

Per E-Mail:

[netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kom-  
munikation

Bundesrätin Doris Leuthard

Zürich, 30. April 2018

## **Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 sowie Ausbauschritt 2019 Stellungnahme**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
sehr geehrte Damen und Herren

bauenschweiz ist die Dachorganisation der Schweizer Bauwirtschaft mit rund 70 Mitglied-organisationen und gliedert sich in die vier Stammgruppen Planung, Bauhauptgewerbe, Ausbau und Gebäudehülle sowie Produktion und Handel. Als Dachverband ist bauenschweiz nicht nur in wirtschaftlichen, sondern auch in politischen Kreisen als Sprachrohr der Baubranche und somit als Ansprechpartnerin anerkannt.

Für die Möglichkeit, zu den Bundesbeschlüssen zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt, den Ausbau im Sinne von Anpassungen und grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie den Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit Stellung nehmen zu können, bedanken wir uns bei Ihnen. Insbesondere unterstützen wir die Stellungnahme von Infra Suisse und dem SBV.

bauenschweiz **begrüssst die drei Vorlagen**. Sie setzen um, was Volk und Stände am 12. Februar 2017 mit der Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-fonds vom Bund verlangt haben.

Die Vorlagen tragen auch der grossen Bedeutung Rechnung, welche der Verkehrsträger Strasse für die Wirtschaft und das öffentliche Leben in der Schweiz hat.

**Es ist aus Sicht von bauenschweiz unabdingbar, die personellen Ressourcen und das Know-How bei den Bauherren-Organisationen (ASTRA) auszubauen.**

## **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

### *1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?*

Ja. Die Vorlage trägt dem Grundauftrag der NAF-Abstimmung Rechnung und trägt mittel- wie langfristig zur Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit der Nationalstrassen bei.

Der Verkehrsträger Strasse erhält damit – zumindest auf Bundesebene – die Relevanz, die er aus volkswirtschaftlicher Sicht verdient. Die Gesamtbetrachtung der Kosten von Betrieb, Unterhalt, Neubau und Ausbau erachten wir als sinnvoll und als wichtige Errungenschaft des NAF. Der Zyklus von jeweils vier Jahren, in denen die eidgenössischen Räte über die Freigabe der Mittel bzw. die Verpflichtungskredite zu entscheiden haben, trägt den Besonderheiten von Infrastrukturprojekten besser Rechnung. Die Schweizer Infrastrukturbauer erwarten darum für die Zukunft eine Verstetigung der Investitionstätigkeiten und damit eine höhere Zuverlässigkeit in den einzelnen Projekten.

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

Es ist aus Sicht von bauenschweiz unabdingbar, die personellen Ressourcen und das Know-How bei den Bauherren-Organisationen (insbesondere beim ASTRA) auszubauen. Schon heute sind diese klar ungenügend, mit den steigenden Anforderungen verschärft sich die Situation noch. Dem ASTRA sind die personellen Ressourcen mit dem nötigen Know-How zur Verfügung zu stellen.

Die Bauunternehmer sind bestrebt, qualitativ hochstehende Leistungen zu erbringen und verlässliche Partner zu sein. Voraussetzung dafür sind quantitative und auch qualitative Leistungen der Bauherrschaft bzw. deren Planer in der Phase der Ausschreibung sowie eine kompetente Bauherrschaft während der Ausführung. Das ASTRA ist für unsere Branche der wichtigste und heute in vielen Belangen auch einer der professionellsten Bauherren. Dass bereits heute die Eigenleistungen im Infrastrukturgeschäft beim ASTRA lediglich 2% ausmachen (vgl. Erläuternder Bericht für die Vernehmlassung, S. 58), ist absolut ungenügend. Wir sehen dadurch nicht nur die Qualität, sondern auch die Leistungsfähigkeit des wichtigsten Auftraggebers für die Infrastrukturbauer gefährdet.

## **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?*

Ja. Die Aussagen sind für uns, im Rahmen unserer Möglichkeiten, nachvollziehbar.

Die Erkenntnis, dass sich ausreichende Ausgaben in den Unterhalt für den Bauherren auszahlen, gewinnt immer mehr Zuspruch (vgl. auch <https://infra-suisse.ch/studien/zustandsanalyse>). Fachkreise erachten eine jährliche Investition von 1.8% bis 2.6% des Wiederbeschaffungswertes für bauliche Massnahmen als effizienteste Lösung. Dass der Bund mit der vorliegenden Vorlage den jährlichen Unterhalt von 0.8% bis 1.0% nun mindestens auf 1.2% erhöhen will, ist, obwohl aus fachlicher Sicht ungenügend, trotzdem erfreulich. Den Finanzbedarf für den Unterhalt der NEB-Strecken zum heutigen Zeitpunkt abzuschätzen, dürfte schwierig sein.



Bauenschweiz erachtet es als positiv, dass der Investitionsstau, welcher sich bei gewissen Kantonen auf den betroffenen Strecken bemerkbar machte, mit der Inkraftsetzung des NEB im Januar 2020 ein Ende haben wird.

## **Grössere Vorhaben**

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

Die Definition grösserer Vorhaben ist unsere Ansicht nach ausreichend.

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

Ja. Der Bau der 2. Röhre am Gotthard entspricht den Kriterien eines grösseren Vorhabens.

## **Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen**

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

Ja. Wir sind mit der Langfristperspektive einverstanden.

Das Zukunftsbild eines konsequenten Ausbaus des Nationalstrassennetzes zwischen und innerhalb der metropolitanen und grossstädtischen Gebieten auf zweimal drei Spuren auszubauen, ist unserer Meinung nach richtig und trägt dem erwarteten künftigen Mehrverkehr Rechnung. Auch die Prüfung redundanter Elemente erachten wir vor diesem Hintergrund als sinnvoll. Grundsätzlich begrüssen wir eine Erhöhung der Flexibilität in der Gestaltung und Entwicklung des Nationalstrassennetzes. Sie trägt den Planungsrisiken und den sich ändernden Umständen und Anforderungen besser Rechnung als die Netzplanungen der Vergangenheit. Von der Flexibilisierung in der langfristigen Planung und der Verbindlichkeit durch den vierjährigen Finanzierungsentscheid der eidgenössischen Räte erhoffen wir uns mehr Planungssicherheit bei der Ausführung. Das «Zukunftsbild ohne konkreten Zeithorizont» muss unserer Ansicht nach den Anspruch eines strategischen Ziels haben und darf nicht als Utopie verstanden werden.

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

Ja. Zu einzelnen regionalen Projekten und ihrer Priorisierung äussern wir uns nicht.

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

Die Zuteilung erscheint uns aus heutiger Sicht und aufgrund der uns zur Verfügung stehenden Informationen als nachvollziehbar.

**Weitere Bemerkungen**

*9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

Keine.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**bauenschweiz**



Benjamin Wittwer  
Direktor

Per E-Mail an:  
netzplanung@astra.admin.ch

30. April 2018

**Stellungnahme: Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 17. Januar haben Sie uns eingeladen, zum mittel- bis langfristigen Ausbau des Nationalstrassennetzes im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms STEP Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

economiesuisse vertritt als Dachverband der Schweizer Wirtschaft rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt zwei Millionen Beschäftigten im Inland. Unsere Mitglieder umfassen 100 Branchenverbände, 20 kantonale Handelskammern sowie zahlreiche Einzelfirmen. Sämtliche unserer Mitglieder sind auf verlässliche und leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen angewiesen. Diese stellen für die Schweizer Volkswirtschaft einen zentralen Standortfaktor dar.

economiesuisse begrüsst die grundsätzliche Stossrichtung der Vernehmlassungsvorlagen. Ein Ausbau der Strasseninfrastruktur ist aufgrund der heutigen Verkehrssituation sowie der mittel- und langfristigen Perspektiven unabdingbar. Dabei muss jedoch die Wirkungseffizienz der Ausbauten im Kontext des gesamten Verkehrssystems berücksichtigt werden.

Ergänzend zum beiliegenden Fragebogen möchte economiesuisse aus einer übergeordneten Sicht folgende Bemerkungen anbringen:

**1. Infrastrukturinvestitionen reduzieren die volkswirtschaftlichen Kosten des stetigen Verkehrswachstums**

Die Schweizer Verkehrsinfrastrukturen stehen schon seit längerer Zeit unter erhöhtem Nutzungsdruck. Sowohl auf der Schiene als auch auf der Strasse steigen die zurückgelegten Personen- und Tonnenkilometer von Jahr zu Jahr. Auf der Schiene sollen mit dem zuletzt in Vernehmlassung

gegebenen Ausbauschnitt 2030/35 die Voraussetzungen für eine Engpassbeseitigung und den gezielten Kapazitätsausbau geschaffen werden. Auf der Strasse braucht es komplementäre Massnahmen. Der Anteil des MIV am Modalsplit liegt gemäss Bundesamt für Statistik (trotz sanfter Verschiebung zu Gunsten des ÖV in den letzten Jahren) bei circa 78%. Im Durchschnitt legt eine Person in der Schweiz fast 70% ihrer Tageskilometer mit dem eigenen Auto oder dem ÖV auf der Strasse zurück. Diese Nachfrage sowie der qualitative und quantitative Zustand der Strasseninfrastruktur führen zu einer konstant wachsenden Anzahl Staustunden – im Jahr 2016 waren es bekanntlich fast 25'000 – und einem jährlichen volkswirtschaftlichen Schaden in der Höhe von circa CHF 1.6 Mrd. Verschiedene Prognosen (z.B. die Verkehrsperspektiven 2040 des Bundesamts für Raumentwicklung) weisen nicht darauf hin, dass im Nutzungsverhalten und in den resultierenden Kosten mittel- bis langfristig eine Trendwende einsetzt. Die Mobilitätsnachfrage im Güter- und im Personenverkehr wird auf allen Verkehrsträgern weiter zunehmen.

Investitionen ins Nationalstrassennetz tragen dazu bei, diese Entwicklung abzufedern: Neben der direkten und indirekten Wertschöpfung, die der Infrastrukturbau generiert, trägt ein ausgebautes Strassennetz zu einer Minderung der durch Stau verursachten volkswirtschaftlichen Kosten bei und gewährleistet, dass Personen und Güter effizient und verlässlich transportiert werden können.

## **2. Nationalstrassennetz muss konsequent gestärkt werden**

Für die Wirtschaft ist die Zukunft der Mobilität multimodal und hoch flexibel. Das verstärkte Aufkommen von «Mobility as a service»-Dienstleistungen und autonomen Fahrzeugen wird zu einer hohen Komplementarität aller Verkehrsträger führen, was den Kundennutzen im Personen- sowie im Güterverkehr erhöht und die Infrastrukturauslastung optimiert.

Obwohl die Digitalisierung in Zukunft eine grosse Rolle spielen wird, müssen die baulichen Voraussetzungen in Form eines verlässlichen Strassennetzes weiterhin vorhanden sein. Es ist zudem nicht klar, ob, wann und in welcher Form die richtigen technologischen oder organisatorischen Innovationen verfügbar sein werden, die einen weiteren Infrastrukturausbau teilweise oder vollständig obsolet machen. Es ist daher ratsam, den Nationalstrassenausbau weiterhin auf der Basis der verfügbaren Fakten zu planen und konsequent fortzusetzen. Auch falls antizipierte Entwicklungen tatsächlich eintreffen, bleibt die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur entscheidend für die Funktionsfähigkeit des gesamten Verkehrssystems.

## **3. Komplementäre Entwicklung in den Agglomerationen ist dringend sicherzustellen**

Die geplanten Investitionen in die Nationalstrassen büssen an Wirkung ein, wenn für das Verkehrsaufkommen auf der Ebene der Agglomerationen keine adäquaten Anschlusskapazitäten bestehen. Der Verkehr muss an der Schnittstelle zum Nationalstrassennetz effizient aufgenommen oder abgegeben werden können. Eine enge Koordination der nationalen Ausbauprogramme mit dem Programm Agglomerationsverkehr ist deshalb sehr wichtig. Vor allem muss Letzteres in der dritten Generation die entsprechenden Kapazitäten im Strassenbereich vorsehen (Tangenten, Zufahrten, Schnittstellen zum ÖV, etc.), welche genügend Synergien mit den vorliegenden Ausbauprogrammen des Nationalstrassennetzes aufweisen.

#### 4. Nachhaltige Infrastrukturfinanzierung sicherstellen

Verschiedene Faktoren wie beispielsweise effizientere Fahrzeuge, die Marktentwicklung hin zur Elektromobilität oder die Zunahme des ÖV-Anteils am Modalsplit könnten die Finanzierungsbasis des Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds mittel- bis langfristig in Bedrängnis bringen. Diesem Umstand will der Bund mit verschiedenen Ausgleichsmassnahmen richtigerweise frühzeitig Rechnung tragen. economiesuisse begrüsst dies im Sinne einer nachhaltigen Strassenfinanzierung, gibt jedoch zu bedenken, dass der Spielraum mit den herkömmlichen Instrumenten (v.a. Mineralölsteuer / -zuschlag) begrenzt ist: Eine markant stärkere Besteuerung des Strassenverkehrs ist insbesondere aufgrund der bereits hohen Kostenwahrheit der Strasse nicht opportun. Da gleichzeitig aber der Mittelbedarf für Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen stetig zunimmt (laufende Ausgaben), könnte diese Konstellation langfristig die Handlungsfähigkeit beim Strassenausbau einschränken. Hier kann die Digitalisierung in Zukunft helfen, die Kosten für Betrieb und Unterhalt zu senken und die Lebensdauer der bestehenden Strasseninfrastruktur zu verlängern, so dass der Finanzierungsbedarf und ultimativ die Steuerlast in Zaum gehalten werden können.

#### 5. Fazit

Eine intakte Verkehrsinfrastruktur ist die Basis für fast alle Formen wirtschaftlicher Tätigkeit. Sie reduziert Transaktionskosten und erhöht die Produktivität einer Volkswirtschaft. Daneben erzielt der Infrastrukturbau eine hohe direkte und indirekte Wertschöpfung. Der Verkehrsträger Strasse ist bereits heute vergleichsweise wettbewerbsfähig und hat deshalb in der verkehrsträgerübergreifenden Mobilität der Zukunft seinen berechtigten Platz. Die Vernehmlassungsvorlage trägt mit einer sinnvollen Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes zur Erhaltung dieser Wettbewerbsfähigkeit bei. Wichtig wäre jedoch – im Sinne eines wirkungseffizienten Ausbaus – eine bessere Koordination der Ausbaubestrebungen in den Agglomerationen sowie Effizienzsteigerungen bei Betrieb und Unterhalt.

Herzlichen Dank für die Berücksichtigung unserer Argumente.

Freundliche Grüsse  
economiesuisse



Kurt Lanz  
Mitglied der Geschäftsleitung



Lukas Federer  
Wissenschaftlicher Mitarbeiter Infrastruktur,  
Energie und Umwelt

- Beilage: Fragebogen

## Fragebogen

### Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

#### 1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja – die aus der Bundesverfassung und den relevanten Gesetzen abgeleitete Zielsetzung ist aus Sicht der Wirtschaft richtig; Verfügbarkeit, Leistungsfähigkeit, Wert- und Substanzerhalt, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Verträglichkeit.

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

Betreffend das Ziel «Wirtschaftlichkeit» gilt es anzumerken, dass die Förderung der betrieblichen Effizienz einen hohen Stellenwert geniessen sollte. Der im Dezember 2017 veröffentlichte Bericht der eidg. Finanzkontrolle EFK zur Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung durch die Gebietseinheiten hat gezeigt, dass diesbezüglich noch grosser Handlungsbedarf besteht. Es muss das Ziel sein, die Kosteneffizienz in Betrieb und Unterhalt markant zu steigern und damit den NAF von einem Teil der laufend anfallenden Betriebskosten zu entlasten. Dazu können neben organisatorischen Anpassungen auch digitale Innovationen beitragen.

### 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?

Grundsätzlich ja, allerdings besteht wohl noch Optimierungspotential (siehe obige Antwort 2): Es gibt beim Betrieb gemäss kürzlich veröffentlichter Untersuchung der EFK erhebliches Sparpotential durch organisatorische Massnahmen und wettbewerbsfreundlichere Rahmenbedingungen.

### Grössere Vorhaben

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

Die Kriterien erscheinen plausibel: Ausbau im Sinne von Anpassungen, isolierte Anlagen, Kostenumfang und politische Relevanz. Allerdings ist der Kostenumfang wohl zweckmässiger berücksichtigt, wenn dieser sich nicht auf einen fixen Betrag abstützt (vorliegend ist von CHF 500 Mio. die Rede). Stattdessen wäre es sinnvoll, auch die lange Umsetzungsdauer und den deshalb konstanten jährlichen Mittelbedarf solcher Projekte zu berücksichtigen.

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

Ja – Sowohl in der parlamentarischen Beratung als auch im Vorfeld der Volksabstimmung über die zweite Gotthard-Röhre war die Finanzierung des Projekts über den NAF mittels entsprechendem Verpflichtungskredit die weitgehend unbestrittene Lösung. Die Vernehmlassungsvorlage wird diesem Umstand gerecht.



#### Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

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

Ja – Die Langfristperspektive Nationalstrassen (gem. Seite 39 des erläuternden Berichts) setzt aus Sicht von economiesuisse nachvollziehbare Schwerpunkte.

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

Als nationaler Dachverband äussert sich economiesuisse nicht zu einzelnen Projekten. Es gilt jedoch anzumerken, dass das STEP Nationalstrassen mit einem vorgeschlagenen Gesamtvolumen von bis zu CHF 28 Mrd. bis 2040 insgesamt sehr üppig ausgestattet ist. Zudem anerkennt der erläuternde Bericht, dass sich das Schweizer Nationalstrassennetz (zumindest was die Anzahl Netzelemente angeht) nahe am Zielzustand befindet. Besteht weiterer Optimierungsbedarf, so kann dieser im Zuge der rollenden Planung ausreichend bedient werden. In diesem Sinne verstehen wir die Vernehmlassungsvorlagen als Maximalvariante.  
Eine sachlich gerechtfertigte Ergänzung wäre einzig der Ausbau der Nationalstrassen in metropolitanen und grossstädtischen Räumen zu Ringsystemen.

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

Keine Bemerkungen.

#### Weitere Bemerkungen

**9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

Keine Bemerkungen.

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC  
3003 Berne

Par courriel à : [netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

Brugg, le 5 avril 2018

Responsable: Gossin Diane  
Secrétariat: Halter Liliane  
Document: 180404\_Prise de position\_aménagement infrastructures routières

**Projet relatif au plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2020-2030, aux grands projets à réaliser sur le réseau des routes nationales, ainsi qu'à l'étape d'aménagement 2019 des routes nationale avec le crédit d'engagement correspondant**

Madame, Monsieur,

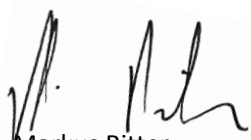
Dans votre courrier du 17 janvier dernier vous nous invitez à prendre position sur la consultation mentionnée en objet et nous vous remercions de nous offrir cette possibilité.

En effet, il est primordial de répondre aux besoins de la population au niveau de l'aménagement du réseau routier, notamment pour garantir un trafic de qualité et sécurisé. Les prévisions laissant entrevoir une hausse des embouteillages, des ralentissements et de la surcharge sur certains tronçons, il s'avère judicieux d'entreprendre des mesures.

Cependant, le besoin croissant de surface pour l'aménagement du réseau routier ne doit pas se faire au détriment des terres agricoles, lesquelles contribuent à la sécurité alimentaire mais aussi à l'entretien et à la qualité du paysage rural. En outre, nous tenons à nous assurer à ce que les ressources allouées au projet proviennent du fonds prévu à cet effet (FORTA), et ceci afin d'éviter une pression supplémentaire sur les dépenses faiblement liées de la Confédération.

En vous remerciant de nous avoir consultés dans le cadre de ce dossier et en demeurant à votre entière disposition pour tout complément d'information, nous vous adressons, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

**Union Suisse des Paysans**



Markus Ritter  
Président



Jacques Bourgeois  
Directeur

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Netzplanung  
3003 Bern  
[netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

Bern, 30. April 2018 sgv-KI/ds

**Vernehmlassung: Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit**

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgV über 230 Verbände und gegen 500 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit Schreiben vom 17. Januar 2018 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein, zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit Stellung zu nehmen. Der Schweizerische Gewerbeverband sgV dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Der Bundesrat beantragt das aktualisierte strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen) und weist die grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz aus. Verlangt wird ein Verpflichtungskredit von CHF 4,651 Mia. für die Erweiterungsprojekte des Ausbauschrittes 2019 und für die planerische Konkretisierung der übrigen Erweiterungsprojekte des STEP Nationalstrassen. Zudem wird für die Jahre 2020–2023 ein Zahlungsrahmen in der Höhe von CHF 8,156 Mia. für den Betrieb und den Unterhalt der Nationalstrassen sowie für deren Ausbau beantragt.

**Der Schweizerische Gewerbeverband sgV befürwortet die Vorlage.**

Der Schweizerische Gewerbeverband sgV hat sich in der Vergangenheit dezidiert für den Ausbau des Nationalstrassennetzes ausgesprochen. Sowohl in der Gotthardkampagne (Abstimmung vom 26. Februar 2016) als auch in der Abstimmung zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds NAF (Abstimmung vom 12. Februar 2017) hat sich der sgV stark engagiert. Bei der Gotthardkampagne hatte er den Kampagnenlead.

Im Einzelnen nehmen wir gemäss Fragebogen wie folgt Stellung:

### **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

#### **1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?**

Der sgV ist mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden. Mit der Annahme des NAF kommt jetzt Bewegung in die vom sgV seit vielen Jahren geforderte Engpassbeseitigung. Rund 75 % des Verkehrs auf der Schiene und der Strasse entfallen auf den motorisierten Individualverkehr (Personenwagen, motorisierte Zweiräder und private Busse). Nicht minder wichtig ist die Strasse für den Güterverkehr. Gegen 80 % der Güter werden auf der Strasse befördert, rund 69 % auf den Nationalstrassen. Derweil wächst die Anzahl Stautunden von Jahr zu Jahr und überschritt 2016 erstmals die 24-Tausendergrenze. Der allergrösste Teil davon entfällt auf Verkehrsüberlastungen. Ohne Erweiterungen werden bis 2040 noch mehr Staus entstehen, was sich für den Individualverkehr aber vor allem auch für das Gewerbe negativ auswirken wird. Produktivitätsverluste und Strafzahlungen für verspätete Lieferungen sind die Folge. Diesen Trend gilt es umzukehren. Die Anzahl Stautunden muss abnehmen. Nötig ist die Vorlage aber auch wegen des Substanzerhalts der Nationalstrassen. In den letzten Jahren konnte die Substanz der Nationalstrassen nicht überall in befriedigender Masse erhalten werden. Entsprechend sind die personellen Ressourcen für die dringenden Projekte bereitzustellen.

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

Im erläuternden Bericht des Bundesrates wird der Güterverkehr auf der Strasse nur ganz am Rande erwähnt. Die besonderen Herausforderungen für Nutzfahrzeuge und Busse finden keine Erwähnung. Güterverkehr und Mobilität werden aufgrund der steigenden Nachfrage von Wirtschaft und Bevölkerung in den nächsten Jahren zunehmen. Die Verfügbarkeit von Abstellplätzen und Ausstellbuchten für Lastwagen, Anhänger und Busse entlang des Nationalstrassennetzes und in der Agglomeration muss sichergestellt werden, damit dem Arbeitsrecht und den Ruhezeiten Nachachtung verschafft werden können.

