rund 385
Kilometern des Nationalstrassennetzes fehlende Kapazitäten regelmässig zu Staus führen.
Rund 100 Kilometer werden stark und rund 160 Kilometer sehr stark überlastet sein. Von
diesen Engpässen am stärksten betroffen werden die grossen Städte und Agglomerationen
sein. Zur langfristigen Gewährleistung der Funktionsfähigkeit müssen auf dem Natio-
nalstrassennetz gezielte Kapazitätserweiterungen vorgenommen werden.

Die LITRA unterstützt den Ausbau der Nationalstrasseninfrastruktur, weil die Finanzierung
mit dem NAF gesichert ist und weil die Abkehr des Auspielens von Schiene und Strasse un-
abdingbar ist. Die Infrastruktur von Strasse und Schiene muss gleichzeitig und gezielt wach-
sen, um die Engpässe zu beseitigen und der künftigen Nachfrage zu entsprechen.

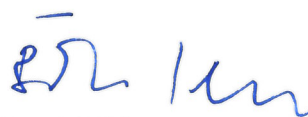
Nachfolgend ersehen Sie bitte unsere Antworten und Stellungnahme. Wir danken Ihnen für
die Berücksichtigung unserer Überlegungen und stehen Ihnen für Ergänzungen und Aus-
künfte jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

LITRA – Informationsdienst
für den öffentlichen Verkehr



Martin Candinas
Präsident



René Böhlen
Geschäftsführer

Antworten zum Fragenkatalog

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Der motorisierte Individualverkehr leistet den grössten Anteil aller Personenkilometer. Rund ein Viertel erfolgt mit dem öffentlichen Verkehr und die restlichen 5% sind Langsamverkehr. Obwohl das Nationalstrassennetz mit einer Gesamtlänge von knapp 2'000 Kilometern nur gerade 2.5% des gesamten Strassennetzes beträgt, werden darauf 43% des gesamten Individualverkehrs abgewickelt. Wir teilen die Ansicht des Bundesrates, dass die gravierendsten Engpässe im Jahr 2040 in den grossen Städten und Agglomerationen entstehen. Ursächlich dafür sind die Verkehrszunahme und die Tatsache, dass die Nationalstrasse ihre Funktion als Gefäss für den Ziel-, Quell- und Binnenverkehr der grossen Städte und Agglomerationen wahrnimmt. Die Bedeutung der Nationalstrassen ist damit gegeben.

Volk und Stände haben am 12. Februar 2017 der Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) zugestimmt. Der NAF nimmt die Verknüpfung von Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr konsequent auf und schafft Gleichstand zum Bahninfrastrukturfonds BIF. Und über die mögliche Erhöhung des Treibstoffzolls kann mittelfristig auch von einer erhöhten Nutzerfinanzierung im motorisierten Individualverkehr ausgegangen werden.

Der Bundesrat beantragt einen Verpflichtungskredit von 4,651 Milliarden Franken für die grösseren Vorhaben, für die Erweiterungsprojekte des Ausbaus des STEP Nationalstrassen. Weiter beantragt er für die Jahre 2020–2023 einen Zahlungsrahmen in der Höhe von 8,156 Milliarden Franken für den Betrieb und den Unterhalt der Nationalstrassen sowie für deren Ausbau.

Die LITRA ist mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Der erläuternde Bericht zur Vernehmlassungsvorlage spricht die Auswirkungen fehlender Kapazitäten auf der Nationalstrasse an. Mit der Realisierung zusätzlicher Verkehrsfläche müssen unbedingt auch die bestehenden Infrastrukturen effizienter genutzt werden. Es gibt nicht Platz für einen unendlichen Ausbau, weder auf Strassen, noch auf Schiene. Die Nationalstrassen beispielsweise sind heute recht fehleranfällig – am Beispiel von Staus wegen Unfällen im Morgenverkehr - und auch ziemlich ineffizient: in Spitzenstunden sitzen nicht mehr als durchschnittlich 1,2 Personen in einem Auto.

Effektive Massnahmen zur Steigerung der Auslastung im individuellen Arbeitsverkehr finden aus Sicht der LITRA in der Vorlage und im erläuternden Bericht keine ausreichende Berücksichtigung. Der Ausbauplanung der Strasseninfrastruktur ist auf Ebene UVEK einer verkehrsträgerübergreifenden Betrachtung zur Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems zugrunde zu legen.

Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie für den Ausbau im Sinne von Anpassungen

3. Sind die Aussagen zur Festlegung des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2020-2023 nachvollziehbar?

Für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen leiten sich aus der Bundesverfassung und den entsprechenden Bundesgesetzen die nachfolgenden Kriterien zum Festlegen der Kredite für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ab:

- Verfügbarkeit: Die Nationalstrassen sind täglich lückenlos verfügbar und benutzbar;
- Leistungsfähigkeit: Die langfristige Leistungsfähigkeit der Nationalstrassen für den Personen- und den Güterverkehr wird erhalten;
- Wert- und Substanzerhalt: Der nachhaltige Wert- und Substanzerhalt der Nationalstrasseninfrastruktur ist sichergestellt;
- Sicherheit: Die Nationalstrassen sind für die Verkehrsteilnehmenden sicher befahrbar, sowohl bezogen auf Unfall- als auch auf Naturgefahren und ihrer Auswirkungen;
- Wirtschaftlichkeit: Der Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen werden kosteneffizient sichergestellt;
- Verträglichkeit: Die Belastungen von Mensch, Umwelt und natürlichen Lebensgrundlagen durch Unterhalt, Ausbau und Betrieb der Nationalstrassen werden minimiert.