Erweiterungen des Nationalstrassennetzes müssen mit den Agglomerationsprogrammen koordiniert werden. Im erläuternden Bericht des Bundesrats wird diesem Aspekt zu wenig Bedeutung beigemessen.

### **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?**

Die Aussagen zur Festlegung des Zahlungsrahmens sind nachvollziehbar.

### **Grössere Vorhaben**

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

Wie beim Bahnausbau müssen der wirkungsorientierte Mitteleinsatz sowie ein optimales Kosten-/Nutzenverhältnis gewährleistet werden.

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

Der sgV unterstützt die Zuteilung der 2. Röhre des Gotthard-Strassentunnels zu den grösseren Vorhaben und fordert deren plangemässe Umsetzung.

### **Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen**

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

Mit dem STEP kann das Parlament periodisch über die Nationalstrassen befinden und Erweiterungen priorisieren und beschliessen, was der sgV ebenfalls begrüsst.

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

Konkret sind für den Ausbauschritt 2019 mit einem Realisierungshorizont 2030 die vier Kapazitätserweiterungen Crissier, die Umfahrung Le Locle, der Bypass Luzern inklusive Ergänzung Süd (Kriens-Hergiswil) und Rotsee-Buchrain (Ausbau Nord) vorgesehen. Diese Projekte unterstützt der sgv.

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

Der sgv kritisiert, dass die Umfahrung Morges erst 2040 realisiert werden kann. Die Realisierung der Umfahrung Morges gehört zu einem der dringlichsten Projekte, neben dem Ausbau in der Region Zürich. Dass die Massnahmen in Crissier und Morges gesamthaft und zeitnah freigegeben werden, unterstützt der sgv. Ebenso unterstützt der sgv die Bevorzugung der Massnahmen in Le Locle.

Wir danken für die Berücksichtigung der Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

**Schweizerischer Gewerbeverband sgv**



Hans-Ulrich Bigler  
Direktor, Nationalrat



Dieter Kläy  
Ressortleiter

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommuni-  
kation UVEK  
Bundesamt für Strassen ASTRA  
3003 Bern

[netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

Bern, 30. April 2018

**Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit: Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Gewerkschaftsbund bedankt sich für die Möglichkeit, sich zur oben erwähnten Vorlage äussern zu können. Zu den konkreten Planungsvorhaben, die im Bericht aufgeführt sind, nehmen wir allerdings keine Stellung.

**Grundsätzliche Anmerkungen**

Die Nationalstrassen absorbieren einen grossen Teil des motorisierten Verkehrs und sind insofern ein unabdingbarer Teil des gesamten, gut funktionierenden Verkehrsnetzes der Schweiz. Der Unterhalt und Ausbau dieses Netzes ist mit der unbefristeten Finanzierung des NAF so abgesichert worden, dass eine langfristige Planung möglich ist. Der SGB hat sich 2014 positiv zur Einrichtung dieses Fonds geäussert, aber bereits damals festgehalten, dass dies keinesfalls zu einem verstärkten Ausbau des Nationalstrassennetzes führen darf. Ausgebaute Strassen führen zu mehr motorisiertem Individualverkehr und dieser dann unweigerlich wieder zu mehr Staus. Der NAF wurde nicht eingerichtet um eine Dynamik des Ausbaus zu fördern, sondern um eine nachhaltige Infrastruktur zu fördern und zu unterhalten, die das Verkehrsnetz als Ganzes betrachtet.

Die Agglomerationsprogramme sind ein zentraler Pfeiler des NAF und sie sind ein gewichtiger Grund, wieso der SGB die Einrichtung des Fonds unterstützte, obwohl die Finanzierung mittels verstärkter Zweckbindung der Mineralölsteuer und der Automobilsteuer von uns abgelehnt wurde. Wir bedauern es noch immer, dass die Chance zu einer deutlichen Erhöhung des Mineralölsteuereinzugs verpasst wurde. Der Modal Split würde sich dynamischer zugunsten des öffentlichen Verkehrs entwickeln. Und der Schienenverkehr bekäme etwas mehr Spielraum im an sich ungleichen Wettbewerb mit der Strasse.



Der NAF ist mit einem komfortablen Finanzpolster gestartet, weshalb der Bundesrat bei der Abstimmung von einer Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags abgesehen hat. Diese ausserordentlich bescheidene Erhöhung um 4 Rappen/l Benzin und Diesel soll nämlich erst greifen, wenn die Reserven des NAF unter 500 Mio. Franken sinken würden. Dies, so wurde bei der Abstimmung prognostiziert, würde schon 2019 der Fall sein. Weit gefehlt.

Der Bundesrat beantragt nämlich nun mit dieser Vorlage einen Zahlungsrahmen von insgesamt 8.156 Mrd. Franken für die Jahre 2020-2023 für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Nationalstrassennetzes. Der Finanzbedarf im ebenfalls hier vorliegenden Ausbauschnitt 2019 beträgt 2.3 Mrd. Franken und darüber hinaus kostet die 2. Tunnelröhre am Gotthard vorerst geschätzte 2.1 Mrd. Franken. Trotz diesem Finanzbedarf von gut insgesamt 13.5 Mrd. Franken braucht es aber keine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags. Damit wolle man nochmals 5 Jahre zuwarten. Der Grund liegt darin, dass beim Start des NAF viel zu pessimistische Schätzungen angestellt wurden. Der Fonds startete nämlich statt mit 1.4 Mrd. Franken mit gut doppelt so viel Reserve. Die Versuchung dürfte damit gross sein, unnötig viel Geld in den Strassenausbau zu stecken. Vor dieser Gefahr warnten im Vorfeld der Abstimmung zum NAF nicht nur der VCS und die Umweltverbände, sondern auch die Finanzverwaltung.

Gleichzeitig wird vom Bundesparlament jedes Jahr am Budget der schwach gebundenen Ausgaben geschraubt, stehen Personaletat, Entwicklungsgelder, Sozialausgaben und Bildung unter anhaltendem Druck. Der SGB sieht dies mit grosser Sorge. Durch die höhere Zweckbindung der Mineralölsteuererträge (seit 2018 5 Prozent, ab 2020 sogar 10 Prozent) werden der Bundeskasse heute 125 Mio. Franken, ab 2020 rund 250 Mio. Franken entzogen. Geld, das dem Service public fehlt. Die höhere Zweckbindung, dies bestätigt nun diese Vorlage, ist angesichts der guten Finanzlage des NAF noch auf Jahre hinaus unnötig und müsste deshalb wenigstens sistiert werden. Stattdessen sollte nicht bis 2024 mit der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags abgewartet werden. Dies wäre eine kleine Korrektur, die das Parlament zugunsten einer ausgewogeneren Finanzierung des Service public und einer verbesserten Umweltbilanz vornehmen könnte. Die rechtliche Basis dafür wäre ja vorhanden, da die höhere Zweckbindung nur «in der Regel» vorgesehen ist. In Finanzlagen, die Sparmassnahmen nötig machen, kann davon abgesehen werden.

Zu den Fragen äussert sich der SGB wie folgt:

### **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

#### **1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?**

Der SGB hat die Einrichtung des NAF als unbefristeter Fonds zur Finanzierung des Betriebs, Unterhalts und Ausbau des Nationalstrassennetzes und für den Agglomerationsverkehr unterstützt. Auch der Bundesbeschluss über die Aufnahme von 400 Kilometer kantonale Strassen ins Nationalstrassennetz wurde von uns gutgeheissen.

Das Astra schreibt im Erläuterungsbericht zur Vorlage, dass die Bedarfsschätzung für Betrieb, Unterhalt und Ausbau auf den Zielen der Verfügbarkeit, Leistungsfähigkeit, des Wert- und Substanzerhalts, der Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und der Verträglichkeit basiert. Nun wird vom Astra gerade auf die Verfügbarkeit und die Leistungsfähigkeit ein besonderer Nachdruck gelegt. Es seien Ziele, die für die gesamte Volkswirtschaft bedeutend seien. Bezüglich Verfügbarkeit wird ausgeführt, dass die Nationalstrassen täglich lückenlos benutzbar zu sein hätten, bezüglich Leistungsfähigkeit, dass ihre langfristige Leistungsfähigkeit für den Personen- und Güterverkehr erhalten bleiben müsse. Dies sind dehnbare Zielvorstellungen, die präzisiert werden sollten. Denn sie stehen in

einem Spannungsverhältnis mit Zielsetzungen der Nachhaltigkeit, die volkswirtschaftlich vielleicht nicht heute, aber morgen und übermorgen von mindestens so grosser Bedeutung sein werden.

Das ist auch der Grund, wieso wir den vorsorglichen Landerwerb für Nationalstrassenprojekte, die noch nicht per Bundesbeschluss STEP Strasse vom Parlament beschlossen sind, als ungenügend legitimiert betrachten und deshalb ablehnen.

Kapazitätserweiterungen beurteilen wir auch deswegen kritisch, weil sie auf notgedrungen unpräzise Prognosen des Verkehrsaufkommens der nächsten 30 Jahre abstützen, die zentralen Fragen der Energieressourcen aber ausklammern. Das Mobilitätsverhalten und insbesondere die Entwicklung des MIV kann sich fundamental ändern, wenn die Ressourcen verknappt oder massiv verteuert werden.

Massnahmen, die unter Ausbau geführt werden, die dem Lärmschutz, der Tunnelsicherheit, der Filtration von Strassenabwasser und der Wiederherstellung von Wildtierkorridoren dienen, unterstützen wir.

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

Wie bereits erwähnt, sind Prognosen zur Verkehrsentwicklung und zum Mobilitätsverhalten, die sich über einen Zeitraum von 20 und mehr Jahren erstrecken, kein ausreichendes Fundament für einen Ausbau des Nationalstrassennetzes. Es fehlt zudem an strategischen Überlegungen, wie das Mobilitätsverhalten aktiv beeinflusst werden kann. Das Angebot kann gar nicht mit der aktuellen Nachfrage so Schritt halten, dass es auf den Nationalstrassen nicht mehr zu Staus käme und die Engpässe eliminiert würden. Der MIV muss zugunsten eines ökologisch und sozial verträglichen Modal Splits zurückgehen. Denn sonst droht der Schweiz ein übermässiger Ausbau des Nationalstrassennetzes mit hohen externalisierten Kosten.

Wir vermissen den Nachweis einer konsequenten Umsetzung von Art. 2 NAFG, dass vor einer Festlegung der Mittel eine Gesamtschau des Verkehrs vorgenommen wird.

## **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?

Der Finanzbedarf mit jährlichen Ausgaben für Betrieb und Unterhalt wird mit etwas über 1 Mrd. Franken beziffert. Und der Finanzbedarf für den Unterhalt der NEB-Strecken beläuft sich auf 72 – 74 Mio. Franken pro Jahr. Damit kann der Substanzerhalt gewährleistet sein, was der SGB unterstützt.

## **Grössere Vorhaben**

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

Bei diesen grösseren Vorhaben handelt es sich laut Bericht um Ausbauten im Sinne von Anpassungen, die keine Kapazitätserweiterung darstellen, aber aufgrund ihrer Dimension oder Auswirkungen aber dennoch einen politischen Grundsatzentscheid erforderlich machen würden. Wir können uns kein Beispiel dazu vorstellen, ausser eben den 2. Gotthard-Strassentunnel, der nachfolgend auch darunter aufgeführt wird.



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

Nein. Bei diesem Bauvorhaben handelt es sich klar um eine Kapazitätserweiterung, auch wenn der effektiven Nutzung dieser Kapazität gesetzlich ein Riegel geschoben ist. Das ist eine vorläufige Massnahme, die vermutlich keinen Bestand haben wird, wenn sich das Verkehrsaufkommen auf den Strassen nach den Darstellungen des Astra entwickelt.

### **Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen**

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

Wir sehen nicht, dass die Verkehrsplanung auf eine Siedlungsentwicklung abgestimmt wäre. Eine Engpassbeseitigung ist meistens ein Kapazitätsausbau, der zwar kurzfristig an einem konkreten Ort Entlastung bringt, aber das Verkehrsaufkommen eher befördert als eindämmt.

Wie erwähnt, setzen wir ein grosses Fragezeichen bei Verkehrsprognosen, die von der Mobilitätsdynamik der letzten 15 Jahre auf die kommenden Jahrzehnte schliessen. Es gibt neue Konzepte des Verkehrsmanagements, die mehr Beachtung bekommen sollten und es gibt urbane Zentren, die für den MIV schlicht nicht mehr attraktiv sind und deshalb eine Verlagerung hin zum öV bis in die Landschaft bewirken könnten. Es müssten die Agglomerationsprogramme, die ja aus demselben Fonds gespeist werden, auch bei den Vorlagen zur Nationalstrassenplanung sichtbar werden. Die verstärkte öV-Anbindung in Agglomerationen könnten zu Lösungen von Engpässen auf dem übergeordneten Strassennetz führen. Denn die meisten Engpässe auf dem Nationalstrassennetz sind dem Ziel- und Quellverkehr aus dem Umland ins Zentrum geschuldet.

Die Strasseninfrastruktur darf nicht auf Spitzenzeiten ausgelegt sein. Dies ist finanziell nicht zu stemmen und ökologisch wie sozial hätte dies hoch problematische Auswirkungen.

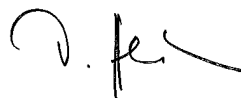
Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

**SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND**



Paul Rechsteiner  
Präsident



Dore Heim  
Zentralsekretärin

Par son président  
M. Damien Chappuis  
Hôtel de Ville  
Place de la Liberté 1  
2800 Delémont

Madame la Conseillère fédérale  
Doris Leuthard  
Cheffe du DETEC  
Palais fédéral Nord  
Kochergasse 10  
3003 Berne

N/réf. CW

H:\09\_agglolorganes\conseil\corresp\reponse\_consultation\_routes\_nationales.docx

Delémont, le 30 avril 2018

### **Prise de position de l'agglomération de Delémont**

**Projet relatif au plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2020-2023, aux grands projets à réaliser sur le réseau des routes nationales, ainsi qu'à l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales avec le crédit d'engagement correspondant**

Madame la Conseillère fédérale,  
Mesdames, Messieurs,

L'agglomération de Delémont a pris connaissance de la procédure de consultation concernant l'objet susmentionné.

Avec ce projet, le Conseil fédéral présente la version actualisée du programme de développement stratégique (PRODES) des routes nationales ainsi que les grands projets sur le réseau des routes nationales. Il sollicite sur cette base un crédit d'engagement de 4,651 milliards de francs pour les grands projets, les projets d'extension prévus dans le cadre de l'étape d'aménagement 2019 et la planification des autres projets d'extension. Il propose également un plafond de dépenses de 8.156 milliards de francs pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations du réseau des routes nationales sur la période 2020-2023.

Dans l'arrêté fédéral concernant le plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2020-2023, le montant de 8.156 milliards de francs comprend des montants étalés sur 4 ans pour l'exploitation et l'entretien des routes nationales. Dès 2020, la route H18 Delémont - Bâle, sur territoire jurassien, sera englobée dans le réseau des routes nationales dont la Confédération assumera l'exploitation et l'entretien.

L'agglomération de Delémont souligne la nécessité d'investir sur ce tronçon. Elle rappelle que le Canton du Jura subit une perte de contribution de 1.3 millions de francs par année et demande que la Confédération investisse dans les travaux d'entretien dans ce secteur. Ceux-ci ont déjà été annoncés à l'Office fédéral des routes qui, pour l'heure, les a enregistrés.

Elle rappelle également que plusieurs projets d'entretien remis à la Confédération sont importants pour le Canton du Jura et, pour certains, liés à l'agglomération de Delémont.

Après la reprise du tronçon H18 Delémont - Bâle dans le réseau des routes nationales au 1er janvier 2020, il est mentionné, dans le rapport explicatif pour la consultation, que l'OFROU "réalisera des études approfondies du trafic, de l'urbanisme, de la technique environnementale et évaluera l'opportunité des projets de contournement et d'élargissement développés dans les cantons. Les projets appropriés du point de vue de la Confédération seront repris dans le PRODES des routes nationales".

L'agglomération soutient fermement l'intégration du projet de la nouvelle H18 concernant la liaison directe entre Bâle et Delémont (tunnel Sous la Montagne de Courroux) dans la prochaine mise à jour du PRODES des routes nationales. Elle rappelle l'importance stratégique de cette liaison pour le Canton du Jura et l'agglomération de Delémont qui relie la région bâloise au Plateau suisse. La liaison est en discussion depuis de nombreuses années déjà.

Au final, l'agglomération de Delémont se rallie et soutient les prises de position du Gouvernement jurassien et de la DTAP qui vous ont également été transmises.

L'agglomération de Delémont vous remercie de l'attention portée au présent courrier et vous prie d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, Mesdames, Messieurs, ses salutations distinguées.

#### AU NOM DE L'AGGLOMERATION DE DELEMONT

Le président :



Damien Chappuis

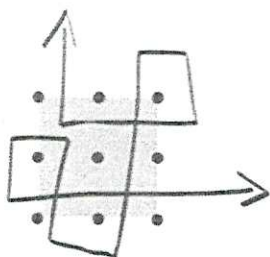
La chargée de mission :



Céline Wermeille

**Copies :**

- Département de l'Environnement du Canton du Jura, M. David Eray, Ministre, Président du Gouvernement
- Conseils communaux de l'agglomération



**CRTM**

COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI  
DEL MENDRISIOTTO E BASSO CERESIO

C/O MUNICIPIO MENDRISIO  
CASELLA POSTALE 1262  
6850 MENDRISIO STAZIONE

TEL. +41 58 688 33 26  
FAX +41 58 688 33 29  
E-MAIL [crtm@bluewin.ch](mailto:crtm@bluewin.ch)  
GPM [gpm@chiasso.ch](mailto:gpm@chiasso.ch)  
GPM TEL. +41 58 122 49 11

Spettabile  
Ufficio federale delle strade USTRA  
3003 Berna

6850 Mendrisio, 20 aprile 2018

Consultazione progetti di ampliamento delle strade nazionali

Gentili signore, egregi signori,

ci riferiamo alla consultazione dei progetti di ampliamento delle strade nazionali da realizzarsi entro il 2030.

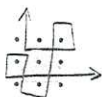
La nostra Commissione si è occupata del tema in oggetto nella seduta del 15 marzo 2018. In precedenza, e precisamente il 1. febbraio 2018, ci siamo espressi su un'altra consultazione, che riguardava il Piano settoriale dei trasporti, parte infrastruttura ferroviaria. La similitudine che appare in queste due distinte opere infrastrutturali è purtroppo la tempistica troppo lunga, prevista dalla Confederazione oltre il 2040, per il miglioramento delle infrastrutture sia stradali sia ferroviarie.

La situazione, di fatto, è sotto gli occhi di tutti: il nostro Agglomerato, situato a sud del Ponte diga di Melide, è da un lato mancante del tratto finale di AlpTransit a sud di Vezia verso Chiasso e dall'altro presenta una criticità lungo l'asse autostradale da Mendrisio a Lugano, come evidenziato anche nei documenti in consultazione.

Vi informiamo che quanto posto in consultazione nel piano settoriale ferroviario, parte infrastruttura, contenuto nella scheda di coordinamento della ferrovia 6.2 "Lugano – Chiasso, risultato intermedio", riguardante il prolungamento della linea ferroviaria di AlpTransit da Vezia a Chiasso, è stato ritenuto carente e presenta una grave mancanza per il nostro agglomerato: infatti il prolungamento di AlpTransit a sud di Vezia verso Chiasso non è minimamente considerato nei prossimi anni. Questa importante opera è fondamentale per lo sviluppo dei collegamenti TILO nel Cantone; l'attuale linea sarebbe sgravata dai treni merci e dai treni passeggeri a lunga percorrenza.

Da più parti, Cantone, Comuni, ambienti politici ed economici insistono su un'attuazione rapida di AlpTransit a sud di Vezia, per non vederla procrastinata a tempi insopportabilmente lunghi per la nostra regione.





Fatta questa doverosa precisazione ritorniamo alla consultazione di ampliamento delle strade nazionali. Il tracciato tra Lugano e Mendrisio è stato considerato di livello di criticità II in considerazione dell'aumento previsto del traffico al 2040, anno che USTRA ha considerato quale orizzonte realizzativo.

Il Programma di agglomerato del Mendrisiotto e Basso Ceresio di 3. Generazione (PAM3) ha trattato sia il tema ferroviario, quindi anche dell'importante opera di proseguimento a sud di Vezia di AlpTransit, sia il tema del traffico individuale motorizzato (TIM), infatti l'autostrada è stata pure oggetto d'analisi. Nel rapporto esplicativo finale del PAM3, datato 31 ottobre 2016, si trova l'evoluzione del TIM all'orizzonte temporale 2030 da pagina 130 a 133; la segnalazione dei limiti di capacità a pagina 142 e uno sguardo oltre il 2030 da pagina 181 a 185. Il PAM3 è stato trasmesso dal Consiglio di Stato all'Ufficio federale dello sviluppo territoriale, Berna, nel dicembre 2016; lo stesso è consultabile sul sito del Cantone (<https://www4.ti.ch/index.php?id=69657>) o sul sito della CRTM ([www.crtm.ch](http://www.crtm.ch)).

Non riprendiamo nel dettaglio gli elementi che ne sono scaturiti ma segnaliamo che il PAM3 indica un grado di saturazione importante del tratto tra Mendrisio e Lugano già per il 2030 (pagina 130) e contiene la proposta denominata "variante ottimizzata Ticino" (VOT) del tratto di adattamento tra Mendrisio e Bissone, che punta a ottenere il declassamento dell'esistente strada cantonale tra Bissone e Maroggia/Melano.

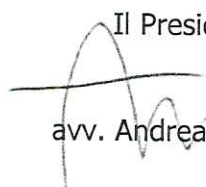
Il progetto del potenziamento del tratto autostradale tra Mendrisio e Lugano va approfondito tenendo conto delle sensibilità ambientali odierne, della bellezza e pregio del territorio e dell'evoluzione del volume di traffico che la regione dovrà fronteggiare. La CRTM chiede che si opti per scelte coraggiose che risolvano il grave problema di saturazione quotidiano dell'autostrada, emerso anche nel rapporto del PAM3, e allo stesso tempo che mitigino l'impatto ambientale e paesaggistico che il potenziamento comporta.

La nostra Commissione ritiene che le due opere siano imprescindibili per il nostro agglomerato e debbano essere complementari tra loro. Auspichiamo quindi che la progettazione del tratto di autostrada tra Mendrisio e Lugano possa proseguire nei tempi dovuti.

Distinti saluti.

Per la Commissione regionale dei trasporti  
del Mendrisiotto e Basso Ceresio:

Il Presidente:

  
avv. Andrea Rigamonti

Il gestore progetti di mobilità:

  
ing. Mattia Varisco



**Comune di Chiasso**  
www.chiasso.ch

**ASTRA**

**30. April 2018**

Ufficio Pianificazione  
Via Cattaneo 3  
6830 Chiasso

Tel. +41 (91) 695 09 11  
Fax +41 (91) 695 09 29  
pianificazione@chiasso.ch

Chiasso, 26 aprile 2018/RC/  
Ris. mun. 593 / 24 aprile 2018



Wie

Spettabile  
Ufficio federale delle strade USTRA  
3003 Berna

## **Consultazione progetti ampliamento strade nazionali fino al 2030**

Egregi signori,

Ci riferiamo alla consultazione del DATEC in merito ai progetti di ampliamento delle strade nazionali fino al 2030.

Abbiamo constatato che nel nostro agglomerato fino al 2030 non sono previsti miglioramenti alla rete delle strade nazionali.

Il tracciato autostradale tra Lugano Sud e Mendrisio è stato considerato quale livello di criticità II in considerazione dell'aumento previsto del traffico al 2040, anno che USTRA ha considerato quale orizzonte realizzativo per l'ampliamento della capacità autostradale.

Siamo a conoscenza del fatto che è stato avviato il Progetto generale per la realizzazione della terza corsia autostradale tra Lugano Sud e Mendrisio, secondo la variante a suo tempo scelta in collaborazione con le Istituzioni cantonali e regionali competenti.

Il tratto autostradale tra Chiasso e Lugano è già oggi ad un livello di saturazione tale, che l'orizzonte temporale realizzativo del 2040 è giudicato inaccettabile. Aggiungiamo inoltre la circostanza che la progettazione e quindi la realizzazione del secondo tubo autostradale del San Gottardo procede celermente e quindi, senza un'accelerazione delle procedure riferite al progetto di terza corsia, assisteremo nei prossimi decenni ad un ulteriore ed intollerabile aumento del traffico autostradale nella nostra regione, nonostante le rassicurazioni fornite in sede di votazione popolare sul raddoppio del tunnel autostradale del San Gottardo.

È ben noto che la regione del Basso Mendrisiotto soffre di una situazione ambientale degradata e dobbiamo purtroppo constatare che le autorità federali competenti per la pianificazione delle infrastrutture autostradali e di quelle ferroviarie (in riferimento alle quali ben inteso USTRA non è competente), non garantiscono alcun contributo per lenire tale situazione di sofferenza.

In questo contesto è inspiegabile come il progetto di terza corsia non inglobi il tratto Chiasso-Mendrisio. Se tale intendimento fosse confermato, il predetto segmento autostradale rappresenterebbe l'unico budello lungo la direttrice Lugano-Milano, considerato come da parte italiana si sia proceduto recentemente a realizzare la terza corsia tra Como e Lainate.



Non è difficile immaginare come il tratto autostradale Chiasso-Mendrisio si trasformerà in un'area di sosta per veicoli in transito, non solo durante gli esodi estivi, e la circostanza risulterà sicuramente inaccettabile anche da parte vostra.

Se a questa situazione sommiamo il mancato prolungamento della linea ferroviaria Alptransit a sud di Lugano, si stanno ponendo per il futuro le basi per una paralisi del traffico nella nostra regione.

V'invitiamo pertanto a prendere seriamente in considerazione la proposta di prolungare il progetto d'ampliamento autostradale fino a Chiasso e di anticipare nella misura massima possibile la relativa realizzazione.

Rimanendo in attesa di un gentile riscontro da parte vostra, vogliate gradire, egregi signori, l'espressione della nostra distinta stima.

PER IL MUNICIPIO,

il Sindaco:

Bruno Arrigoni

il Segretario:

Umberto Balzaretti

Copia p.c.: - Dicastero Pianificazione, Trasporti pubblici e Ambiente, Chiasso.

Gemeinde Egnach  
**Gemeinderat**

|                  |
|------------------|
| <b>GS / UVEK</b> |
| 24. APR. 2018    |
| Nr.              |

**EGNACH!**  
AM BODENSEE

**A+**

Eidgenössisches  
Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
3003 Bern

Eveline Mezger  
eveline.mezger@egnach.ch  
Direktwahl 071 474 77 67

Neukirch-Egnach, 18. April 2018

**Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit**  
**Vernehmlassung der Politischen Gemeinde Egnach TG**

Geschätzte Frau Bundesrätin  
Geschätzte Damen und Herren

Sie eröffnen in obgenannter Angelegenheit ein öffentliches Vernehmlassungsverfahren. Wir danken Ihnen dafür und nutzen die Gelegenheit zur folgenden Stellungnahme gerne.

Die Regierung des Kantons Thurgau unterbreitet Ihnen mit Brief vom 6. März 2018 eine umfassende Stellungnahme in der obgenannten Sache. Wir verzichten auf Wiederholungen, unterstützen dabei die Ausführungen der Thurgauer Regierung vollumfänglich.

Wir gestatten uns noch einige Hinweise zur spezifischen Situation der Politischen Gemeinde Egnach TG.

Mit dem strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen STEP stellt der Bund sicher, dass die eidgenössischen Räte regelmässig über Erweiterungsprojekte befinden können. Ein solches Erweiterungsprojekt ist auch die Bodensee-Thurtal-Strasse BTS. Dem Projekt haben die Thurgauer Stimmberechtigten bereits am 23. September 2012 deutlich zugestimmt. In der Gemeinde Egnach, welche von der neuen, geplanten Strasse besonders stark betroffen ist, betrug der Ja-Stimmen-Anteil mehr als 57 %, bei einer Rekord-Stimmbeteiligung von 68.5 %.

Die BTS ist für den Thurgau wie auch für den Oberthurgau mit rund 60'000 Einwohnerinnen und Einwohner sowie für die Oberthurgauer Wirtschaft existentiell. Einerseits wird sie die Dörfer und

Bahnhofstrasse 81 • 9315 Neukirch-Egnach  
Tel 071 474 77 77 • Fax 071 474 77 76  
www.egnach.ch



Städte vom Verkehr entlasten und andererseits und das ist noch wichtiger, wird sie den Oberthurgau ans nationale Autobahnnetz anschliessen.

Die Gemeinde Egnach ist als einzige Thurgauer Gemeinde von beiden Hauptverkehrsachsen H13 und H14 direkt betroffen. Beide führen mitten durch die Dörfer und kommen heute auf je rund 15'000 DTV. Die H13 durch den Ortsteil Egnach und die H14 durch die Dörfer Neukirch und Steinebrunn. Entlang diesen Strassen durch die Dörfer bestehen Wohngebiete, welche bis heute weitgehend ohne selber finanzierte Lärmschutzwände ausgekommen sind. Allerdings besteht seitens der Anwohner ein enormer Druck nach Massnahmen.

Eine hervorragende Massnahme wird die BTS, welche zwar mitten durch die Gemeinde führt, jedoch die beiden Hochleistungsstrassen nach Verkehrsberechnungen massiv entlasten wird.

Im Hinblick auf das nächste STEP-Nationalstrassen ersuchen wir Sie eindringlich, die Weichenstellung im Oberthurgau und damit auch für die Gemeinde Egnach zu ermöglichen, indem Sie die Bodensee-Thurta-Strasse BTS in den Realisierungszeitpunkt 2030 und dort in den Ausbauschnitt 2024 – 2027 aufgenommen wird.

Neben Volk und Ständen mit der Zustimmung zur NAF-Vorlage haben auch die Stimmberechtigten im Kanton Thurgau dem Projekt für eine neue Hochleistungsstrasse vom Oberthurgau Richtung Frauenfeld/Zürich zugestimmt. NAF darf nicht nur den Wirtschaftsmetropolen dienen. Auch Randgebiete wie der Oberthurgau müssen berücksichtigt werden. Der NAF soll dafür sorgen, dass auch periphere Landesteile zweckmässig verkehrstechnisch erschlossen werden.

### Schlussbemerkung

Die Gemeinde Egnach und ihre Einwohnerinnen und Einwohner leiden seit vielen Jahren unter dem grossen Durchgangsverkehr mitten durch die Dörfer entlang von Wohnquartieren. Mit dem ungenügenden Anschluss an das Nationalstrassennetz hat die Region Oberthurgau erhebliche wirtschaftliche Nachteile.

Wir ersuchen Sie die folgenden Anliegen umzusetzen:

- Umgehende Aufnahme der BTS in STEP 2030. Die aktuell vorliegende strategische Entwicklungsplanung Nationalstrasse (STEP) ist zu überarbeiten und die BTS ist sofort in den Realisierungshorizont 2030 bzw. in den Ausbauschnitt 2024 bis 2027 aufzunehmen.
- Die BTS ist zu priorisieren und als Lückenschliess-Projekt aufzunehmen. Die BTS schliesst die Lücke im Nationalstrassennetz zwischen Frauenfeld/Bonau und Arbon bzw. Meggenhus. Das Lückenschliess-Projekt ist prioritär umzusetzen vor Ausbau- und anderen Erweiterungsprojekten.

- Es sind Doppelspurigkeiten und Zeitverluste mit der Projektübernahme der BTS zu vermeiden. Die Projektierung der BTS durch den Kanton Thurgau ist weit fortgeschritten und kann als «Generelles Projekt» vom Bundesrat genehmigt werden. Es ist zu vermeiden, dass bei der Projektübernahme durch das ASTRA zu viel Zeit verloren geht und das Projekt nochmals von vorne gestartet wird. Die Gemeinde Egnach ist der Auffassung, dass bei optimaler Projektumsetzung die BTS in 10 Jahren, d.h. 2028 eröffnet werden könnte.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und Ihre Bemühungen.

Freundliche Grüsse  
**Für den Gemeinderat**



Stephan Tobler  
Gemeindepräsident



Eveline Mezger  
Gemeindeschreiberin

Kopie an

- Departement Bau und Umwelt Kanton Thurgau, Frau Regierungspräsidentin Carmen Haag, 8510 Frauenfeld
- Ständerat Roland Eberle, Weinfelden
- Ständerätin Brigitte Häberli-Koller, Bichelsee
- Nationalrat Hansjörg Brunner, Wallenwil
- Nationalrätin Edith Graf-Litscher, Frauenfeld
- Nationalrätin Diana Gutjahr, Amriswil
- Nationalrat Markus Hausammann, Langrickenbach
- Nationalrätin Verena Herzog, Frauenfeld
- Nationalrat Christian Lohr, Kreuzlingen

**EGNACH!**

AM BODENSEE

Gemeinde Egnach  
9315 Neukirch-Egnach

**A+**  
DIE POST  
LA POSTE  
LA POSTA

9315 Neukirch (Egnach)

PP



98.01.018453.00006378



A-Post Plus/Courrier A Plus/Posta A Plus

**A+**

Eidgenössisches  
Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
3003 Bern

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK  
Herrn Erwin Wieland  
Mühlstrasse 2.  
3063 Ittigen

Rhäzüns, 25. April 2018  
Tel. direkt 081 650 22 28  
[reto.loepfe@rhaezuens.ch](mailto:reto.loepfe@rhaezuens.ch)

**Stellungnahme zum Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem zugehörigen Verpflichtungskredit**

Sehr geehrter Herr Wieland

Mit Schreiben vom 17. März 2018 hat Frau Bundesrätin Doris Leuthard zur Stellungnahme zu obgenannter Vorlage bis spätestens Montag 30. April 2018 eingeladen.

Die Gemeinde Rhäzüns bedankt sich für diese Gelegenheit. Sie sieht sich im besonderen Masse dazu aufgefordert, da sie eine Einsprache gegen das Projekt N13 AP AS Rothenbrunnen - AS Vial eingereicht hat mit dem Ziel, dass der geplante Sicherheitsstollen des Isla-Bella-Tunnels vorsorglich im Normprofil für eine zweite Röhre zu erstellen sei. Parallel zu diesem Projekt fordert die Gemeinde Rhäzüns, dass auch die Planung für den vierspurigen Ausbau der A13 zwischen Rothenbrunnen und Reichenau zügig voranzutreiben sei. Mit Schreiben vom 30. Januar 2018 hat das ASTRA zu dieser Einsprache Stellung genommen und die Forderungen der Gemeinde Rhäzüns zur Abweisung empfohlen. Dies mit der Begründung, dass das Projekt des Ausbaus der Nationalstrasse N13 zwischen AS Reichenau und Isla Bella Süd auf vier Spuren ins STEP Programm aufgenommen worden sei. Der Bundesrat habe in der Sitzung vom 17. Januar 2018 das Programm in die Vernehmlassung gegeben. Angaben zum Realisierungshorizont konnten noch keine gemacht werden. Das ASTRA werde im Hinblick auf die nächste Programmfortschreibung mit einer Projektstudie zweckmässige Lösungen erarbeiten.

Vorab möchte die Gemeinde Rhäzüns festhalten, dass die Aufnahme des vierspürigen Ausbaus der N13 zwischen Rothenbrunnen und Reichenau ins STEP Nationalstrassen für die Anliegergemeinden eine positive Entwicklung darstellt. Die Gemeinde Rhäzüns begrüsst daher die Vorlage. Weniger erfreulich ist dagegen, dass sich aus der Vorlage kein Zeithorizont erschliessen lässt. Damit ist die Vorlage nur bedingt dazu geeignet, die Gemeinde Rhäzüns zu einem Rückzug der Einsprache zu ermuntern oder von einem Weiterzug bei Ablehnung abzubringen.

Die Gemeinde Rhäzüns ist der Auffassung, dass der Ausbau der N13 zwischen Reichenau und Rothenbrunnen in Bern nach wie vor zu wenig Aufmerksamkeit und Priorität geniesst. Die Vorlage stellt eine Verbesserung dar, ist aber wegen des fehlenden Zeithorizonts, der mangelnden Verbindlichkeit und der fehlenden Höherpriorisierung des Objekts A8-12 aus Sicht der Gemeinde Rhäzüns immer noch unbefriedigend. Faktisch bedeutet dies, dass die Anliegergemeinden heute nicht in der Lage sind, der geplagten Ortsbevölkerung einen Zeitpunkt für die Lösung des Problems in Aussicht zu stellen. Vielmehr ist zu befürchten, dass wechselnde politische Prioritäten in Bern dazu führen, dass eine Realisierung des Objekt A8-12 nicht für die heutige Generation in Aussicht gestellt werden kann. Wir bezweifeln, dass dies die lokale Bevölkerung akzeptieren wird. Es sei daran erinnert, dass in der Vergangenheit der N13 mehrfach aufgezeigt wurde, dass mit nicht ernst genommenen Bedürfnissen der lokalen Bevölkerung nicht zu spassen ist. Daher fordern wir, dass das Objekt A8-12 in den Realisierungshorizont 2030 aufzunehmen ist.

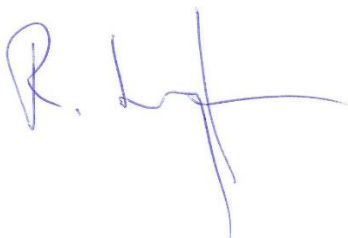
Wir bitten Sie deshalb, die in der Vorlage zu Objekt A8-12 versprochene Projektstudie umgehend durchzuführen und die von uns angeführten Mängel hinsichtlich Zeithorizont, Verbindlichkeit und Priorisierung schnellstmöglich zu beheben.

Im Anhang finden Sie unsere Antworten zu den gestellten Fragen 6 bis 8.

Freundliche Grüsse

**Gemeinde Rhäzüns**

*Reto Loepfe, Gemeindepräsident*



**Gemeindeverwaltung Rhäzüns**

Via Suro 2, 7403 Rhäzüns

081 650 22 28

[www.rhaezuens.ch](http://www.rhaezuens.ch)



## **Anhang:**

### **Antworten der Gemeinde Rhäzüns zum Fragebogen zur Vernehmlassungsvorlage**

**„Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit“**

---

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

Wir danken dem Bundesrat, dass unser Anliegen A8-12, der 4-spurige Ausbau der A13 Reichenau- Rothenbrunnen ins STEP aufgenommen wurde.

Dieses Thema ist jedoch nicht erst heute ein dringendes Thema, denn der Ausbau der 4-Spurigkeit A13 zwischen Reichenau und Thusis Süd wurde bereits bei der Variantenprüfung im 1972 thematisiert. Ein 4-spuriger Ausbau wurde nun seit Jahrzehnten hinausgeschoben. Dem Bundesrat war es bereits zu dieser Zeit bewusst, dass diese Strecke 4-spurig ausgebaut werden muss und er veranlasste demzufolge bereits in den 70er Jahren, Vorkehrungen zu treffen, um einen späteren Ausbau 4-spurig zu ermöglichen. Die Teilstrecke Thusis – Rothenbrunnen wurde mit dem Ausbau einer zweistreifigen Autostrasse mit durchgehenden Überholstreifen als Kompromiss erstellt.

Mit dem massiv steigenden Verkehrsaufkommen (Transitachse Nord-Süd, Zufahrt zur Julierstrasse und Surselva inkl. Lokalverkehr) ist der Flaschenhals Isla Bella dringend und zeitgerecht zu bearbeiten. Der wichtige, überlastete und auch heute sehr gefährliche Abschnitt zwischen Reichenau und Rothenbrunnen (mit Isla Bella und Plazzas Tunnel) bedarf dringenden Handlungsbedarfs für den Ausbau auf 4 Spuren. Der in den 70- und 80-er Jahren geplante Endausbau sollte nun realisiert werden.

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

Das Blatt A8-12 bezieht sich auf die Strecke Reichenau – Rothenbrunnen (mit Isla Bella Tunnel). In diesem Streckenabschnitt befindet sich auch der Plazzas Tunnel und muss demzufolge auch in die 4-Spurigkeit miteinbezogen werden.

#### **8. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und Ausbauschnitten?**

Das Erweiterungsprogramm A8-12 Reichenau – Rothenbrunnen (mit Isla Bella Tunnel) wurde dem Realisierungshorizont unter weitere zugeteilt.

Dieser unbestimmte Zeithorizont ist unverständlich, da dieser Autobahnabschnitt dem Bund seit Jahrzehnten bekannt ist, da bereits vor 40 Jahren Vorkehrungen getroffen wurden und der heutige Zustand einer dringenden Lösung auf 4 Spuren bedarf.

Wir bitten Sie, Ihre diesbezügliche Projektstudie möglichst rasch durchzuführen und zweckmässige Lösungen für diesen Abschnitt zu finden. Damit bitten wir Sie, das Projekt A8-12 zu beschleunigen und in den Realisierungshorizont 2030 aufzunehmen.



Gemeinde Rothenbrunnen

Pro Sut 7, 7405 Rothenbrunnen



Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
Bundesamt für Strassen (ASTRA)  
3003 Bern

Rothenbrunnen, 26. April 2018

**"Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit"**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard  
Sehr geehrter Herr Wieland  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit an dieser Vernehmlassung teilnehmen zu können.

Als Beilage erhalten Sie unsere Vernehmlassungsantwort zu den für unsere Gemeinde wichtigen Fragestellungen aus dem Fragenkatalog.

Wir danken Ihnen für die Prüfung und Berücksichtigung unserer Antworten im Rahmen des Ausbaus des Nationalstrassennetzes bestens.

Mit freundlichen Grüssen

Gemeindevorstand Rothenbrunnen

Christian Trinkler  
Gemeindepräsident

Peter Zweifel  
Kanzlist



## **Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage**

### **"Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit"**

#### **Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen**

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

Der Gemeindevorstand Rothenbrunnen dankt Ihnen, dass sein Anliegen, der 4-spurige Ausbau der A13 im Abschnitt Rothenbrunnen – Reichenau, ins STEP (Objektblatt: Projekt A8-12) aufgenommen wurde.

Der Gemeindevorstand ist allerdings nicht einverstanden mit der Langfristsperspektive in Bezug auf dieses Projekt.

Leider ist dieser Ausbau nicht erst in der neuesten Zeit ein dringendes Thema, wurde doch der Ausbau auf 4 Spuren bereits bei den Variantenprüfungen im Jahr 1972 geprüft. Seither wurde immer wieder der Ausbau hinausgeschoben, obwohl schon seit langem den verantwortlichen Gremien bekannt ist, dass der Abschnitt Rothenbrunnen – Reichenau ausgebaut werden muss. Deshalb hat auch der Bundesrat bereits in den 1970-er Jahren Vorkehrungen getroffen für einen späteren Ausbau auf 4 Spuren. Somit ist der heutige Ausbaustand schon seit langem nur als vorläufige Lösung zu verstehen bis zum Vollausbau auf 4 Spuren. Dass das Vorhaben im Realisierungszeitraum „weitere“ aufgenommen werden soll, ist deshalb nicht nachvollziehbar, da trotz Kenntnis dieses vorgesehenen Ausbaus seit den 1970-er Jahren einfach nichts gemacht wurde, eine Projektierung also auf die lange Bank geschoben wurde.

Dass nicht weiter zugewartet werden kann, beruht auch auf den Erkenntnissen, dass der momentane Ausbaustand als eigentlicher Flaschenhals bezeichnet werden muss. Dies ist auch ein Punkt, welcher der Bundesrat in seinen Ausführungen zu den Priorisierungen erwähnt, nämlich Bedürfnisse berücksichtigen des nationalen und internationalen Verkehrs. Die damit verbundene Beseitigung von Engpässen wird im Erläuternden Bericht ebenfalls explizit erwähnt. Und solche Projekte sollen deshalb höher priorisiert werden. Denn in den vergangenen Jahrzehnten ist das Verkehrsaufkommen massiv gestiegen auf dieser immer wichtiger werdenden Nord-Süd-Achse, insbesondere zusätzlich wenn am Gotthard nichts mehr geht und als Ausweichroute explizit die A13 empfohlen wird als Umfahrungsmöglichkeit. Bei Unfällen kommt es zu sehr langen Staus und einem Umfahrungsverkehr bzw. in unserem Dorf zusätzlich noch Suchverkehr, welcher für die Bevölkerung der betroffenen Gemeinden unerträglich geworden ist. Und wenn dann die Sanierung der bestehenden Tunnelröhren ansteht, müsste der ganze Verkehr über eine Kantonsstrasse durch diese Dörfer geführt werden, nur weil kein Vierspurausbau besteht. Es ist schlicht der Bevölkerung

nicht zuzumuten, dass über einige Monate der ganze Verkehr durch die Dörfer geführt wird.

Weiter ist zurzeit der Einbau eines Sicherheitsstollens in den beiden Tunnels geplant. Dagegen wehren sich die Gemeinden auch deshalb, weil bei einem Bau dieser Sicherheitsstollen ein allfälliger Ausbau auf vier Spuren massiv erschwert wenn nicht gar verunmöglicht wird.

Aus all diesen Überlegungen besteht ein dringender Handlungsbedarf.

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

Auf dem Streckenabschnitt ist nicht nur der Isla Bella Tunnel in das Projekt einzubeziehen, sondern auch der Plazzas Tunnel. Nur so ist auf dem ganzen Streckenabschnitt die Vierspurigkeit gewährleistet.

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

Leider wurde der betroffene Streckenabschnitt dem Realisierungshorizont „weitere“ zugeteilt.

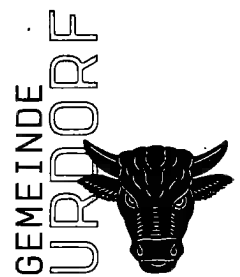
Aufgrund der Ausführungen unter Frage 6 ist es nicht nachvollziehbar, dass dieses Projekt diesem Realisierungshorizont zugeordnet werden soll.

Dieses Ausführungsprojekt soll möglichst rasch umgesetzt werden und die notwendigen Arbeiten für Projektstudien, etc. entsprechend priorisiert und in Auftrag gegeben werden. Deshalb bittet der Gemeindevorstand Rothenbrunnen, das Projekt A8-12 zu beschleunigen und demzufolge dem Realisierungshorizont 2030 zuzuordnen.

### **Weitere Bemerkungen**

Gemäss „Erläuterndem Bericht Seite 100“ wird der Bundesrat das ASTRA beauftragen, eine Studie zum Projekt A8-12 zur Ermittlung der zweckmässigsten Lösung zur Beseitigung dieser Netzinhomogenität zu erarbeiten. Hier wäre es wünschenswert, dass die betroffenen Gemeinden aus den Regionen Imboden und Viamala nach Vorliegen der Studie über deren Inhalt informiert werden und so die Möglichkeit zur Stellungnahme erhalten.