Die LITRA unterstützt dieses Vorgehen und bringt keine Ergänzungen ein.

Grössere Vorhaben

4. Wie beurteilen Sie die Kriterien zur Festlegung der grösseren Vorhaben?

Bei grösseren Vorhaben handelt es sich gemäss Vernehmlassungsbericht um Ausbauten im Sinne von Anpassungen, die keine Kapazitätserweiterung darstellen und die aufgrund ihrer Dimension und/oder ihrer Auswirkungen aber dennoch einen politischen Grundsatzentscheid erforderlich machen. Aktuell fällt als grösseres Vorhaben der Bau der 2. Röhre des Gotthard-Strassentunnels in diese Kategorie, was die LITRA aufgrund der genannten Kriterien nachvollziehen kann.

5. Sind Sie mit der Zuteilung der 2. Röhre des Gotthard-Strassentunnels zu den grösseren Vorhaben einverstanden?

Die LITRA hat im Vorfeld der Volksabstimmung zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels respektive zum Bau der 2. Röhre Stimmfreigabe beschlossen. Inzwischen steht fest, dass die finanziellen Mittel für die Sanierungsmassnahmen gesichert sind. Auch besteht jetzt Gewissheit, dass der kostenintensive Bau der 2. Röhre am Gotthard keine Nachteile oder Verzögerungen in der ausreichenden und unbefristeten Mitfinanzierung der Schieneninfrastruktur und des Agglomerationsverkehrs durch den Bund zur Folge hat.

Da das Projekt zudem die vom ASTRA definierten Kriterien erfüllt, sind wir mit der Zuteilung einverstanden.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

6. Sind Sie mit der dargelegten Langfristperspektive des Nationalstrassennetzes einverstanden. Falls nein, was sollte geändert werden?

Das STEP Nationalstrassen umfasst alle Erweiterungsprojekte, die notwendig sind, um die Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen langfristig sicherzustellen. Die LITRA begrüsst, dass sich die Langfristperspektive Nationalstrassen des Bundesrates insbesondere am «Sachplan Verkehr», an der «nationalen Infrastrukturstrategie», am «Raumkonzept Schweiz» sowie am «Orientierungsrahmen Mobilität 2040» abstützt.

Allerdings wird nicht ausreichend klar, wie die Grundsätze der erwähnten Instrumente in die Vorlage eingeflossen sind.

Folgende Elemente sind anzupassen:

- Das Zukunftsbild von mindestens sechsspurigen Nationalstrassen in allen metropolitänen und grossstädtischen Räumen ist verfehlt. Es ist das Ergebnis einer isolierten Betrachtung des Verkehrsträgers Nationalstrasse und ignoriert die Tatsache, dass sich die Ausgangslage bei weitem nicht in allen Städten und Agglomerationen einheitlich darstellt.
- Es ist zwingend, dass das ASTRA in seine Szenarien die untergeordneten Netze und alternative Verkehrsträger einbezieht. Ansonsten entstehen Ausbauszenarien ohne Bezug zur vielfältigen Verkehrsrealität in der Schweiz.
- Der erläuternde Bericht zur Vorlage geht auf die Koordination unter den Vorlagen Programm Agglomerationsverkehr, STEP Strasse und STEP Schiene ein. Die LITRA stuft die inhaltliche Abstimmung und Verknüpfung sowie die zeitliche Koordination nicht nur auf Ebene der Zielsetzungen, sondern auch auf Massnahmenebene als zwingend ein.

7. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die LITRA äussert sich als national tätiger Verband nicht zu einzelnen Projekten.

8. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und Ausbausritten?

Aus heutiger Sicht scheint uns das vorgeschlagene Vorgehen zielführend. Wichtig scheint uns auch hier die Abstimmung mit weiteren Massnahmen zum Ausbau der Infrastruktur zum Beispiel im Rahmen der Agglomerationsprogramme zu sein.

Dass als Grundsatz eine Konkurrenzierung des öffentlichen Verkehrs vermieden werden soll, begrüssen wir. Die Verlagerung des Verkehrs auf den öV sollte generell gefördert werden

und nicht nur, wie in der Vorlage vorgeschlagen, dort, wo der Anteil des öV am Gesamtverkehr tief ist. Es gilt vielmehr zu evaluieren, welcher Verkehrsträger auf welcher Netzebene die bestmögliche Erschliessung eines bestimmten Raumes möglich macht.

Weitere Bemerkungen

9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine weiteren Bemerkungen