GEMEINDERAT  
Tel 044 736 51 30  
Fax 044 734 38 58  
praesidial@urdorf.ch



Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)  
3003 Bern

digital an: [netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)  
Herr Erwin Wieland

Urdorf, 9. April 2018/BLP

**Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrasse mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit Strategisches Entwicklungsprogramm (STEP)**

*Anhörung bis Ende April 2018 – Stellungnahme Gemeinde Urdorf*

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Bundesrat hat am 17. Januar 2018 das UVEK beauftragt, bei diversen Anspruchsgruppen (Kantone, politische Parteien, Dachverbände usw.) zum im Titel genannten Thema ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen. Der Schweizerische Städteverband hat die Gemeinden eingeladen, sich an der Vernehmlassung zu beteiligen. Da die Gemeinde aufgrund der unmittelbaren Lage zur Nationalstrasse (Westumfahrung Limmattal – Urdorf Süd) vom strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) und den geplanten Ausbauschnitten betroffen ist, nehmen wir gerne zu den Ausführungen im erläuternden Bericht Stellung.

Vorab möchten wir festhalten, dass die Gemeinde Urdorf der Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL) angehört, die Inhalte der Stellungnahme der ZPL kennt und sehr unterstützt. Wir verweisen somit auch auf die Inhalte der Stellungnahme der ZPL.

## **1. Allgemein**

Die Gemeinde Urdorf liegt entlang der Westumfahrung Zürich (N3/4) und in unmittelbarer Nähe zum Limmattalerkreuz. Urdorf ist täglich von vielen Stautunden und dem grossen Verkehrsaufkommen auf der Nationalstrasse betroffen.

Die Birmensdorferstrasse, welche parallel zur Nationalstrasse liegt und als Hauptverkehrsstrasse durch die Gemeinde Urdorf führt, ist in der Folge täglich – vor allem in den Morgen – und Abendspitzenstunden – von Ausweich- und Durchgangsver-

kehr geplagt. Der Autobahnabschnitt zwischen Uitikon, Urdorf Süd und Urdorf Nord ist täglich mehrmals im Radio in den Verkehrs- resp. Staumeldungen zu hören. Im Ereignisfall auf der Nationalstrasse kommt es zu schwierigen Verkehrs- und Stausituationen durchs ganze Dorf. Zufahrten aus den Quartierstrassen in die Birmensdorferstrasse werden teilweise stark eingeschränkt und die in Urdorf verkehrenden Buslinien sind betroffen, was zu Verspätungen bei den Anschlüssen an die S-Bahn-Linien führt.

Die Kreuzung Herweg, im Bereich der Autobahnanschlüsse Nord, ist in den Morgen- und Abendspitzen ebenso stark vom Verkehr belastet und die Abflusskapazitäten sind teilweise enorm gering. Der für Urdorf sehr wichtige Wirtschaftsraum „Nord“, in unmittelbarer Nähe zur Kreuzung Herweg, ist von der Verkehrssituation, welche sich aufgrund von Engpässen auf der Nationalstrasse ergibt, sehr stark betroffen. Bei Fragen zur Ansiedlung von Unternehmungen ist immer wieder zu hören, dass die direkte Lage am Autobahnanschluss wohl ein Standortvorteil wäre, hingegen die Verkehrs- und Stausituation beim Limmattalerkreuz und am Gubrist nicht in Kauf genommen werden will. Der Standortvorteil kann folglich aufgrund der Engpässe auf der Nationalstrasse nicht genutzt werden, was zu ausbleibenden Ansiedlungen führt.

Aufgrund der Lage der Westumfahrung ist das Siedlungsgebiet von Urdorf zudem stark von umwelttechnischen Aspekten, vor allem Luft- und Lärmbelastungen, tangiert. Die Gebiete Oberurdorf und Niederurdorf, welche Nahe der Autobahn angeordnet sind, sind seit Eröffnung der Westumfahrung im Jahre 2009 der Lärm- und Luftimmissionen ausgesetzt. Dies spürt man vor allem auch im Bereich der stark steigenden Anzahl an Baugesuchen, welche zeigen, dass die Eigentümer sich baulich gegen Lärm- und Luftimmissionen zu schützen versuchen.

Die Gemeinde Urdorf ist somit am strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP) und den geplanten Ausbausritten stark interessiert.

## **2. Stellungnahme**

Es ist erfreulich zu lesen, dass der Bundesrat den Handlungsbedarf auf dem Nationalstrassennetz im aufgeführten Sinne erkannt hat. Es ist zu lesen, dass Untersuchungen zur Zweckmässigkeit eines neuen Netzelementes im Limmattal laufen. Es ist ersichtlich, dass die Ergebnisse der laufenden Studie zu einer grossräumigen Umfahrungslösung im Limmattal abgewartet werden müssen, erste Resultate aber bereits zeigen, dass der Druck vermindert werden kann. Die Projektstudien werden bis Mitte 2019 abgeschlossen sein.

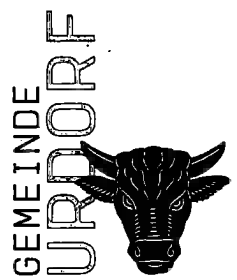
Der Bundesrat schlägt zudem vor, die Erweiterungsprojekte Limmattal-Urdorf Süd (Westumfahrung Zürich) dem prioritären Realisierungshorizont 2030 (anstelle bisher 2040) zuzuteilen.

# GEMEINDERAT

Tel 044 736 51 30

Fax 044 734 38 58

praesidial@urdorf.ch



Der Gemeinderat Urdorf begrüsst diese Anpassungen im Realisierungshorizont sehr und ist natürlich an den Resultaten der laufenden Projektstudien äusserst stark interessiert. Wir begrüssen es sehr, wenn der Gemeinderat Urdorf möglichst früh über die Resultate in Kenntnis gesetzt wird und sogar die Möglichkeit zu einer Stellungnahme besteht. Die Gemeinde Urdorf ist selbstverständlich auch offen und interessiert an einem Gespräch.

Insgesamt liegt es im wesentlichen Interesse der Urdorfer Bevölkerung sowie Unternehmungen, dass die aktuelle Verkehrssituation auf der an der Gemeinde vorbeiführenden Nationalstrasse, signifikant verbessert wird.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme und erwarten, dass den Anliegen der Gemeinde Urdorf und der Region Limmattal die notwendige Aufmerksamkeit geschenkt wird.

Bei allfälligen Fragen oder Unklarheiten steht Ihnen unsere Bereichsleiterin Planung, Bau und Werke, Frau Rebecca Broekema, unter Telefon 044 736 51 61 oder Email [planen@urdorf.ch](mailto:planen@urdorf.ch) gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
**Gemeinderat Urdorf**

Gemeindepräsidentin

Sandra Rottensteiner

Gemeindeschreiber

Urs Keller

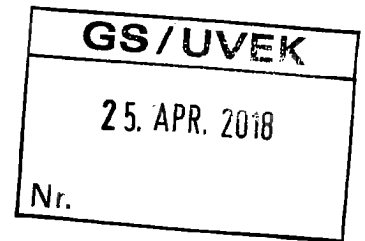
Kopie geht an

- Aktenauflage Gemeinderat
- Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL) (digital)
- Schweizerischer Städteverband (digital)
- Planungsabteilung



Gemeindekanzlei, Postfach, 8570 Weinfelden

Eidgenössisches Departement  
für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
3003 Bern



Weinfelden, 20. April 2018

**Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit, Vernehmlassungseingabe der Gemeinde Weinfelden**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die von Ihrem Departement eröffnete Vernehmlassung und die damit verbundene Gelegenheit zur Stellungnahme.

**Der Regierungsrat des Kantons Thurgau hat Ihnen mit Datum vom 6. März 2018 eine detaillierte Vernehmlassungseingabe zugestellt. Auf die Wiederholung dieses umfassenden Textes verzichten wir an dieser Stelle. Gerne bestätigen wir Ihnen aber, dass wir die Eingabe der Thurgauer Regierung vollumfänglich unterstützen.**

Mit dem neuen strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP) stellt der Bund sicher, dass die eidgenössischen Räte periodisch über Erweiterungsprojekte befinden können. Ein solches Erweiterungsprojekt stellt auch die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) dar, der die Thurgauer Stimmberechtigten schon am 23. September 2012 deutlich zugestimmt haben.

Die BTS ist sowohl für die Bevölkerung wie auch für die Wirtschaft im Thurgau von grösster Wichtigkeit. Sie soll die Dörfer und Städte im Thurtal und im Oberthurgau vom Verkehr entlasten und besser an das nationale Netz anbinden. Diese Ziele sind für uns von vorrangiger Bedeutung. Einerseits muss die entlang der heutigen Hauptverkehrsachse lebende Bevölkerung von den Belastungen des Strassenverkehrs geschützt werden. Andererseits benötigen die Regionen Thurtal und Oberthurgau dringend einen besseren Anschluss an den Wirtschaftsraum Zürich, damit Arbeitsplätze erhalten oder geschaffen werden können.

Zusammen mit der kantonal zu finanzierenden Oberlandstrasse OLS, der eine wichtige Rolle bei der Verkehrsentlastung und der Verbindung in den süddeutschen Wirtschaftsraum zukommt, werden mit der BTS die Weichen für die Zukunft des Thurgaus gestellt.

**Im Hinblick auf das nächste STEP-Nationalstrassen bitten wir Sie eindringlich, die Weichenstellung im Thurgau zu ermöglichen, indem die Bodensee-Thurtal-Strasse BTS in den Realisierungszeitpunkt 2030 und dort in den Ausbauschritt 2024 – 2027 aufgenommen wird.**

Volk und Stände haben am 12. Februar 2017 der NAF-Vorlage und damit der Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr zugestimmt. Auch die Stimmberechtigten im Thurgau haben dieser Vorlage zugestimmt; dies mit der klaren Erwartung, dass der NAF nicht nur den grossen Wirtschaftsmetropolen unseres Landes, sondern auch den Randregionen einen spürbaren Nutzen bringt. Der NAF hat dafür zu sorgen, dass in allen Landesgegenden ausreichend leistungsfähige Strasseninfrastrukturen zur Verfügung stehen, also auch im Thurgau!

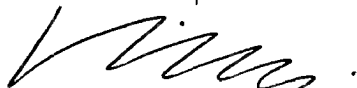
Noch vor dem geplanten Übergang der sogenannten NEB-Strecken von den Kantonen an den Bund per 1. Januar 2020 wird die Thurgauer Regierung den zuständigen Bundesbehörden das Generelle Projekt für die BTS übergeben können. Wir sind überzeugt, dass auch der Bund die Zweckmässigkeit des ausgearbeiteten Projekts bestätigen wird.

Die Gemeinde Weinfelden leidet seit vielen Jahren unter dem hohen Verkehrsaufkommen und den damit verbundenen Belastungen und Nachteilen vorab bezüglich Lärm und Verkehrssicherheit. Wir setzen deshalb grosse Hoffnungen in den Bau der BTS und damit verbunden in Sie.

Freundliche Grüsse

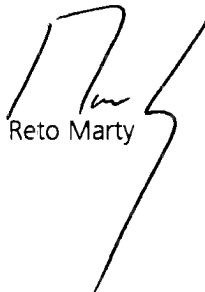
**GEMEINDE WEINFELDEN**

Der Gemeindepräsident



Max Vögeli

Der Gemeindeschreiber



Reto Marty

Kopie an

Departement für Bau und Umwelt des Kantons Thurgau, Frau Regierungspräsidentin Carmen Haag,  
Verwaltungsgebäude, 8510 Frauenfeld  
Ständerat Roland Eberle, Haustrasse 17, 8570 Weinfelden

30. APR. 2018

N:

Stadtrat, 8590 Romanshorn

**A-Post**

Eidgenössisches

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie  
und Kommunikation UVEK

3003 Bern

27. April 2018/ BBe  
Direktwahl +41 58 346 83 43  
bettina.beck@romanshorn.ch

**Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit  
Vernehmlassungseingabe der Stadt Romanshorn**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat bedankt sich für die von Ihnen eröffnete Vernehmlassung und die damit verbundene Gelegenheit zur Stellungnahme.

Mit Schreiben vom 6. März 2018 hat der Regierungsrat des Kantons Thurgau Ihnen eine detaillierte Stellungnahme zur vorgenannten Vernehmlassung zu kommen lassen. Der Stadtrat Romanshorn unterstützt diese vollumfänglich und mit Nachdruck.

Mit dem neuen strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP) stellt der Bund sicher, dass die eidgenössischen Räte periodisch über Erweiterungsprojekte befinden können. Ein solches Erweiterungsprojekt stellt auch die Bodensee-Thurthal-Strasse (BTS) dar, der die Thurgauer Stimmberechtigten bereits am 23. September 2012 deutlich zugestimmt haben. In der Stadt Romanshorn, welche sehr stark von einer solchen Erschliessung profitieren würde, betrug der Ja-Stimmen-Anteil 57.5 %, dies bei einer ausserordentlich hohen Stimmbeteiligung von 57 %!

Die BTS ist sowohl für die Bevölkerung wie auch für die Wirtschaft im Thurgau von grösster Wichtigkeit. Einerseits muss die entlang der heutigen Thurthal-Hauptverkehrsachse lebende Bevölkerung von den Belastungen des Strassenverkehrs geschützt werden. Andererseits benötigt das wirtschaftliche Entwicklungsgebiet im Oberthurgau dringend einen besseren Anschluss an den Wirtschaftsraum Zürich sowie die Agglomeration St. Gallen, damit Arbeitsplätze erhalten oder geschaffen werden können. Diese Ziele sind für uns von vorrangiger Bedeutung und wurden mit mehreren vorausschauenden kommunalen Exekutivbeschlüssen bereits positiv unterstützt.

Zusammen mit der kantonal zu finanzierenden Oberlandstrasse OLS, der eine wichtige Rolle bei der Verkehrsentlastung und der Verbindung in den süddeutschen Wirtschaftsraum zukommt, werden mit der BTS

**Stadtrat**

Bahnhofstrasse 19, 8590 Romanshorn  
Telefon +41 58 346 83 43, Telefax +41 58 346 84 50  
stadtrat@romanshorn.ch, www.romanshorn.ch



die Weichen für die Zukunft des Thurgaus gestellt. Gerne erinnern wir daran, dass der Oberthurgau eine sehr starke und exportorientierte Industrie hat, welche dringend auf gute Verkehrsanbindungen angewiesen ist. Gemessen deren Bedeutung sind wir ganz eindeutig benachteiligt. Das wirkt sich nachweislich auch auf die Ansiedlung von neuen Unternehmen aus, die sich bei der Standortsuche am Hochleistungsstrassennetz orientieren.

Im Hinblick auf das nächste STEP-Nationalstrassen bitten wir Sie deshalb eindringlich, die Weichenstellung im Thurgau zu ermöglichen, indem die Bodensee-Thurtal-Strasse BTS in den Realisierungszeitpunkt 2030 und dort in den Ausbauschritt 2024 – 2027 aufgenommen wird.

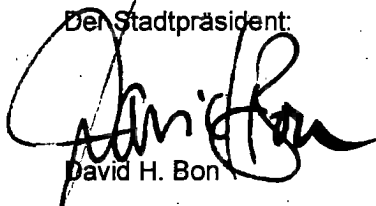
Volk und Stände haben am 12. Februar 2017 der NAF-Vorlage und damit der Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr zugestimmt. Auch die Stimmberechtigten im Thurgau haben dieser Vorlage zugestimmt; dies mit der klaren Erwartung, dass der NAF nicht nur den grossen Wirtschaftsmetropolen unseres Landes, sondern auch den Randregionen einen spürbaren Nutzen bringt. Der NAF hat dafür zu sorgen, dass in allen Landesgegenden ausreichend leistungsfähige Strasseninfrastrukturen zur Verfügung stehen, so auch im Thurgau!

Noch vor dem geplanten Übergang der sogenannten NEB-Strecken von den Kantonen an den Bund per 1. Januar 2020 wird die Thurgauer Regierung den zuständigen Bundesbehörden das Generelle Projekt für die BTS übergeben können. Wir sind überzeugt, dass auch der Bund die Zweckmässigkeit des ausgearbeiteten Projekts bestätigen wird.

Die Stadt Romanshorn hat nachweislich wirtschaftliche Nachteile zu erleiden, da kein Anschluss an das Nationalstrassennetz besteht. Wir setzen deshalb sehr grosse Hoffnungen in den Bau der BTS und damit verbunden auch in Sie.

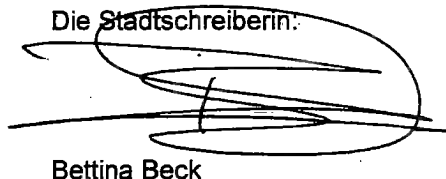
Stadtrat Romanshorn

Der Stadtpräsident:



David H. Bon

Die Stadtschreiberin:



Bettina Beck



Kopie an:

- Departement für Bau und Umwelt des Kantons Thurgau, Frau Regierungspräsidentin Carmen Haag, Verwaltungsgebäude, 8510 Frauenfeld
- Nationalrätin Diana Gutjahr, Rütistrasse 29c, 8580 Amriswil

## **Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage**

**«Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit»**

### **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

- 1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?*
- 2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?*

Die Hauptstadtregion Schweiz begrüsst die vorliegende Vorlage und die damit verbundene langfristige Planung im Rahmen eines strategischen Entwicklungsprogramms mit definierten Ausbauschritten. Die Vorlage nimmt unseres Erachtens allerdings zu wenig die Perspektive des Gesamtverkehrssystems ein. Insbesondere das langfristige Ziel einer Verschiebung zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs sowie des Langsamverkehrs sollte stärker berücksichtigt werden. Zudem muss eine verbesserte Abstimmung zwischen den Agglomerationsprogrammen, der «STEP Schiene» und der «STEP Nationalstrasse» angestrebt werden.

### **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?*

Zum überwiegenden Teil sind die Aussagen klar und nachvollziehbar.

### **Grössere Vorhaben**

- 4. Wie beurteilen Sie die Kriterien zur Festlegung der grösseren Vorhaben?*
- 5. Sind Sie mit der Zuteilung der 2. Röhre des Gotthard-Strassentunnels zu den grösseren Vorhaben einverstanden?*

Ja. Falls an der Definition von grösseren Vorhaben festgehalten wird, soll die 2. Röhre des Gotthard-Strassentunnels in dieser Kategorie geführt werden.

### **Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen**

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

---

Die Hauptstadtregion Schweiz ist mit der dargelegten Langfristperspektive unter Vorbehalt der im nachfolgenden Punkten eingebrachten Einschränkungen einverstanden. Wir würden uns zudem wünschen, dass die möglichen Auswirkungen im Bereich der automatisierten Fahrzeuge stärker aufgenommen werden. So könnte in diesem Bereich auch innovative Entwicklungen gefördert werden.

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

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

Die Hauptstadtregion Schweiz begrüsst es ausdrücklich, dass im bestehenden Nationalstrassennetz mit den Umfahrungen Le Locle und La Chaux-de-Fonds Projekte aufgenommen wurden, die sich auf Strecken befinden, die erst ab dem 1. Januar 2020 Bestandteil des Nationalstrassennetzes sein werden. Im Sinne einer langfristigen Planung wäre es sinnvoll, wenn die heutigen NEB-Strecken, welche per 2020 vom Bund übernommen werden, bereits jetzt in den STEP aufgenommen werden.

Im Weiteren sehen wir in folgenden Positionen Anpassungsbedarf:

*Optimierung der bestehenden Nationalstrassenanschlüsse*

Bei grösseren Kapazitätserweiterungen auf dem Nationalstrassennetz muss auch die Situation auf den zuführenden Strecken genauer betrachtet bzw. zeitnah verbessert werden. Das gilt unter anderem für die folgenden Zubringerstrecken:

- Im Raum Bern rund um das Entwicklungsgebiet Wankdorf
- Grenchen
- Solothurn
- Biberist

*Ausbau Autobahn N01 zwischen Kirchberg und Luterbach bis 2040*

Die Autobahn N01 zwischen Kirchberg und Luterbach soll spätestens 2040 auf sechs Spuren ausgebaut werden. Als Übergangslösung gilt es auch die Möglichkeit einer Pannestreifenumnutzung zu prüfen (vgl. auch nachfolgender Punkt).

*Umnutzung der Pannestreifen ermöglichen*

Auf dem Abschnitt Wankdorf–Weyermannshaus der N1 sind vor einem Ausbau Verkehrsmanagementmassnahmen und eine Pannestreifenumnutzung, respektive 7 statt 6 Spuren auf dem Felsenauviadukt zu prüfen und im Realisierungsschritt 2030 umzusetzen. Generell sollte die Umnutzung von Pannestreifen grosszügiger gehandhabt werden. Das gilt u.a. für die folgenden Abschnitte:

- Schönbühl-Kirchberg (N1)
- Kirchberg–Luterbach (N1)
- Abschnitt Muri–Rubigen (N6)

*By-pass Bern Ost vorantreiben*

---

Die Erweiterung der N6 zwischen Wankdorf und Muri ist für 2030 vorgesehen. Die Planungsarbeiten müssen prioritär vorangetrieben werden. Eine zeitgerechte Umsetzung in Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm ist zwingend notwendig.

*Engpass in der Region Fribourg beseitigen*

Es fehlen Massnahmen zur Behebung des Engpasses der Ebene I in der Region Fribourg.

**Weitere Bemerkungen**

9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine



par mail: [netzplanunq@astra.admin.ch](mailto:netzplanunq@astra.admin.ch)

Département fédéral de l'Environnement,  
des Transports, de l'Energie et de la  
Communication – DETEC  
Office fédéral des routes  
3003 Berne

Lausanne, le 26 avril 2018  
F. I/24 – Idaff 304374 – FIM/RM

**Réponse à la consultation sur le projet relatif au plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2020-2023, aux grands projets à réaliser sur le réseau des routes nationales, ainsi qu'à l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales avec le crédit d'engagement correspondant. Consultation.**

Madame la Conseillère fédérale,  
Mesdames, Messieurs,

Par le présent courrier, la Municipalité de la Ville de Lausanne prend position sur la consultation citée en titre. Nous vous signalons que ce document se base essentiellement sur la réponse élaborée par l'Union des villes suisses.

### **Évaluation générale**

De bonnes infrastructures de transport constituent une des bases essentielles qui rendent la Suisse attractive. Les villes et les agglomérations sont tributaires d'un réseau routier et ferroviaire efficace. Un réseau de routes nationales correctement développé absorbe une part considérable du trafic d'origine, de destination et intérieur dans les zones de ville et d'agglomération et décharge ainsi les réseaux routiers urbains. Un réseau de routes nationales qui fonctionne bien crée des réserves de capacité pour la promotion de modes de transport qui utilisent efficacement la surface comme les transports publics, le trafic cycliste et piéton.

C'est pourquoi l'Union des villes suisses s'est intensément engagée pour le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), que le peuple a accepté en 2017 avec une majorité de 62%. Sur la base du FORTA, le projet comprend désormais le PRODES des routes nationales actualisé et les grands projets séparés, en particulier l'extension du tunnel routier du Gothard.

Les routes nationales déchargent les routes locales et régionales. Mais en même temps, elles exercent sur leur environnement immédiat des pressions de différentes natures: bruit, gaz d'échappement, quartiers coupés en deux. Pour les extensions prioritaires de l'horizon de réalisation 2030, qui selon le projet se situent principalement dans les zones urbaines, de gros efforts sont indispensables dans les domaines de la protection contre le bruit et de la valorisation de

**Municipalité de Lausanne**

Secrétariat municipal  
place de la Palud 2  
case postale 6904  
CH-1002 Lausanne  
tél. +41 21 315 22 15  
[municipalite@lausanne.ch](mailto:municipalite@lausanne.ch)



l'aménagement urbain. Ce n'est qu'en concrétisant les mesures nécessaires déjà dans la phase de planification que les projets dans les zones urbaines seront susceptibles de réunir une majorité.

Notre évaluation détaillée du projet est présentée ci-dessous. Elle s'articule sur le questionnaire de la consultation.

### **Généralités concernant le projet mis en consultation**

#### **1. Approuvez-vous les grandes lignes du projet ?**

Nous partageons l'avis du Conseil fédéral : en 2040, les goulets d'étranglement les plus graves seront dans les grandes villes et les agglomérations. Ceci à cause de l'augmentation du trafic et du fait que les routes nationales jouent leur rôle de collectrices du trafic d'origine, de destination et intérieur des grandes villes et des agglomérations.

Les objectifs fixés pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement du réseau des routes nationales (page 19 du rapport explicatif) sont corrects. Nous sommes toutefois fermement convaincus que l'objectif de compatibilité devra à l'avenir peser plus lourd que ce n'est le cas aujourd'hui. Ce n'est qu'alors que des projets de routes nationales pourront être réalisés en zone urbaine. Par ailleurs, le DETEC doit réaliser un examen de disponibilité et de capacité sur tous les modes de transport.

#### **2. Estimez-vous que certains sujets n'ont pas été suffisamment pris en considération ?**

Le rapport explicatif de la consultation aborde les effets du manque de capacités sur les routes nationales. Mais finalement, le réseau routier urbain en aval est aussi affecté par la surcharge. Toutefois, ce postulat général n'est pas pris en compte au niveau du projet. Nous demandons que lors de la conception des projets individuels, l'OFROU évalue en chiffres la situation actuelle, ainsi que les effets attendus aux interfaces avec les réseaux cantonaux et communaux. Cette analyse doit servir de base à une action conjointe des autorités compétentes aux trois niveaux de l'Etat, avec des mesures d'accompagnement appropriées à tous les niveaux du réseau.

Les éléments suivants ne sont pas suffisamment pris en compte dans le projet et dans le rapport explicatif. Nous les énumérons brièvement ci-après et nous y reviendrons de manière détaillée dans le reste du questionnaire :

- coordination des planifications de la Confédération, des cantons, des villes et des communes ;
- coordination entre les planifications pour les différents modes de transport ;
- coordination entre les différents instruments financiers au niveau fédéral ;
- coordination entre les offices fédéraux compétents ;
- solutions spécifiques aux lieux, en concertation avec la commune et le canton au lieu d'objectifs de développement généraux.

Selon les perspectives du trafic de l'ARE, les prestations de transport sur la route par des TIM vont croître de 18%. Cette estimation d'augmentation ne doit pas être automatiquement considérée comme acquise. Des mesures peuvent être prises afin d'augmenter la part absorbée par les transports publics, la mobilité douce ainsi que le transfert des marchandises sur le rail. Il est également nécessaire d'avoir un regard sur les changements sociétaux et technologiques qui vont influencer notre mobilité. Nous pensons en particulier au déploiement du télétravail, au carsharing ou au carpooling, etc..



Dans le rapport mis en consultation, font défaut les réflexions et les stratégies qui permettraient de diminuer la part modale des TIM, voire la mobilité en général. Font en particulier défaut les potentialités de la digitalisation. Dans son rapport sur la conduite automatisée (document pourtant cité dans le rapport), le Conseil Fédéral a reconnu que ces évolutions technologiques vont influencer de façon profonde le système de transport, même s'il n'est pas possible de dire avec certitude quand, comment et à quelle vitesse les voitures autonomes vont faire leur apparition sur nos routes. De plus, dans le rapport sur la tarification de la mobilité, le même Conseil Fédéral préconisait une meilleure utilisation des infrastructures existantes plutôt qu'une extension infinie des capacités. Au lieu de prendre en compte des réflexions concrètes, le rapport mis en consultation est, en ce sens, contradictoire avec les objectifs à long terme souhaités par la Confédération et il est trop fortement axé sur l'augmentation des capacités.

Selon les perspectives du trafic de l'ARE, les prestations de transport sur la route par des TIM vont croître de 18%. Cette estimation d'augmentation ne doit pas être automatiquement considérée comme acquise. Des mesures peuvent être prises afin d'augmenter la part absorbée par les transports publics, la mobilité douce ainsi que le transfert des marchandises sur le rail. Il est également nécessaire d'avoir un regard sur les changements sociétaux et technologiques qui vont influencer notre mobilité. Nous pensons en particulier au déploiement du télétravail, au carsharing ou au carpooling, etc. Dans le rapport mis en consultation, font défaut les réflexions et les stratégies qui permettraient de diminuer la part modale des TIM, voire la mobilité en général. Font en particulier défaut les potentialités de la digitalisation. Dans son rapport sur la conduite automatisée (document pourtant cité dans le rapport), le Conseil Fédéral a reconnu que ces évolutions technologiques vont influencer de façon profonde le système de transport, même s'il n'est pas possible de dire avec certitude quand, comment et à quelle vitesse les voitures autonomes vont faire leur apparition sur nos routes. De plus, dans le rapport sur la tarification de la mobilité, le même Conseil Fédéral préconisait une meilleure utilisation des infrastructures existantes plutôt qu'une extension infinie des capacités. Au lieu de prendre en compte des réflexions concrètes, le rapport mis en consultation est, en ce sens, contradictoire avec les objectifs à long terme souhaités par la Confédération et il est trop fortement axé sur l'augmentation des capacités.

### **Plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes nationales sur la période 2020-2023**

#### **3. Les explications concernant la fixation du plafond de dépenses pour les routes nationales sur la période 2020-2023 sont-elles claires ?**

Oui, en particulier les éléments d'évaluation de l'état (chaussées et revêtements, ouvrages d'art, tunnels et ouvrages souterrains, équipements d'exploitation et de sécurité) sont clairement exposés.

#### **Grands projets**

#### **4. Que pensez-vous des critères servant à définir les grands projets ?**

Les critères type d'infrastructure, montant des coûts et importance politique sont clairement choisis. Toutefois, l'introduction de cette catégorie supplémentaire de projets complique encore un programme déjà confus sans cela. La meilleure transparence dans le financement des routes que visait le FORTA n'est ainsi pas atteinte.



● ● ● ● ● ● ●

**5. Acceptez-vous que le deuxième tube du tunnel routier du Gothard soit classé parmi les grands projets ?**

Dans sa prise de position sur l'assainissement du tunnel routier du Gothard, l'Union des villes suisses avait notamment subordonné son acceptation à deux conditions :

- les investissements dans l'assainissement du tunnel routier ne doivent pas être disproportionnés avec les besoins dans les agglomérations ;
- le choix de la variante pour l'assainissement du Gothard ne doit pas remettre en question le futur cofinancement suffisant et illimité dans le temps du trafic d'agglomération par la Confédération, ni financièrement, ni en termes de politique des transports.

Etant donné qu'avec le FORTA, le cofinancement suffisant et illimité dans le temps du trafic d'agglomération va se poursuivre, ces conditions sont remplies. En outre, vu que le projet remplit les critères définis par l'OFROU, la répartition est correcte.

**Programme de développement stratégique des routes nationales**

**6. Approuvez-vous la perspective à long terme établie pour le réseau des routes nationales. Dans la négative, que faudrait-il modifier ?**

L'Union des villes suisses salue le fait que le projet s'appuie sur le Projet de territoire suisse et sur le Cadre d'orientation Mobilité 2040 du DETEC. Toutefois, la manière dont les principes de ces instruments sont intégrés au projet n'est pas suffisamment claire.

Les éléments suivants doivent être adaptés :

- l'image d'un futur avec des autoroutes à au moins six voies dans toutes les zones des grandes villes n'est plus actuelle. C'est un résultat de l'examen du seul facteur de transport routes nationales, qui ignore le fait que la situation de départ est loin de se présenter de manière uniforme dans toutes les villes et les agglomérations. Le développement du réseau doit s'appuyer sur des critères spécifiques au lieu, que la Confédération, les cantons et les communes définissent ensemble ;
- les réflexions sur les redondances au niveau des routes nationales sont loin de la réalité. Il est impératif que l'OFROU intègre à ces scénarios les réseaux secondaires et les modes de transport alternatifs. Sinon, on aura des scénarios de développement sans rapport avec la réalité variée des transports en Suisse. Par conséquent, l'Union des villes désapprouve les routes de délestage supplémentaires et les réserves de capacité inutiles. A notre avis, les inhomogénéités du réseau sont inévitables et il n'est pas opportun de lui offrir une garantie apparente de capacité au prix d'un développement surdimensionné ;
- le rapport explicatif du projet parle de la coordination entre les Projets d'agglomération, le PRODES des routes nationales et le PRODES de l'infrastructure ferroviaire (point 2.3.4). Cette coordination ne doit pas rester lettre morte. La coordination et l'interconnexion à l'interne, ainsi que la coordination temporelle sont indispensables, non seulement au niveau de la fixation des objectifs, mais aussi à celui des mesures à prendre. A cet égard, un échange régulier entre les offices fédéraux responsables ne suffit pas. Pour assurer la cohérence des différents programmes d'extension, des processus de coordination obligatoires doivent être définis au niveau du Département. Il est important à cet égard qu'on ne se contente pas





d'aligner les Projets d'agglomération sur les programmes de développement ferroviaire et des routes nationales, mais il faut aussi à l'inverse que les grandes infrastructures nationales prennent en compte les mesures prévues dans les agglomérations. Sinon, on sapera l'harmonisation visée par les Projets d'agglomération entre développement des transports et développement de l'habitat ;

- il est incompréhensible que l'OFROU opère dans différentes parties du projet avec des objectifs différents (voir point 2.1.2, respectivement 2.3.3.2). Pour atteindre la plus grande transparence et la meilleure lisibilité qui sont visées, il faut harmoniser les objectifs ;
- l'évaluation de la durabilité selon le point 2.3.6 est présentée sous une forme raccourcie: de nouvelles routes nationales n'engendrent pas automatiquement des noyaux d'agglomération et des zones résidentielles renforcées. Pour cela, il faut que les projets soient élaborés en coordination avec les autorités locales compétentes.

**7. Le programme de développement stratégique des routes nationales est-il complet par rapport au volume de projets pris en considération ?**

L'Union des villes suisses ne s'exprime pas sur des projets particuliers.

**8. Que pensez-vous de la répartition des projets d'extension dans les horizons de réalisation et dans les étapes d'aménagement ?**

L'Union des villes suisses salue l'accent mis sur les routes nationales fonctionnelles dans les agglomérations. Selon l'OFROU, ces projets ont des effets positifs sur le développement de l'habitat vers l'intérieur et déchargent le réseau routier urbain. Ces développements ne sont toutefois pas automatiques. Ce qui est déterminant, comme l'indique à juste titre l'OFROU, c'est la coordination conséquente avec d'autres mesures sur les réseaux locaux et régionaux, par exemple dans le cadre des Projets d'agglomération. En vue de la mise en œuvre des projets d'extension, nous attendons de l'OFROU des propositions concrètes sur cette coordination dans des cas individuels.

Le principe selon lequel une valorisation urbanistique est considérée comme une partie des variantes d'élargissement dans les zones d'habitation est particulièrement à saluer.

Le principe que les projets ne doivent pas concurrencer les transports publics est correct. Cependant, ce principe ne doit pas être appliqué tel que postulé dans le rapport explicatif («Les projets seront également moins bien notés dans les zones où la part modale des TP est faible»). Il s'agit plutôt de déterminer, dans une perspective qui prend en compte tous les moyens de transport, lequel est le plus efficace à quel niveau du réseau dans une zone définie.

**Autres remarques**

**9. Quelles autres remarques relatives au projet mis en consultation souhaitez-vous formuler ?**

Il n'est pas possible de comparer le nouveau financement par le FORTA avec les autres programmes d'expansion, à cause des terminologies et des horizons temporels différents. Ceci empêche la transparence que l'on visait effectivement avec le FORTA et complique la coordination

des contenus entre les projets. Nous demandons aux offices du DETEC des efforts pour améliorer cela en vue des projets futurs.

### **Propositions et demandes**

- le développement du réseau doit se fonder sur des critères spécifiques au lieu, que la Confédération, les cantons et les communes définissent ensemble. Un objectif général d'extension serait erroné et comporterait le risque de surcapacités ;
- les objectifs à fixer pour le développement futur du réseau doivent donner plus de poids au facteur compatibilité que cela a été le cas auparavant. Ce n'est qu'alors que les projets de routes nationales dans les zones urbaines pourront vraiment être réalisés ;
- lors de la conception des projets individuels, l'OFROU doit examiner les effets aux interfaces avec le réseau cantonal et communal. Cette analyse doit servir de base pour une action commune des autorités compétentes aux trois niveaux, avec des mesures d'accompagnement appropriées à tous les niveaux du réseau ;
- au niveau du DETEC, la planification de l'expansion doit reposer sur une prise en compte de tous les moyens de transport et de la capacité du système de transport ;
- au niveau du département également, il faut des processus contraignants pour la coordination entre les Projets d'agglomération, le PRODES des routes nationales et le PRODES de l'infrastructure ferroviaire ;
- l'objectif de davantage de transparence dans le financement des routes n'est pas atteint avec le présent projet mis en consultation. L'Union des villes demande que cette exigence soit remplie en vue des messages à venir.

Nous vous remercions pour la prise en compte de nos demandes et vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :  
Grégoire Junod

Le secrétaire :  
Simon Affolter



**Geschäftsstelle**

Feldstrasse 1  
7430 Thusis

Telefon 079 373 76 16  
josef.nauer@regionimboden.ch

Region Imboden • Feldstrasse 1 • 7430 Thusis

---

Bundesamt für Strassen (ASTRA)  
Mühlestrasse 2, Ittigen  
3003 Bern

Thusis, 03.04.2018

**Antworten Region Imboden zum Fragebogen zur Vernehmlassungsvorlage**

**„Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit“**

---

Guten Tag

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

Wir danken, dass unser Anliegen A8-12, der 4-spurige Ausbau der A13 Reichenau- Rothenbrunnen ins STEP aufgenommen wurde.

Dieses Thema ist jedoch nicht erst heute ein dringendes Thema, denn der Ausbau der 4-Spurigkeit A13 zwischen Reichenau und Thusis Süd wurde bereits bei der Variantenprüfung im 1972 thematisiert. Ein 4-spuriger Ausbau wurde nun seit Jahrzehnten hinausgeschoben. Dem Bundesrat war es bereits zu dieser Zeit bewusst, dass diese Strecke 4-spurig ausgebaut werden muss und er veranlasste demzufolge bereits in den 70er Jahren, Vorkehrungen zu treffen, um einen späteren Ausbau 4-spurig zu ermöglichen. Die Teilstrecke Thusis – Rothenbrunnen wurde mit dem Ausbau einer zweistreifigen Autostrasse mit durchgehenden Ueberholstreifen als Kompromiss erstellt.

Mit dem massiv steigenden Verkehrsaufkommen (Transitachse Nord-Süd, Zufahrt zur Julierstrasse und Surselva inkl. Lokalverkehr) ist der Flaschenhals Isla Bella dringend und zeitgerecht zu bearbeiten. Der wichtige, überlastete und auch heute sehr gefährliche Abschnitt zwischen Reichenau und Rothenbrunnen (mit Isla Bella und Plazzas Tunnel) bedarf dringenden Handlungsbedarfs für den Ausbau auf 4 Spuren. Der in den 70- und 80- er Jahren geplante Endausbau sollte nun realisiert werden.

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

Das Blatt A8-12 bezieht sich auf die Strecke Reichenau – Rothenbrunnen (mit Isla Bella Tunnel). In diesem Streckenabschnitt befindet sich auch der Plazzas Tunnel und muss demzufolge auch in die 4-Spurigkeit miteinbezogen werden.

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

Das Erweiterungsprogramm GR Reichenau – Rothenbrunnen (mit Isla Bella Tunnel) wurde dem Realisierungshorizont unter weitere zugeteilt.

Dieser unbestimmte Zeithorizont ist unverständlich, da dieser Autobahnabschnitt dem Bund seit Jahrzehnten bekannt ist, da bereits vor 40 Jahren Vorkehrungen getroffen wurden und der heutige Zustand einer dringenden Lösung auf 4 Spuren bedarf.

Wir bitten Sie, Ihre diesbezügliche Projektstudie möglichst rasch durchzuführen und zweckmässige Lösungen für diesen Abschnitt zu finden. Damit bitten wir Sie, das Projekt A8-12 zu beschleunigen und in den Realisierungshorizont 2030 aufzunehmen.

Freundliche Grüsse



Josef Nauer  
Geschäftsleiter

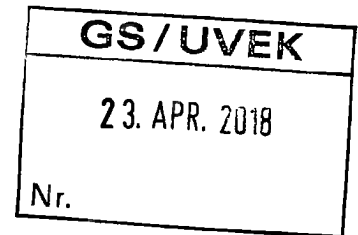
Beilage

--

Kopie an

- Elita Florin, Mitglied Präsidentenkonferenz Region Imboden
- Reto Knuchel, TBA GR

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Umwelt UVEK  
3003 Bern



20. April 2018

**Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2020 – 2023 für den Betrieb und Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur oben genannten Vorlage Stellung nehmen zu können.

**Zusammenfassung:**

**STEP Nationalstrasse: Wo ist der Kanton Thurgau? Die BTS ist vom Thurgauer Volk bewilligt und liegt Ende 2018 genehmigungsfähig vor. Die Region Oberthurgau fordert die sofortige Aufnahme und Umsetzung der BTS im Rahmen des STEP Nationalstrasse**

**1. Ausgangslage aus Sicht der Region Oberthurgau**

Die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) bildet zusammen mit der Oberlandstrasse (OLS) das Kernstück des übergeordneten Thurgauer Strassenverkehrsnetzes. Mit dem neuen Autostrassenabschnitt BTS soll die Lücke im Nationalstrassennetz zwischen Frauenfeld/Bonau und Arbon bzw. Meggenhus geschlossen werden.

Am 23. September 2012 hat sich die Thurgauer Stimmbevölkerung positiv zu diesen Grossprojekten geäußert und den Grundsatzentscheid für den Bau der BTS sowie der OLS gefällt. Die Linienführung wurde partizipativ erarbeitet und im Richtplan festgelegt. Das kantonale Tiefbauamt erarbeitet seit dem Volksbeschluss das «Generelle Projekt» der BTS mit Umweltverträglichkeitsbericht und treibt den Landerwerb bereits erfolgreich voran. Der Kanton Thurgau ist schon länger mit dem Bundesamt für Strassen in Kontakt. Das Vorhaben soll Ende 2018 beim Bund zur sofortigen Umsetzung eingereicht werden.

Am 12. Februar 2017 hat die Schweizer Stimmbevölkerung der NAF-Vorlagen und damit der Aufnahme dieses Nationalstrassenabschnitts als N27 (Grüneck (N7) – Arbon (West); Arbon (West) – Meggenhus (N1)) zugestimmt. Mit der Realisierung der BTS als neue Nationalstrasse kann das stark gewachsene Verkehrsaufkommen zwischen Frauenfeld und dem Bodensee kanalisiert sowie gelenkt werden. Die neue Nationalstrasse entlastet die Städte und Dörfer im Thur-/Aachtal von Verkehr, Lärm und Abgasen und verbessert die Erreichbarkeit.

## **2. Strategisches Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrasse betreffend Erweiterung des Nationalstrassennetzes**

Die Region Oberthurgau nimmt im Rahmen der Vernehmlassung zu folgenden Themen detailliert Stellung:

- Priorisierung der BTS als Lückenschliess-Projekt;
- Aufnahme der BTS ins STEP 2030;
- Vermeidung von Doppelspurigkeiten und Zeitverlusten bei der Projektübernahme der BTS.

### Priorisierung der BTS als Lückenschliess-Projekt

Gemäss Erläuterungsbericht werden folgende Ziele für die Entwicklung der Nationalstrassen aus Sicht der Langfristperspektive verfolgt.

- Ziel 1: Leistungsfähigkeit der Nationalstrasseninfrastruktur sicherstellen;
- Ziel 2: Schutz von Mensch, Umwelt und Infrastrukturen gewährleisten;
- Ziel 3: Wirtschaftlichkeit der staatlichen Infrastrukturen sicherstellen;

Die Region Oberthurgau weist in den letzten 20 Jahren ein hohes Bevölkerungswachstum auf. Heute wohnen über 270'000 Personen im Kanton Thurgau. Die Region entlang dem Bodensee ist aber verkehrlich mittels Nationalstrassen ungenügend erschlossen und damit nur mangelhaft an die restliche Schweiz angebunden. Die obenstehenden Ziele für die langfristige Entwicklung der Nationalstrassen sind gesamtschweizerisch sicher richtig. Bevor aber bestehende Strecken leistungsfähiger und sicher ausgebaut werden, müssen alle Regionen der Schweiz – wie auch der Oberthurgau – optimal mittels Nationalstrassen erschlossen werden. Der geplante Bau der BTS ist deshalb als wichtiger Lückenschluss im Nationalstrassennetz zu verstehen, der prioritär umzusetzen ist.

### Aufnahme der BTS ins STEP 2030

In der vorliegenden STEP Nationalstrasse ist die BTS bzw. der Kanton Thurgau mit keinem Wort erwähnt. Die BTS ist auch in keiner Umsetzungstabelle, keiner Finanzplanung und auch in keinem Langfristprogramm aufgeführt. Gemäss Erläuterungsbericht sind von Kantonen entwickelte Projekte auf NEB-Strecken noch nicht Bestandteil der STEP. Das kann die Region Oberthurgau so nicht akzeptieren. Dem Bund ist bekannt, dass der Kanton Thurgau schon länger an der Planung der BTS arbeitet und dass die Thurgauer Stimmbevölkerung dem Projekt zugestimmt hat. Die weit fortgeschrittene Planung und auch die Zustimmung der Bevölkerung bilden eine gute Grundlage, dass die BTS zeitnah umgesetzt werden kann.

### Vermeidung von Doppelspurigkeiten und Zeitverlusten bei der Projektübernahme der BTS

Gemäss Erläuterungsbericht Kap. 2.3.7, Ausblick auf die nächste Fortschreibung ist festgehalten, dass das ASTRA nach der Übernahme der NEB-Strecken ins Nationalstrassennetz per 1. Januar 2020 umfassende verkehrliche, städtebauliche und umwelttechnische Untersuchungen durchführen sowie die Zweckmässigkeit der bei den Kantonen entwickelten Umfahrungs- und Erweiterungsprojekte beurteilen muss. Weiter ist festgehalten, dass die aus Bundessicht zweckmässigen Projekte ins STEP Nationalstrassen aufgenommen werden.

Die Region Oberthurgau kann feststellen, dass die kantonalen Stellen in den letzten Jahren viel Zeit und Geld in die Planung und Projektierung der BTS investiert haben. Die Projektierung erfolgte nach den Vorschriften des ASTRA. Periodisch wurde das ASTRA auch über den Planungsstand ins Bild gesetzt. Das Projekt ist so weit fortgeschritten, dass die Linienführung in Lage und Höhe definiert und der Umweltverträglichkeitsbericht erstellt ist. Neben der eigentlichen Strassenplanung wurden in mustergültiger Art und Weise zahlreiche Konzepte vorangetrieben, um das Strassenbauvorhaben breit abstützen zu können. Zwei dieser Konzepte wurden sogar zu eigenen Teilprojekten erhoben. Einerseits wird die räumliche Wirkung der neuen Verkehrsader raumplanerisch begleitet um unvorteilhaften Wildwuchs in der Siedlungsentwicklung zu verhindern. Andererseits werden die vermeintlich negativen Folgen für die Landwirtschaft mittels bereits gestarteten Güterzusammenlegungen egalisiert. In diesem Zusammenhang ist unbedingt zu erwähnen, dass der Erwerb von Massenland bereits erfolgreich in vollem Gange ist. Per Ende 2018 hat die BTS einen Planungsstand eines «Generellen Projekts» gemäss ASTRA-Vorgaben erreicht, so dass der Bundesrat die BTS umgehend genehmigen kann.

Gemäss Erläuterungsbericht ist aber davon auszugehen, dass das ASTRA wieder von vorne beginnt und die Arbeit und die vielen eingesetzten Planungs-Millionen des Kantons Thurgau für «die Katze» sind. Es wird befürchtet, dass alle NEB-Projekte wie qualitativ zweitklassige Projekte behandelt werden, welche vom ASTRA von Grund auf bearbeitet und auch überarbeitet werden müssen. Dieser planerische und volkswirtschaftliche Leerlauf darf nicht passieren. Die Region Oberthurgau verlangt, dass das ASTRA die BTS-Planung wie ihre «eigenen» Projekte unbürokratisch ins Portfolio übernimmt und nicht mehr von vorne startet. Sonst geht viel zu viel Zeit und Geld verloren und der Oberthurgau kann noch mehrere Jahrzehnte warten bis ein heute bewilligungsfähiges Projekt realisiert werden kann. Die Region Oberthurgau ist der Meinung, dass die BTS bei einer speditiven Umsetzung innerhalb 5 bis max. 10 Jahren spätestens 2028 dem Verkehr übergeben werden kann.

### **3. Anträge der Region Oberthurgau**

#### Antrag 1: Priorisierung der BTS als Lückenschliess-Projekt

Die BTS schliesst die Lücke im Nationalstrassennetz zwischen Frauenfeld/Bonau und Arbon bzw. Meggenhus. Das Lückenschliess-Projekt ist prioritär umzusetzen vor Ausbau- und anderen Erweiterungsprojekten.

### Antrag 2: Aufnahme der BTS ins STEP 2030

Die aktuell vorliegende Strategische Entwicklungsplanung Nationalstrasse (STEP) ist zu überarbeiten und die BTS ist sofort in den Realisierungshorizont 2030 bzw. in den Ausbauschnitt 2024 bis 2027 aufzunehmen.

### Antrag 3: Vermeidung von Doppelspurigkeiten und Zeitverlusten bei der Projektübernahme der BTS

Die Projektierung der BTS den Kanton Thurgau ist weit fortgeschritten und kann als «Generelles Projekt» vom Bundesrat genehmigt werden. Es ist zu vermeiden, dass bei der Projektübernahme durch das ASTRA zu viel Zeit verloren geht und das Projekt nochmals von vorne gestartet wird. Die Region Oberthurgau ist der Auffassung, dass bei optimaler Projektumsetzung die BTS in 10 Jahren d.h. 2028 eröffnet werden kann.

### Antrag 4: Die vom ASTRA beantragten, zusätzlichen Stellen sind zu genehmigen

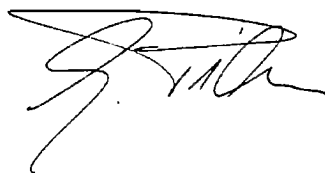
Die scheinbar umstrittenen, vom ASTRA zusätzlich beantragten Stellen zur Bewältigung der Arbeit an den NEB-Strecken und insbesondere zur Weiterentwicklung der BTS sind zwingend zu genehmigen.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin und sehr geehrte Damen und Herren, für die Berücksichtigung unserer Anträge in der weiteren Bearbeitung der Planungen im Nationalstrassennetz.

Freundliche Grüsse



*Stephan Tobler*  
*Präsident der Region Oberthurgau*



*Gilbert Piaser*  
*Geschäftsleiter der Region Oberthurgau*

*Kopie an:*

- Regierung Kanton Thurgau*
- Tiefbauamt Kanton Thurgau*
- Mitglieder der Region Oberthurgau*



Courrier transmis par voie électronique  
à [netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

DETEC  
Madame Doris Leuthard  
3003 Bern

Nyon, le 27 avril 2018 / JV / csm

## Consultation fédérale sur les routes nationales

Madame la Conseillère fédérale,

Nous avons pris connaissance avec intérêt du projet relatif au plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2020-2023, aux grands projets à réaliser sur le réseau des routes nationales, ainsi qu'à l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales avec le crédit d'engagement correspondant.

Le Conseil régional du district de Nyon, association de droit public réunissant 42 communes de l'agglomération du Grand Genève, soutient l'ensemble de ce projet. Nous souhaitons relever en particulier les deux points suivants.

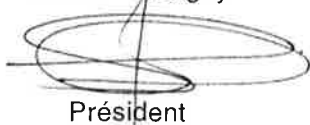
Sur l'autoroute A1, l'intégration du tronçon Coppet – Nyon dans l'horizon de réalisation 2030 au lieu de 2040 répond à la demande que nous avons régulièrement exprimée dans les précédentes consultations relatives au programme fédéral d'élimination des goulets d'étranglement des routes nationales. Cela permet d'envisager la mise à 2x3 voies du tronçon Le Vengeron – Nyon en une seule étape afin d'éviter une situation transitoire difficile entre Coppet et Nyon, et d'économiser la réalisation d'aménagements provisoires, lourds et coûteux à la jonction de Coppet.

S'agissant de l'horizon de réalisation 2040, nous souhaiterions que l'Office fédéral des routes engage les études préliminaires du tronçon Nyon – Aubonne en vue de la prochaine mise à jour du PRODES des routes nationales. A l'image de la démarche en cours pour le tronçon Lausanne – Montreux situé dans le même horizon de réalisation, il s'agirait de préciser le degré de priorité et d'affiner la planification à long terme de ce tronçon très chargé de l'autoroute A1.

Parmi les quatre jonctions autoroutières du district de Nyon, seule celle de Gland ne fait pas l'objet d'une vision à long terme. L'étude en cours, à laquelle l'OFROU participe, vise à favoriser le franchissement des transports publics mais ne traite que du court-moyen terme. Toutefois, avec le fort développement urbain attendu, notamment l'arrivée du projet RDU sur la route de l'Etraz, il s'agit d'anticiper les conséquences à long terme pour la jonction de Gland. Par conséquent, cette jonction devrait faire l'objet d'un traitement spécifique et approfondi pour l'horizon 2030-2040.

En vous remerciant pour l'intérêt que vous porterez à notre prise de position, nous vous prions de recevoir, Madame la Conseillère fédérale, nos salutations les plus cordiales.

Gérald Cretegnny



Président

Patrick Frendiger



Secrétaire général

Copie : Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat vaudois



Bundesamt für Strassen ASTRA  
Per E-Mail an  
netzplanung@astra.admin.ch

Zürich, 25. April 2018 ek | AE, mzs

**Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit**

Vernehmlassung bei Kantonen, Parteien und Verbänden bis 30.04.2018

Stellungnahme des Planungsdachverbands Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU)

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Auftrag des Bundesrats führt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) in der Zeit vom 17. Januar bis 30. April 2018 eine Vernehmlassung zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020 – 2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit durch. Zum Verfahren sind die Kantone, politischen Parteien und Verbände eingeladen.

Mehrere der vorgeschlagenen Massnahmen betreffen den Zürcher Grossraum. Vor diesem Hintergrund hat der Vorstand des Planungsdachverbands Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) an seiner Sitzung vom 27.03.2018 beschlossen eine Stellungnahme zur Vorlage einzureichen. Die RZU ist der Planungsdachverband im Kern des Metropolitanraums Zürich, der von der Stadt Zürich, den sechs umliegenden Planungsregionen und dem Kanton Zürich gebildet wird. Im RZU-Gebiet leben rund 980'000 Einwohnerinnen und Einwohner (2016) und arbeiten etwa 760'000 Beschäftigte (2012 gemäss STATENT).

Aus terminlichen Gründen wurde das Geschäft an den Ausschuss des RZU-Vorstands delegiert. Der Ausschuss besteht aus dem RZU-Präsidenten Max Walter, dem RZU-Vizepräsidenten und Zürcher Stadtrat André Odermatt und dem Chef des Amts für Raumentwicklung des Kantons Zürich, Kantonsplaner Wilhelm Natrup.

Die Stellungnahme der RZU richtet sich an das Bundesamt für Strassen (ASTRA), das für das Verfahren verantwortlich zeichnet. Zusätzlich wird die Stellungnahme auch an den Kanton Zürich gesandt, um diesen



über die Haltung der RZU zu informieren und ihn zu bitten, diese Haltung in die Stellungnahme des Kantons Zürich einfließen zu lassen.

### **Ausgangslage**

Die gesamte Vorlage zielt darauf ab, die Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes zu erhalten und zu verbessern. Der Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020 – 2023 umfasst den Betrieb und Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen. Der Verpflichtungskredit beinhaltet die Massnahmen des Ausbaus 2019, die Planung von Projekten und den damit zusammenhängenden Landerwerb (im Rahmen der Ausbauschritte nach 2019, des Realisierungshorizonts 2040 und weiterer Realisierungshorizonte) sowie den Bau der zweiten Röhre des Gotthard-Strassentunnels. Grundlage dieser Vorlage sind einerseits Prognosen zum Verkehr auf den Nationalstrassen, die eine weitere Zunahme und fehlende Kapazitäten sowie damit verbundene Staus auf dem Nationalstrassennetz voraussagen. Andererseits wurde im Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) eine Priorisierung der Projekte auf den Nationalstrassen vorgenommen. Dieses sieht zwei Realisierungshorizonte vor: Der Realisierungshorizont 2030 für die aus aktueller Sicht prioritären und zweckmässigsten Projekte sowie der Realisierungshorizont 2040 für weitere notwendige Projekte, die jedoch zeitlich weniger dringend bzw. planerisch weniger weit fortgeschritten sind. Sobald Massnahmen aus dem Realisierungshorizont 2030 einen bestimmten Planungsstand erreicht haben, werden sie in einen Ausbauschritt, beispielsweise den vorliegenden Ausbauschritt 2019, übernommen. Der Bundesrat beantragt für die Realisierung dieser Vorhaben jeweils die Freigabe sowie den erforderlichen Verpflichtungskredit.

### **Stellungnahme der RZU**

Entsprechend der Bedeutung des RZU-Gebietes im Kern des Metropolitanraumes Zürich und der damit verbundenen starken verkehrlichen Auslastung des dortigen Nationalstrassennetzes äussert sich die RZU zu verschiedenen sie betreffenden Projekten in der Vorlage. Zudem geht sie auf die Belastung des Siedlungsgebietes durch die Situation auf den Nationalstrassen ein. Die RZU verweist für einzelne Details auf die Stellungnahmen derjenigen Mitgliedsregionen, die sich ebenfalls zur Vorlage und zu den sie betreffenden Massnahmen äussern. Namentlich sind dies die Zürcher Planungsgruppen Glattal (ZPG) und Limmattal (ZPL). Im einzelnen stellt die RZU folgende Anträge:

Die RZU begrüsst grundsätzlich, dass der Bund die Engpassbeseitigung in ihrem Gebiet angeht und diese bereits mit verschiedenen Massnahmen (Pannestreifenumnutzung Limmattaler Kreuz – Urdorf Süd und Wallisellen – Brütisellen, Erweiterung Zürich Flughafen - Verzweigung Zürich Nord) umsetzt. Die in den vorliegenden Unterlagen prognostizierte Verkehrszunahme macht es zwingend, dass die Engpässe frühzeitig angegangen werden. Der RZU ist es dabei ein wichtiges Anliegen, dass nicht allein auf infrastrukturelle Massnahmen fokussiert wird, sondern auch Verkehrsmanagementmassnahmen berücksichtigt werden. Zudem hält sie es für wesentlich, dass bei allen Massnahmen die Situation in der Umgebung der Nationalstrassen mit berücksichtigt wird. Die Vermeidung von Ausweichverkehr auf die



regionalen oder kommunalen Netze und die Reduktion der Lärmbelastung sind beispielsweise wichtige Massnahmen mit Hilfe derer die Wohn- und Aufenthaltsqualität in diesen Gebieten erhalten oder verbessert werden kann.

#### Antrag 1

Die RZU beantragt, dass die Projekte zur Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes und zur notwendigen Behebung der vorhandenen und absehbaren Engpässe in ihrem Gebiet zeitlich und inhaltlich koordiniert werden. Insbesondere betrifft dies das Nationalstrassennetz im Norden von Zürich mit der Glattalautobahn als Kernelement.

#### Begründung zu Antrag 1

Schon jetzt werden mit der dritten Röhre am Gubrist Massnahmen realisiert, die auf einzelnen Abschnitten des Nationalstrassennetzes um Zürich Kapazitätserweiterungen zur Folge haben. Dies kann jedoch entlang der bereits jetzt überlasteten Abschnitte, bei denen keine Kapazitätserweiterungen vorgenommen wurden, zu zusätzlichen Belastungen für das betroffene Siedlungsgebiet führen (u.a. durch Ausweichverkehr und Stau). Diesem Risiko soll durch eine Koordination der Massnahmen und durch allfällige zusätzliche flankierende Massnahmen begegnet werden.

#### Antrag 2

Die Glattalautobahn ist im Rahmen eines Gesamtpakets «Engpassbeseitigung Glattal» einem früheren Realisierungshorizont zuzuteilen und damit zeitgleich mit den anderen Massnahmen nach Inbetriebnahme der dritten Röhre am Gubrist in Angriff zu nehmen.

#### Begründung zu Antrag 2

Zur Entlastung der Ortschaften von Ausweichverkehr und zur Minimierung der Beeinträchtigung der Siedlungsgebiete durch Lärm ist eine zeitnahe Realisierung der Glattalautobahn zwingend notwendig. Nur so können auf dem übergeordneten Netz ausreichende Kapazitäten bereitgestellt werden.

#### Antrag 3

Zu den im STEP bezeichneten Massnahmen sind zwingend flankierende Massnahmen zur Reduktion der Lärm- und Schadstoffbelastung des betroffenen Siedlungsgebietes und zur Entlastung des untergeordneten Strassennetzes von Ausweich- oder Schleichverkehr anzuordnen.

#### Begründung zu Antrag 3

Die Nationalstrassen stellen auf verschiedene Art eine Belastung für ihre Umgebung dar. Die Ausbaumassnahmen haben zum Ziel, die Kapazität zu erhöhen und damit Ausweichverkehre zu verringern. Diese Wirkungen sollten mit flankierenden Massnahmen sichergestellt werden. Gleichzeitig bedeutet die Kapazitätserhöhung eine grössere Verkehrsbelastung, die wiederum eine erhöhte Lärm- und Schadstoffbelastung zur Folge hat. Mit flankierenden Massnahmen sollte diese Belastung für die



angrenzenden Gebiet soweit als möglich reduziert werden. Hierzu sind auch Geschwindigkeitsbegrenzungen miteinzubeziehen.

#### Antrag 4

Die RZU beantragt, dass die geplanten Pannestreifenumnutzungen periodisch auf ihre Wirksamkeit geprüft und bei fehlendem Bedarf oder ungünstigen und unerwünschten Wirkungen rückgebaut werden.

#### Begründung zu Antrag 4

Pannestreifenumnutzungen sind eine gute Massnahme, um kurzfristig Kapazitätserweiterungen auf Nationalstrassen realisieren zu können. Auf den Nationalstrassen im Raum Zürich können dadurch Engpässe behoben und es kann die Leistungsfähigkeit erhalten werden. Jedoch hinterfragt die RZU dauerhafte Pannestreifenumnutzungen und insbesondere die aus den Unterlagen zu entnehmende generelle Kapazitätserweiterung über die Pannestreifenumnutzung auf der A1 zwischen Zürich Nord und Brütisellen. Die Pannestreifenumnutzung im Raum Glattal sollte in Abstimmung mit der Realisierung des Gubristausbaus und der Netzlückenschliessung der Oberlandautobahn als temporäre Massnahmen angewendet werden. Nach Fertigstellung der Glattalautobahn ist diese Kapazitätserweiterung allenfalls nicht mehr nötig und sollte dementsprechend rückgängig gemacht werden.

#### Antrag 5

Die RZU beantragt, dass ihre Regionen in die Planung der einzelnen Massnahmen angemessen eingebunden werden und die Möglichkeit zur Stellungnahme schon frühzeitig gegeben ist. Insbesondere trifft dies auf den Abschnitt Limmattaler Kreuz – Urdorf Süd zu, für den 2019 Projektstudien vorliegen sollen.

#### Begründung zu Antrag 5

Die Nationalstrassen übernehmen in den Agglomerationen eine wichtige Funktion für den Ziel-, Quell- und Binnenverkehr und tragen damit zur Entlastung des regionalen und innerörtlichen Strassennetzes bei. Gleichzeitig beeinträchtigen die Lärmbelastung und der Ausweichverkehr die Siedlungsqualität entlang der Nationalstrassen. Vor diesem Hintergrund sollten die betroffenen Regionen in die sie betreffenden Projekte einbezogen werden.

#### Antrag 6

Die RZU beantragt die Streichung des Ausbaus des Abschnittes Wettingen - Limmattaler Kreuz aus dem Realisierungshorizont 2040.

#### Begründung zu Antrag 6

Entsprechend der Stellungnahme zum Sachplan Infrastruktur Nationalstrassen der RZU vom 12. April 2017 bedeutet der Ausbau des genannten Abschnittes eine Zuführung von zusätzlichem Verkehr in den Raum Zürich, der dort nicht vom Netz aufgenommen werden kann. Aus diesem Grund ist auf diesen Ausbau zu verzichten.



Wir danken Ihnen nochmals für die uns eingeräumte Möglichkeit zur Stellungnahme und hoffen, dass Ihnen unsere Ausführungen dienlich sind.

Mit freundlichen Grüssen

Im Namen des Vorstands der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU)

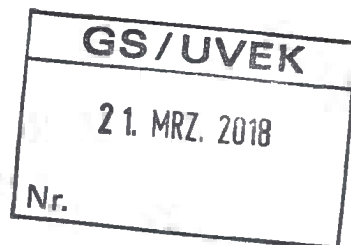
A handwritten signature in blue ink, consisting of several bold, sweeping strokes.

Max Walter  
Präsident der RZU  
Gemeindepräsident von Regensdorf

A handwritten signature in black ink, written in a cursive style that reads 'A. Odermatt'.

André Odermatt  
Vizepräsident der RZU  
Stadtrat von Zürich

Stadt Amriswil  
Stadtrat



Arbonerstrasse 2  
Postfach 1681  
8580 Amriswil  
E-Mail [info@amriswil.ch](mailto:info@amriswil.ch)  
Internet [www.amriswil.ch](http://www.amriswil.ch)  
Telefon 071 414 11 11  
Telefax 071 414 11 83  
Direktwahl 071 414 12 32

Eidgenössisches  
Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
3003 Bern

Amriswil, 20. März 2018 SA/rh

## Weichenstellung für die Zukunft des Thurgaus!

**Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit, Vernehmlassungseingabe der Stadt Amriswil**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die von Ihrem Departement eröffnete Vernehmlassung und die damit verbundene Gelegenheit zur Stellungnahme.

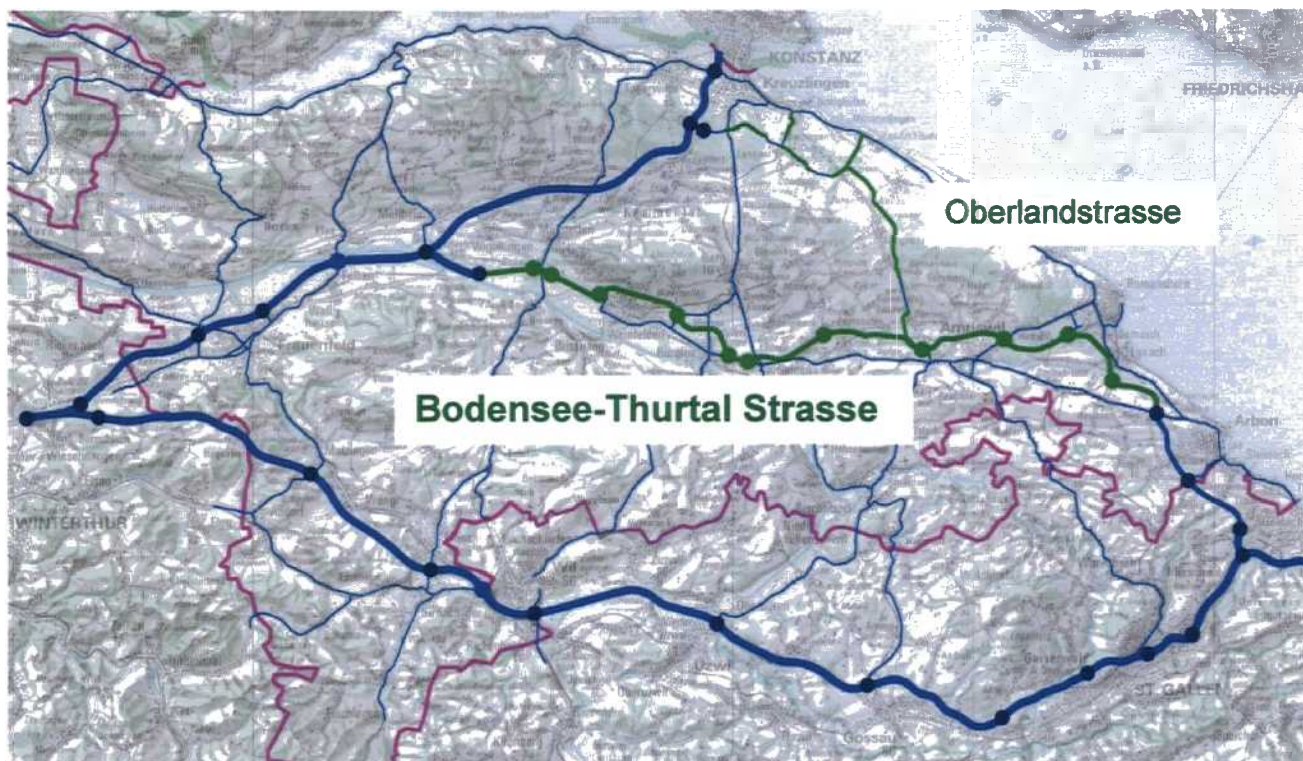
**Der Regierungsrat des Kantons Thurgau hat Ihnen mit Datum vom 6. März 2018 eine detaillierte Vernehmlassungseingabe zugestellt. Auf die Wiederholung dieses umfassenden Textes verzichten wir an dieser Stelle. Gerne bestätigen wir Ihnen aber, dass wir die detaillierte Eingabe der Thurgauer Regierung vollumfänglich unterstützen.**

Mit dem neuen strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP) stellt der Bund sicher, dass die eidgenössischen Räte periodisch über Erweiterungsprojekte befinden können. Ein solches Erweiterungsprojekt stellt auch die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) dar, der die Thurgauer Stimmberechtigten schon am 23. September 2012 deutlich zugestimmt haben. In der Stadt Amriswil, die von den geplanten Strassenbauten besonders stark betroffen ist, betrug der Ja-Stimmen-Anteil mehr als 65 %, dies bei einer Rekord-Stimmbeteiligung von 58 %!

Die BTS ist sowohl für die Bevölkerung wie auch für die Wirtschaft im Thurgau von grösster Wichtigkeit. Sie soll die Dörfer und Städte im Oberthurgau und im Thurtal vom Verkehr entlasten und besser an das nationale Netz anbinden. Diese Ziele sind für uns von vorrangiger Bedeutung. Einerseits muss die entlang der heutigen Hauptverkehrsachse lebende Bevölkerung von den Belastungen des Strassenverkehrs geschützt werden. Andererseits benötigt das wirtschaftliche Entwicklungsgebiet im Oberthurgau dringend einen besseren Anschluss an den Wirtschaftsraum Zürich, damit Arbeitsplätze erhalten oder geschaffen werden können.

Zusammen mit der kantonal zu finanzierenden Oberlandstrasse OLS, der eine wichtige Rolle bei der Verkehrsentslastung und der Verbindung in den süddeutschen Wirtschaftsraum zukommt, werden mit der BTS die Weichen für die Zukunft des Thurgaus gestellt.





- **Im Hinblick auf das nächste STEP-Nationalstrassen bitten wir Sie eindringlich, die Weichenstellung im Thurgau zu ermöglichen, indem die Bodensee-Thurtal-Strasse BTS in den Realisierungszeitpunkt 2030 und dort in den Ausbauschritt 2024 – 2027 aufgenommen wird.**

Volk und Stände haben am 12. Februar 2017 der NAF-Vorlage und damit der Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr zugestimmt. Auch die Stimmberechtigten im Thurgau haben dieser Vorlage zugestimmt; dies mit der klaren Erwartung, dass der NAF nicht nur den grossen Wirtschaftsmetropolen unseres Landes, sondern auch den Randregionen einen spürbaren Nutzen bringt. Der NAF hat dafür zu sorgen, dass in allen Landesgegenden ausreichend leistungsfähige Strasseninfrastrukturen zur Verfügung stehen, also auch im Thurgau!

Noch vor dem geplanten Übergang der sogenannten NEB-Strecken von den Kantonen an den Bund per 1. Januar 2020 wird die Thurgauer Regierung den zuständigen Bundesbehörden das Generelle Projekt für die BTS übergeben können. Wir sind überzeugt, dass auch der Bund die Zweckmässigkeit des ausgearbeiteten Projekts bestätigen wird.

Die Stadt Amriswil leidet seit vielen Jahren unter dem immensen Durchgangsverkehr und hat wirtschaftliche Nachteile zu erleiden, da kein Anschluss an das Nationalstrassennetz besteht. Wir setzen deshalb grosse Hoffnungen in den Bau der BTS und damit verbunden in Sie.

Freundliche Grüsse

Stadtrat Amriswil  
Der Stadtpräsident

Martin Salvisberg

Der Stadtschreiber

Roland Huser

Kopie an Departement für Bau und Umwelt des Kantons Thurgau, Frau Regierungspräsidentin Carmen Haag, Verwaltungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Kopie an Nationalrätin Diana Gutjahr, Rütistrasse 29c, 8580 Amriswil





[netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

Liestal, 24. April 2018

**Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2020 – 2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit**

Sehr geehrte Damen und Herren

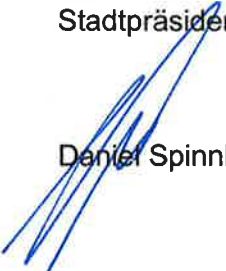
Wir haben die Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2020 – 2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit studiert.

Die Umfahrung Liestal, A22, wird gemäss unseren Unterlagen am 1.1.2020 vom Bund übernommen. Sie bildet für die Stadt Liestal und die Umgebung eine wesentliche Verkehrsinfrastruktur auf die unter keinen Umständen verzichtet werden kann - und sie ist dringend sanierungsbedürftig. Insbesondere weist das Ergolzviadukt, welches auf einer Länge von 760 m über der Ergolz verläuft grosse Schäden auf. Das Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft hat verschiedene Varianten geprüft und schlägt eine Instandsetzung mit dem Einsatz von Ultra-Hochleistungs-Faserbeton vor. Damit kann die Nutzungsdauer um weitere 30 Jahre verlängert werden. Dieser Zeitraum muss zwingend genutzt werden um ein alternatives Bauprojekt, welches die bestehende Umfahrung ersetzt, zur Realisierungsreife zu bringen und seine Finanzierung sicherzustellen.

In der nun vorliegende Vorlagen ist die Umfahrung Liestal A22 allerdings nicht erwähnt. Angesichts der Bedeutung der Funktionstüchtigkeit dieses Strassenabschnitts für die Stadt Liestal und ihre Umgebung, bitten wir Sie dringend, die Instandstellung und den Ersatz der A22 in ihre Langfristplanungen aufzunehmen und die hierzu benötigten finanziellen und personellen Ressourcen verbindlich einzuplanen.

Freundliche Grüsse

**Stadt Liestal**  
Stadtpräsident

  
Daniel Spinnler

Stadtverwalter

  
Benedikt Minzer

Kopie an:

- Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft

## **Stadtratsbeschluss Nr. 182**

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK  
Kochergasse 6  
3003 Bern

**Vernehmlassung zum Ausbauschritt 2019  
für die Nationalstrassen mit dem  
dazugehörigen Verpflichtungskredit  
Stellungnahme**

Sitzung vom 18. April 2018

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Luzerner Stadtrat dankt Ihnen bestens für die Gelegenheit, zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 Stellung zu nehmen. Die Stadt Luzern ist mit zwei Projekten im Ausbauschritt 2019, dem Bypass Luzern inkl. Ergänzung Süd sowie Rotsee-Buchrain («Ausbau Nord»), direkt betroffen.

### **Ausgangslage**

Gute Verkehrsinfrastrukturen sind eine entscheidende Grundlage für die hohe Standortattraktivität der Schweiz. Städte und Agglomerationen sind auf ein leistungsfähiges Strassen- und Schienennetz angewiesen. Ein angemessen ausgebautes Nationalstrassennetz nimmt einen beträchtlichen Teil des Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs in den Stadt- und Agglomerationsgebieten auf und entlastet damit die innerstädtischen Strassennetze sowie das Kantonsstrassennetz der Agglomeration. In der Agglomeration Luzern bilden die Nationalstrassen N2 und N14 das Rückgrat des übergeordneten Strassennetzes.

Kapazitätsengpässe auf der Nationalstrasse führen bereits heute zu Ausweichverkehr in den Agglomerationsgemeinden und belasten das städtische Strassennetz. Darunter leiden Besucherinnen und Besucher, die Bevölkerung und auch die Wirtschaft. Der Luzerner Stadtrat ist davon überzeugt, dass die Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz im Raum Luzern für eine lebenswerte Stadtentwicklung und für eine prosperierende Agglomeration notwendig ist. Ein funktionierendes Nationalstrassennetz schafft Kapazitätsreserven zur Förderung von flächeneffizienten Verkehrsarten wie öffentlicher Verkehr, Velo- und Fussverkehr. Dies ist der wesentliche Pfeiler der städtischen Mobilität.

Die Nationalstrassen entlasten lokale und regionale Strassen. Sie belasten aber zugleich die unmittelbare Umgebung in unterschiedlicher Hinsicht: Lärm, Abgase, zerschnittene Quartiere. Bei den prioritären Erweiterungen im Realisierungshorizont 2030, die gemäss Vorlage schwergewichtig

in städtischen Räumen liegen, sind grosse Anstrengungen hinsichtlich Lärmschutz und städtebaulicher Aufwertung zwingend. Nur wenn entsprechende Massnahmen bereits in der Planungsphase konkretisiert werden, sind Projekte im städtischen Raum mehrheitsfähig.

Die Zuteilung zweier Projekte im Raum Luzern in den Ausbauschnitt 2019 ist für den Luzerner Stadtrat aufgrund der Dringlichkeit der Engpassbeseitigung nachvollziehbar. Der Stadtrat äussert sich in der vorliegenden Stellungnahme mehrheitlich zu diesen beiden Projekten und begrüsst die Weitsicht des Bundesrates, das ursprüngliche Gesamtsystem Bypass (inkl. Erweiterung Nord und Ergänzung Süd) in zwei Projekte, den Bypass (inkl. Ergänzung Süd) sowie den «Ausbau Nord», zu trennen.

Die Stellungnahme des Luzerner Stadtrates orientiert sich im Weiteren am Fragebogen zur Vernehmlassung.

## **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

### **1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?**

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 Zielsetzungen für Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Nationalstrassennetzes (S. 20 erl. Bericht) sind korrekt. Das Ziel der Verträglichkeit müsste künftig höher zu gewichten sein, als dies heute der Fall ist. Nur dann können Nationalstrassenprojekte im städtischen Raum realisiert werden. Weiter ist vom UVEK eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung der Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems gefordert.

Das Beispiel Bypass Luzern zeigt, dass genau diese Verträglichkeit ein zentraler Erfolgsfaktor wäre. Gegenwärtig ist aus Sicht des Luzerner Stadtrates die Verträglichkeit durch ein (integrales) Element des Bypasses, nämlich das kantonale Projekt Spange Nord, nicht gegeben. Er erwartet, dass alle integralen Bestandteile von Nationalstrassenprojekten, auch wenn sie in der Zuständigkeit des Kantons liegen, die Siedlungsverdichtung nach innen fördern und nicht hemmen oder gar behindern.

### **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. Von den Überlastungen ist letztlich auch das nachgeordnete städtische Strassennetz betroffen. Das allgemeine Postulat wird allerdings auf Projektebene nicht abgebildet. Bei der Konzeption der einzelnen Projekte ist das ASTRA gefordert, die aktuelle Lage sowie die angepeilten Effekte an den Schnittstellen zum kantonalen und städtischen Netz zu beziffern. Diese Analyse muss die Grundlage für ein gemeinsames Vorgehen der zuständigen Behörden auf allen drei Staatsebenen sein, mit geeigneten Begleitmassnahmen auf allen Netzebenen.

## **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?**

k. A.

## **Grössere Vorhaben**

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

k. A.

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

k. A.

## **Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen**

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

Folgende Elemente sind anzupassen:

- Das Zukunftsbild von mindestens sechsspurigen Nationalstrassen in allen metropolitanen 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. Der Ausbau des Netzes muss sich auf ortsspezifische Kriterien abstützen, welche Bund, Kantone und Gemeinden gemeinsam definieren.
- Die Überlegungen hinsichtlich von Redundanzen auf Nationalstrassenebene sind realitätsfern. Für den Luzerner Stadtrat ist beispielsweise im Projekt Bypass das Angebot von 10 Fahrspuren unterteilt in eine Stadtautobahn und eine Transitaubahn verteilt auf 3 bzw. 4 Tunnelröhren nicht nachhaltig und auch nicht zukunftsgerichtet. Eine quasi doppelte Führung der Nationalstrasse für Unterhaltszwecke oder weitere Notfälle hält er für schwierig vermittelbar.
- Es ist nicht nachvollziehbar, warum das ASTRA in verschiedenen Teilen der Vorlage mit verschiedenen Zielsetzungen operiert (vgl. Kapitel 2.1.2 resp. 2.3.3.2). Um die angestrebte grössere Transparenz und Verständlichkeit zu erzielen, sind die Zielvorstellungen zu vereinheitlichen.
- Die Nachhaltigkeitsbewertung gemäss Kapitel 2.3.6 ist verkürzt dargestellt: Gestärkte Agglomerationskerne und wohnliche Siedlungsgebiete sind nicht automatische Begleiterscheinungen von neuen Nationalstrassen. Insbesondere wenn mit der Engpassbeseitigung Bypass mit dem integralen Projekt Spange Nord bis zu vierspurige Strassen durch Wohngebiete geplant werden, kann von wohnlichen Siedlungsgebieten keine Rede mehr sein. Ein wenig irritiert ist der Luzerner Stadtrat auch über die mit der Nachhaltigkeit verbundenen Aussagen in Anhang 6,

wo von «praktisch keinen Auswirkungen auf das Landschafts- und Ortsbild und keiner Zerschneidung von Lebensräumen» die Rede ist. Angesichts einer neuen 170 m langen vierspurigen Brücke auf über 20 m Höhe beurteilt er diesen Punkt klar anders. Aus Perspektive der Stadt Luzern genügt diese Nachhaltigkeitsbewertung nicht.

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

k. A.

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

Der Luzerner Stadtrat begrüsst den Fokus auf funktionsfähige Nationalstrassen in den Agglomerationen. Diese Vorhaben haben gemäss ASTRA positive Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung nach innen und entlasten das städtische Strassennetz. Im konkreten Fall Luzerns kann der Stadtrat diese Ansicht des ASTRA nicht teilen. Im Zusammenhang mit dem Projekt Bypass sieht das kantonale Projekt Spange Nord eine neue vierspurige Strasse durch gewachsene Siedlungsstrukturen in der Stadt vor. Zudem wird der Lebensraum rund um das grösste Stadtluzerner Schulhaus reduziert und die Aufenthaltsqualität verringert. Der Stadtrat distanziert sich von diesem Projektbestandteil, da er die angestrebte Siedlungsentwicklung behindert, und nimmt dies als Beispiel, dass Strassenprojekte nicht per se eine positive Auswirkung haben.

Bei der Zuteilung der Projekte wird ein zweistufiges Verfahren angewendet. In der ersten Phase werden Projekte einer umfassenden Beurteilung unterzogen (Stichwort NISTRA). In der zweiten Phase werden weitere Aspekte berücksichtigt. Da sich Projekte jedoch im Laufe der Zeit ändern und an neue Gegebenheiten angepasst werden (vgl. Kap. 2.3.1. erl. Bericht), ist aus Sicht des Stadtrates nach wesentlichen Projektveränderungen, spätestens beim Abschluss jeder Projektphase eine umfassende Nachhaltigkeitsbeurteilung im Sinne von NISTRA zwingend notwendig. Als Beispiel nennt er das Projekt Bypass, bei welchem die umfassende Nachhaltigkeitsbeurteilung nach NISTRA in einem frühen Projektstand erfolgte. Das gegenwärtige Gesamtprojekt umfasst mit dem kantonalen Projekt Spange Nord einen Bestandteil, der damals nicht einer umfassenden Beurteilung nach NISTRA, sondern lediglich einer Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen wurde.

Die Zuteilung der Erweiterungsprojekte Bypass und Ausbau Nord zum Realisierungshorizont 2030 bzw. Ausbausritt 2019 beurteilt der Luzerner Stadtrat unterschiedlich. Der **Ausbau Nord** ist aus seiner Sicht mehrheitsfähig, und das generelle Projekt könnte in der nächsten Projektphase durch zusätzliche Optimierungen der Anschlüsse Buchrain, Emmen-Süd und Emmen-Nord sogar noch gewinnen. Daher beurteilt er die Zuteilung in den Realisierungshorizont 2030 bzw. Ausbausritt 2019 als **richtig und notwendig**.

Das Projekt **Bypass** hingegen sieht der Luzerner Stadtrat aufgrund des nicht stadtverträglichen kantonalen Bestandteiles Spange Nord als **gefährdet**. Aus seiner Sicht ist keine Einigung zwischen der Stadt und dem Kanton absehbar. Der Stadtrat sieht bei den vorliegenden Dimensionen des Projekts keine Anpassungsmöglichkeiten hin zu einem stadtverträglichen und somit mehrheitsfähigen Projekt. Der Stadtrat fordert daher einen Bypass ohne Ausbau und Inbetriebnahme des Autobahnanschlusses Lochhof bzw. Spange Nord, um die notwendige Engpassbeseitigung auf der Nationalstrasse nicht zu gefährden. Da dies eine Überprüfung und Anpassung des generellen Projekts durch das ASTRA mit sich bringt, ist für den Stadtrat denkbar, dass der Bypass nicht mehr im

Ausbauschnitt 2019 berücksichtigt werden kann. Nichtsdestotrotz ist er von der Notwendigkeit der Engpassbeseitigung auf der N2 in Form eines Bypasses überzeugt.

Diese Forderung stützt sich unter anderem auf die Aussagen in Kap. 2.3.4.3. erl. Bericht, wonach «Erweiterungsvarianten zu bevorzugen sind, die zur städtebaulichen Sanierung der Situation beitragen». Der Luzerner Stadtrat sieht in einem angepassten Bypass ohne den neuen Autobahnezubringer durch Siedlungsgebiet eine durchaus volkswirtschaftlich vertretbare Lösung und die einzig städtebaulich vertretbare Lösung.

## Weitere Bemerkungen

### 9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

k. A.

## Anträge und Forderungen

- Das Projekt Ausbau Nord soll im Realisierungshorizont 2030 bzw. Ausbauschnitt 2019 bestätigt werden.
- Die Freigabe des Projekts Bypass im Ausbauschnitt 2019 soll nur unter der Voraussetzung eines Verzichts auf das kantonale Projekt Spange Nord bzw. den Anschluss Lochhof erfolgen.
- Der Ausbau des Netzes muss sich auf ortsspezifische Kriterien abstützen, welche Bund, Kantone und Gemeinden gemeinsam definieren. Ein generalisiertes Ausbauziel ist verfehlt und birgt die Gefahr von Überkapazitäten.
- Die Zielsetzungen für die künftige Netzentwicklung müssen den Faktor Verträglichkeit höher gewichten, als dies bisher der Fall war. Nur dann können Nationalstrassenprojekte im städtischen Raum überhaupt realisiert werden.
- Am Ende jeder Projektphase soll eine umfassende Nachhaltigkeitsbeurteilung vorgesehen werden. Damit können negative Effekte von Projekterweiterungen oder Projektanpassungen erkannt werden.
- Bei der Konzeption der einzelnen Projekte muss das ASTRA die Effekte an den Schnittstellen zum kantonalen und städtischen Netz prüfen. Diese Analyse muss die Grundlage für ein gemeinsames Vorgehen der zuständigen Behörden auf allen drei Staatsebenen sein, mit geeigneten Begleitmassnahmen auf allen Netzebenen.
- Der Ausbauplanung ist auf Ebene UVEK eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung der Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems zugrunde zu legen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Beat Züsli  
Stadtpräsident



Dr. Urs Achermann  
Stadtschreiber





Madame la Conseillère fédérale  
Doris Leuthard  
Cheffe du DETEC  
Palais fédéral Nord  
Kochergasse 10  
3003 Berne

N/réf. HJ/cw

H:\14\_routes\100\_correspondance\reponse\_consultation\_routes\_nationales.docx

Delémont, le 30 avril 2018

### **Prise de position de la Ville de Delémont**

**Projet relatif au plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2020-2023, aux grands projets à réaliser sur le réseau des routes nationales, ainsi qu'à l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales avec le crédit d'engagement correspondant**

Madame la Conseillère fédérale,  
Mesdames, Messieurs,

La Ville de Delémont a pris connaissance de la procédure de consultation concernant l'objet susmentionné.

Avec ce projet, le Conseil fédéral présente la version actualisée du programme de développement stratégique (PRODES) des routes nationales ainsi que les grands projets sur le réseau des routes nationales. Il sollicite sur cette base un crédit d'engagement de 4,651 milliards de francs pour les grands projets, les projets d'extension prévus dans le cadre de l'étape d'aménagement 2019 et la planification des autres projets d'extension. Il propose également un plafond de dépenses de 8.156 milliards de francs pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations du réseau des routes nationales sur la période 2020-2023.

Dans l'arrêté fédéral concernant le plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2020-2023, le montant de 8.156 milliards de francs comprend des montants étalés sur 4 ans pour l'exploitation et l'entretien des routes nationales. Dès 2020, la route H18 Delémont - Bâle, sur territoire jurassien, sera englobée dans le réseau des routes nationales dont la Confédération assumera l'exploitation et l'entretien.

La Ville de Delémont souligne la nécessité d'investir sur ce tronçon. Elle rappelle que le Canton du Jura subit une perte de contribution de 1.3 millions de francs par année et demande que la Confédération investisse dans les travaux d'entretien dans ce secteur. Ceux-ci ont déjà été annoncés à l'Office fédéral des routes qui, pour l'heure, les a enregistrés.



Après la reprise du tronçon H18 Delémont - Bâle dans le réseau des routes nationales au 1er janvier 2020, il est mentionné, dans le rapport explicatif pour la consultation, que l'OFRO "réalisera des études approfondies du trafic, de l'urbanisme, de la technique environnementale et évaluera l'opportunité des projets de contournement et d'élargissement développés dans les cantons. Les projets appropriés du point de vue de la Confédération seront repris dans le PRODES des routes nationales".

Au final, la Ville de Delémont se rallie et soutient les prises de position de l'agglomération de Delémont, du Gouvernement jurassien et de la DTAP qui vous ont également été transmises.

AU NOM DU ~~CONSEIL~~ COMMUNAL

La chancelière :

Edith Cuttat Gyger



2

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Strassen ASTRA  
Per E-Mail an:  
[netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

Dübendorf, 15. März 2018

**Strategisches Entwicklungsprogramm (STEP) – Vernehmlassung bei Kantonen, Parteien und Verbänden, Stellungnahme der ZPG**

Sehr geehrte Damen und Herren

Momentan läuft die Vernehmlassung zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP). Adressaten im Rahmen der Vernehmlassung sind Kantone, Parteien und Verbände.

Aufgrund der grossen Bedeutung respektive Betroffenheit der Region hat sich die ZPG dazu entschieden, ebenfalls eine Stellungnahme abzugeben. Die Geschäftsleitung der ZPG hat das Geschäft an der Sitzung vom 15. März 2018 beraten.

**1. Inhalte der Vorlage (Quelle Faktenblätter des Bundesamts für Strassen ASTRA)**

Um die Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes zu erhalten und zu verbessern, sollen die Autobahnen an neuralgischen Stellen gezielt ausgebaut werden. Mit dem am 12. Februar 2017 von Volk und Ständen angenommenen Fond für Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr (NAF) wurden die Grundlagen/Mittel dafür geschaffen.

Daraufhin startete am 1. Januar 2018 auch das Strategische Entwicklungsprogramm (STEP). Dieses umfasst alle aufgrund von Engpässen bzw. Problemstufen ermittelten Ausbau- und Erweiterungsprojekte der Nationalstrassen und nimmt eine Priorisierung vor. Die zu sanierenden Engpässe wurden dabei in 4 Module mit unterschiedlicher Priorität eingeteilt: Ausbauschnitt 2014, Ausbauschnitt 2019 sowie ein Realisierungshorizont 2030 und 2040. Die Projekte bis und mit Ausbauschnitt 2019 sind bereits zur Freigabe beantragt oder deren Realisierung bereits verbindlich beschlossen. Die Projekte im Realisierungshorizont 2030 sind soweit fortgeschritten, dass sie innerhalb der nächsten Berichtsperiode voraussichtlich Baureife erlangen. Denn das Parlament genehmigt das Programm in der Regel alle vier Jahre und gibt fortgeschrittene Projekte frei. Im Realisierungshorizont 2040 sind Projekte zusammengefasst, die zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit ebenfalls notwendig, jedoch zeitlich weniger dringend sind. Auch sind sie planerisch weniger weit fortgeschritten.

STEP enthält auch das Objekt „Glattalautobahn“, für welches mit der Annahme des NAF eine Rechtsgrundlage für die Konkretisierung und Realisierung geschaffen wurde.

Folgende Projekte sind im STEP gemäss der Vernehmlassungsvorlage vom 17.01.2018 vorgesehen:

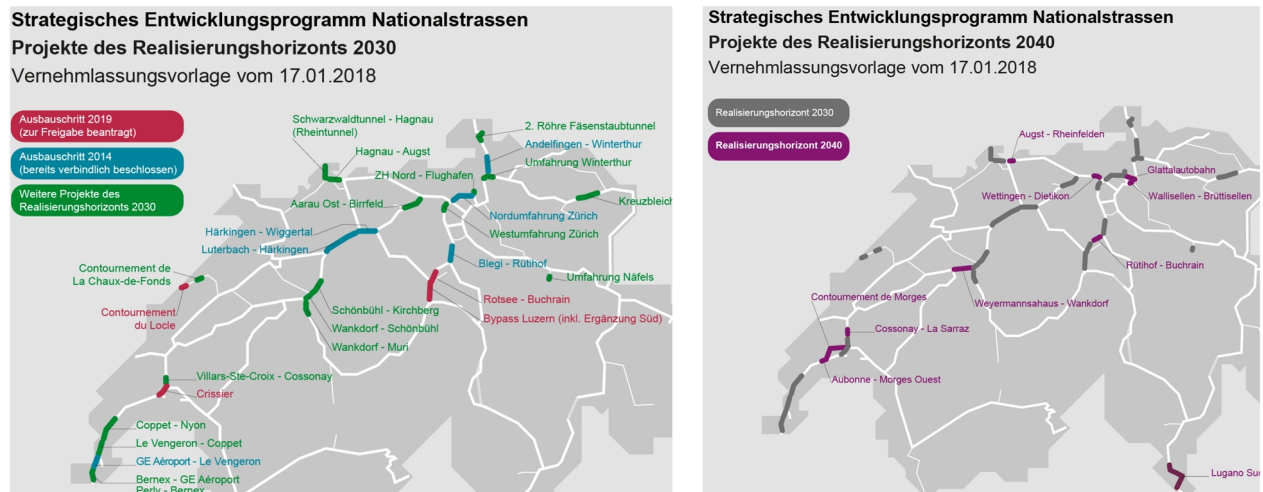


Abbildung 1 (links): Projekte, die im STEP dem Realisierungshorizont 2030 zugeordnet sind und Abbildung 2 (rechts): Projekte, die im STEP dem Realisierungshorizont 2040 zugeordnet sind (Quelle: Bundesamt für Strassen ASTRA)

Für die Region Glattal sind folgende Projekte von Bedeutung:

- Die **Nordumfahrung** ist bereits verbindlich beschlossen und befindet sich in Realisierung. Dabei sind die Erweiterung der Fahrbahnen auf durchgehend sechs Fahrstreifen, damit verbunden eine dritte Tunnelröhre durch den Gubrist, Anpassungen an den Anschlüssen und Lärmschutzmassnahmen vorgesehen. Die voraussichtliche Inbetriebnahme ist für das Jahr 2025 geplant.
- Die **Erweiterung Zürich Flughafen Kloten bis Verzweigung Zürich Nord** ist gemäss STEP für den Realisierungshorizont 2030 geplant. Diese Massnahme beinhaltet den Ausbau dieses Abschnitts auf sechs Fahrstreifen.
- Die **permanente Pannestreifenumnutzung im Bereich Wallisellen bis Brüttisellen** ist gemäss STEP für den Realisierungshorizont 2040 geplant. Zurzeit sind kurzfristige Übergangsmassnahmen in Umsetzung (2017 – 2021). Diese beinhalten: eine Verkehrsoptimierung (Installation dynamisches System wie Geschwindigkeitsbegrenzung, -harmonisierung bei dichtem Verkehr, bei Stau, bei Glatteis etc.), den Einbau eines lärmarmen Belages, die Verlängerung / Anpassung der Zufahrtsrampen und die Vorbereitung für die zukünftige Pannestreifenumnutzung.
- Die Netzergänzung **Glattalautobahn** zwischen der Verzweigung Zürich Nord bis zur Verzweigung Brüttisellen ist gemäss STEP für den Realisierungshorizont 2040 geplant. Diese Massnahme beinhaltet den Neubau eines 5 km langen Tunnels mit vier Fahrstreifen (beide Richtungen) und entsprechenden Anschlüssen an das bestehende Netz.
- Weiter wird die Autobahn zwischen dem Brüttiseller Kreuz und der Kantonsgrenze bei Rütli im Jahr 2020 zum Teil des Schweizer Nationalstrassennetzes. Dieser Abschnitt beinhaltet auch die Lückenschliessung der Oberlandautobahn.

## Stellungnahme der ZPG

In Anlehnung an die bereits verfassten Stellungnahmen<sup>1</sup> sind nachfolgend, basierend auf dem aktuellen Informationsstand, nochmals die wichtigsten Anliegen und Begründungen der ZPG zusammengefasst.

**Kenntnisnahme 1:** Grundsätzlich wird begrüsst, dass der Bund die Engpassbeseitigung anstrebt. Dies ist zwingend notwendig, da sich die Engpässe mit dem Kapazitätsausbau der Nordumfahrung Zürich im Glattal zusätzlich stark verschärfen werden.

**Kenntnisnahme 2:** Die ZPG begrüsst, dass die A51 zwischen Zürich Nord und Flughafen als Engpass im STEP mit Realisierungshorizont 2030 enthalten ist. Bereits heute weicht der Verkehr auf das regionale und lokale Strassennetz aus und belastet die Ortszentren.

**Kenntnisnahme 3:** Die ZPG begrüsst, dass auf dem Abschnitt der A1 zwischen Zürich Nord und Brütisellen bereits Projekte zur Entschärfung der vorhandenen Engpässe, der Reduktion der Lärmbelastung für die umliegenden Ortschaften, zur Verbesserung der Sicherheit und zur Vermeidung von Ausweichverkehr vorgesehen sind und sich in Umsetzung befinden. Weiter geht aus den Unterlagen hervor, dass die permanente Umnutzung der Pannestreifen im STEP mit Realisierungshorizont 2040 enthalten sind.

**Antrag 1:** Die ZPG beantragt, dass die verschiedenen Projekte zur Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes und zur Behebung der Engpässe im Raum Zürich Nord / Glattal / Winterthur zeitlich und inhaltlich koordiniert und aufeinander abgestimmt werden. Dies gilt auch für Objekte, welche erst im Jahr 2020 in der Kompetenz des Bundes liegen und im STEP noch nicht enthalten sind, namentlich die Oberlandautobahn.

**Begründung:** Die Engpässe auf dem Hochleistungsstrassennetz im Glattal sind bereits heute vorhanden und die Autobahnen stark ausgelastet. Die Engpässe werden sich zukünftig, insbesondere mit dem Ausbau der Nordumfahrung, verschärfen.

Die Engpässe im Gebiet Glattal sind zwingend zeitlich aufeinander abgestimmt zu beheben, um die Ortschaften nachhaltig vom Ausweichverkehr zu entlasten. Die Beeinträchtigung der Siedlungsgebiete durch Lärm ist zu minimieren und die geplanten Infrastrukturen sind siedlungs- und landschaftsverträglich einzubetten.

**Antrag 2:** Die ZPG beantragt, dass die Engpässe entlang der A1 / A51 als Gesamtpaket „Engpass Glattal“ im STEP bezeichnet und mit der Priorität „Realisierungshorizont 2030“ umgesetzt werden. Mit der Zusammenführung zum Gesamtpaket „Engpass Glattal“ ist die Netzergänzung „Glattalautobahn“ in den Realisierungshorizont 2030 aufzunehmen. Dies dient dazu, die sich zukünftig weiter verschärfenden Engpässe im Glattal, im Anschluss an die

---

<sup>1</sup> Zweckmässigkeitsbeurteilung Glattalautobahn, Sachplan Infrastruktur Strassen, Kantonaler Richtplan Zürich

Inbetriebnahme der 3. Röhre am Gubrist, als Gesamtprojekt zeitgleich zu beheben.

Die im STEP bezeichneten Massnahmen sind mit flankierenden Massnahmen zur nachhaltigen Reduktion der Lärmbelastungen der umliegenden Ortschaften<sup>2</sup> sowie zur Entlastung des untergeordneten Strassennetzes abzustimmen. Im Rahmen des Gesamtprojekts sind diese zu koordinieren und kurzfristig anzugehen. Dies gilt für die Bau- und die Betriebsphasen.

**Begründung:** Die Engpassbeseitigung im Gebiet Glattal ist zwingend als Gesamtprojekt zu planen und umzusetzen, um die Ortschaften nachhaltig vom Ausweichverkehr zu entlasten und die Beeinträchtigung der Siedlungsgebiete durch Lärm zu minimieren. Dies gilt auch für die Bauphasen, welche bereits am Laufen sind. Um die notwendigen Kapazitäten des übergeordneten Netzes sicherzustellen und das regionale und lokale Strassennetz vom Ausweichverkehr zu entlasten, ist eine zeitnahe Umsetzung der Glattalautobahn zwingend notwendig.

Die Festlegung als Gesamtprojekt wird auch von der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) gemäss Antrag zuhanden des Kantonsrates vom 14. Februar 2017 gestützt.

Antrag 3:

Die ZPG geht davon aus, dass die Pannenstreifenumnutzung (PUN) auf dem Abschnitt der A1 zwischen Zürich Nord – Brütisellen als kurzfristige Übergangslösung nach der Eröffnung der 3. Röhre am Gubrist bis zur Erstellung der Glattalautobahn dient. Die zum Realisierungshorizont 2040 vorgesehene permanente PUN ist allenfalls auf die Netzlückenschliessung der Oberlandautobahn abzustimmen. Eine generelle Kapazitätserweiterung auf diesem Abschnitt nach Inbetriebnahme der Glattalautobahn ist hinsichtlich der Ziele der Entlastung der Ortschaften vom Ausweichverkehr und der Reduktion der Lärmbelastung im Siedlungsgebiet zu hinterfragen.

**Begründung:** Die Engpassbeseitigung im Gebiet Glattal ist zwingend als Gesamtprojekt zu planen und umzusetzen, um die Ortschaften nachhaltig vom Ausweichverkehr zu entlasten und die Beeinträchtigung der Siedlungsgebiete durch Lärm zu minimieren.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und wünschen Ihnen für die weiteren Planungsschritte viel Erfolg.

Freundliche Grüsse  
**Zürcher Planungsgruppe Glattal**

Der Präsident:  
Benno Hüppi

Der Sekretär:  
Adrian Schori

---

<sup>2</sup> Dietlikon, Dübendorf, Kloten, Opfikon, Wangen-Brütisellen, Wallisellen

Kopie an:

- Geschäftsleitung ZPG
- Delegierte ZPG
- Amt für Raumentwicklung, Amtschef Wilhelm Natrup
- Amt für Verkehr, Amtschef Markus Traber

## REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau  
Telefon zentral 062 835 12 40  
Fax 062 835 12 50  
regierungsrat@ag.ch  
www.ag.ch/regierungsrat

**A-Post Plus**  
Bundesamt für Strassen  
3003 Bern

25. April 2018

### **Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit; Vernehmlassung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Januar 2018 haben Sie die Kantonsregierungen zur Vernehmlassung zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit eingeladen. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Unsere Antworten haben wir entsprechend Ihrem Fragebogen strukturiert.

### **Vorbemerkung**

Der Regierungsrat des Kantons Aargau hat im Juli 2013 zum zweiten Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel eine Stellungnahme abgegeben. Mit der Aufnahme des 6-Spur-Ausbaus der N1 von Aarau Ost – Birrfeld in den Realisierungshorizont 2030 ist ein zentrales Anliegen des Kantons aufgenommen worden. Der Regierungsrat dankt für diese volkswirtschaftlich wichtige Entscheidung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK).

### **Zur Frage 1**

"Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?"

Die Aufrechterhaltung der Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit der Nationalstrassen stellt für die gesamte Volkswirtschaft ein wichtiges Ziel dar. Dies ist in der Einleitung zur Vernehmlassungsvorlage festgehalten und wird unsererseits vollumfänglich unterstützt. Die Erweiterung der Nationalstrassen zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit – insbesondere in den stark betroffenen urbanen Zentren und Städten wie auch in den Agglomerationsräumen – sollte sich jedoch nicht nur auf die Kapazitätserweiterungen auf den Nationalstrassen beschränken, sondern auch die Schnittstellen zwischen den Nationalstrassen und dem untergeordneten Netz miteinbeziehen. Mit der Engpassbeseitigung auf den Nationalstrassen gelangen auch deren Anschlüsse unter Druck und müssen nachgelagert oftmals aus- und umgebaut werden. Hierzu vermissen wir Aussagen. Die Thematik des Handlungsbedarfs an den Anschlüssen entlang den Nationalstrassen ist weder im Sachplan Verkehr, Teil

Infrastruktur Strasse (SIN), noch im vorliegenden Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP-NS) transparent abgehandelt. Sind die Kosten in den Projekten gemäss Realisierungshorizont 2030 enthalten oder "versteckt" im Budget für den Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen?

#### **Antrag**

Das UVEK wird gebeten, in der nächsten Vorlage STEP-NS (Zahlungsrahmen 2024–2027) die Thematik der NS-Anschlüsse aufzunehmen, sowie die Kostenfolgen zur Ertüchtigung der NS-Anschlüsse (Aus- und Umbauten) aufzuzeigen. Ebenso ist darzulegen, wo die Kosten budgetiert werden.

#### **Zur Frage 2**

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

#### **Anschlüsse an Nationalstrassen**

Im Kanton Aargau zeichnen sich kurz- bis mittelfristig zahlreiche grössere Aus- und Umbauten an den Nationalstrassen-Anschlüssen der N1 und der N3 ab, insbesondere:

- N1-Anschluss Rothrist inklusive angrenzende Knoten der Kantonsstrasse
- N3-Anschluss Rheinfelden West
- N3-Anschluss Brugg (Seebli)

Bei den genannten Anschluss-Sanierungen wird teilweise mit zweistelligen Millionenbeträgen gerechnet. In der Vorlage STEP-NS ist nicht ersichtlich, wo und in welchem Umfang der Bund für diese Anschlüsse Mittel budgetiert hat. In den letzten Jahren hat der Kanton Aargau mangels finanzieller oder personeller Ressourcen in den Filialen des Bundesamts für Strasse (ASTRA-Filialen) teilweise Planungsarbeiten aus eigenem Interesse finanziert. Hier wird erwartet, dass der Bund auch ausreichend Mittel bereitstellt, sodass die in seiner Zuständigkeit liegenden Vorhaben an den NS-Anschlüssen (Unterhaltssperimeter NS) von der Planung bis zur Realisierung ohne Verzögerungen umgesetzt werden können. Dies gilt insbesondere für Anschlüsse, welche nach dem Streckenausbau – wie zum Beispiel der A1-Anschluss Rothrist nach dem 6-Spur-Ausbau zwischen den Verzweigungen Härkingen und Wiggertal – im Nachgang saniert und kapazitätsmässig angepasst werden müssen.

#### **Antrag**

Das UVEK wird gebeten, sich in der nächsten Vorlage STEP-NS (Zahlungsrahmen 2024–2027) zur Thematik der Anschlüsse zu äussern (vgl. auch Antrag zur Frage 1) und insbesondere über die Kostenfolgen und – sofern ein Thema – auch zur Kostenteilung zu äussern. Allfällige Kostenteilungen sind auch für die Budgetierung auf Seite des Kantons von Interesse.

#### **Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes**

Im Kapitel 2.3.7 des Erläuterungsberichts gibt der Bund Auskunft über die nächste Fortschreibung des STEP-NS. Offen bleibt, wie der Bund gedenkt mit neuen Netzelementen umzugehen. Bereits in der Stellungnahme zum Sachplan Verkehr (SIN) hat der Aargau darauf hingewiesen, dass neue Netzelemente in der Zukunft nicht auszuschliessen sind. Konkret ist dies für den Aargau als Grenzkanton zu Baden-Württemberg (Deutschland) eine neue Rheinquerung im Raum Sisseln, welche dereinst die N3 (ab Anschluss Eiken) mit der A98 auf Seite Baden-Württemberg verbinden könnte. Damit würde die Zielsetzung einer Netzredundanz – hier zur Hochleistungsstrasse (HLS)-Rheinquerung in Rheinfelden (Deutschland/Schweiz) – erfüllt. Die grenzüberschreitenden verkehrlichen Untersuchungen werden unter der Federführung des Regierungspräsidiums Freiburg (Deutschland) dieses Jahr gestartet und Ergebnisse sollen bis Mitte 2019 vorliegen. Sollte sich die Zweckmässigkeit einer neuen HLS-Rheinquerung im Raum Sisseln bestätigen, stellt sich die Frage, wie der Bund ein solches neues (grenzüberschreitendes) Netzelement einstuft beziehungsweise wie es Eingang in



den Sachplan Verkehr (SIN) findet und welchem Realisierungshorizont es dann im STEP-NS zugewiesen wird.

#### **Antrag**

Das UVEK wird gebeten, sich in der nächsten Vorlage STEP-NS (Zahlungsrahmen 2024–2027) oder in der Fortschreibung zum Sachplan Verkehr (SIN) zum Umgang mit neuen Netzelementen generell und konkret zu einer neuen Rheinquerung im Raum Sisseln zu äussern.

#### **Zur Frage 3**

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

Ja, mit Ausnahme der Thematik der NS-Anschlüsse und deren Finanzierung beziehungsweise des Finanzbedarfs.

#### **Zur Frage 4**

"Wie beurteilen Sie die Kriterien zur Festlegung der grösseren Vorhaben?"

Die Kriterien "Art der Infrastruktur", "Kostenumfang" und "Politische Relevanz" sind nachvollziehbar. Insbesondere die politische Relevanz dürfte ausschlaggebend sein, da im Fall der 2. Röhre Gotthard-Strassentunnel im Februar 2016 eine Volksabstimmung durchgeführt wurde und das Schweizerische Stimmvolk sich für deren Realisierung ausgesprochen hat.

#### **Zur Frage 5**

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

Ja.

#### **Zur Frage 6**

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

Die für die Langfristperspektive der Nationalstrasse formulierten Zielsetzungen (Erläuterungsbericht Seite 39) werden unterstützt. Als Grenzkanton sind für den Aargau insbesondere die Zielsetzungen "Funktionsfähige Anbindungen an das internationale Hochleistungsnetz" sowie die "Gute Erreichbarkeit der Agglomerationen und Zentren" von Bedeutung. Die Erreichbarkeit setzt funktionsfähige Schnittstellen zwischen den Nationalstrassen und dem untergeordneten Netz voraus. Wir verweisen auf die Thematik der Anschlüsse sowie die grenzüberschreitenden Vorhaben einer 2. HLS-Verbindung (N3 – A98 im Raum Sisseln) und auf die Anträge zu den Fragen 1 und 2.

#### **Zur Frage 7**

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

Wir verweisen auf die mangelnde Transparenz zur Finanzierung der Um- und Ausbauten von Anschlüssen an die Nationalstrassen sowie unsere Ausführungen und Anträge zu den Fragen 1 und 2.

Im Erläuterungsbericht zur Vernehmlassungsvorlage wird im Abschnitt 1.2 ausgeführt, dass für die Netzbeschluss (NEB)-Strecken, welche per 1. Januar 2020 an den Bund übergehen, nur beschränkte finanzielle Mittel zu Verfügung stehen. Aufgrund der prioritären Finanzierung für den Betrieb und Unterhalt der NEB-Strecken verbleiben nur wenig Finanzmittel für deren Ausbau und den Bau von Erweiterungsprojekten.

#### **Antrag**

Das UVEK wird gebeten, in der nächsten Vorlage STEP-NS (Zahlungsrahmen 2024–2027) aufzuzeigen, wie eine finanzielle Gleichstellung der NEB-Strecken ohne Kürzungen bei den Projekten im Realisierungshorizont 2030 respektive 2040 sichergestellt werden kann. Für Ausbauten und den Bau von Erweiterungsprojekten auf den NEB-Strecken sollen, unter Berücksichtigung der verkehrlichen Bedeutung im Netz und eines adäquaten Ausbaustandards, ausreichend Mittel zu Verfügung stehen.

#### **Zur Frage 8**

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

#### **Ausbauvorhaben Aarau Ost – Birrfeld**

Der Regierungsrat hat mit grosser Genugtuung festgestellt, dass der 6-Spur-Ausbau Aarau Ost – Birrfeld neu dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen ist. Im Rahmen der Begleitung der N1-Studien des ASTRA wurde zuletzt auch die Problematik des Anschlusses Aarau Ost ausführlich untersucht (inklusive den nötigen Analysen zur verkehrsplanerischen und verkehrstechnischen Funktionsfähigkeit) und eine neue Lösung für die Anbindung der T5 an die N1 mittels Verzweigung westlich des Anschlusses Aarau Ost als Bestvariante evaluiert. Konsequenterweise sollte die gestartete Projektierung für den 6-Spur-Ausbau Aarau Ost – Birrfeld diese Ergänzung miteinbeziehen.

#### **Antrag**

Das UVEK, respektive das ASTRA, werden gebeten, die gestartete Projektierung des 6-Spur-Ausbaus Aarau Ost – Birrfeld um die neue Anbindung der T5 an die N1 zu ergänzen respektive den 6-Spur-Ausbau nach Westen zu erweitern. Die Probleme am Anschluss Aarau Ost können in Verbindung mit dem 6-Spur-Ausbau Aarau Ost – Birrfeld zukunftsorientiert gelöst werden.

#### **Ausbauvorhaben Aarau West – Aarau Ost**

Im aktualisierten STEP-NS wird das Ausbauvorhaben Aarau West – Aarau Ost dem zeitlich unbestimmten Realisierungshorizont nach 2040 zugeordnet. Wir bezweifeln, dass die Kapazitäten in diesem Abschnitt nach dem 6-Spur-Ausbau Aarau Ost – Birrfeld noch genügen. Die beiden Anschlüsse Aarau West sowie Aarau Ost dienen der Anbindung im Norden der Kantonshauptstadt Aarau sowie im Süden der auf die N1 zulaufenden Talschaften (Suhrental, Wynental und Seetal). Es ist durch den Bund aufzuzeigen, ob die Kapazität des Abschnitts Aarau West – Aarau Ost auch nach einem 6-Spur-Ausbau Aarau Ost – Birrfeld genügt oder das Ausbauvorhaben mindestens dem Realisierungshorizont 2040 zuzuweisen ist. Übergangslösungen wie Pannenstreifen-Umnutzung (PUN) zwischen Aarau West und Aarau Ost sind ebenfalls zu prüfen.

#### **Antrag**

Das UVEK wird gebeten, in der nächsten Vorlage STEP-NS (Zahlungsrahmen 2024–2027) die Zuordnung des Ausbauvorhabens "Aarau West – Aarau Ost" zu überprüfen und im Fall sich abzeichnender Engpässe das Vorhaben dem erforderlichen Realisierungshorizont 2030 beziehungsweise 2040 zuzuordnen. Die Einordnung unter "weitere Realisierungshorizonte" dürfte angesichts der stetigen Verkehrsentwicklung auf der Nationalstrasse unrealistisch sein.

## Zur Frage 9

"Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?"

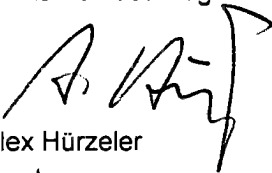
Der Regierungsrat dankt für die gute Zusammenarbeit Bund–Kanton Aargau anlässlich der N1-Studien des Bundes, welche das bessere gegenseitige Verständnis für die kantonalen wie auch nationalen Belange im Kontext der Nationalstrassen fördert.

Wir sind überzeugt, dass mit der Berücksichtigung unserer Anliegen eine zielführende Umsetzung der Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz im Kanton Aargau sichergestellt werden kann.

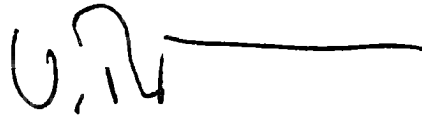
Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats



Alex Hürzeler  
Landammann



Vincenza Trivigno  
Staatsschreiberin

Kopie

- [netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)



Regierungsrat, 9102 Herisau

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Abteilung Netze  
3003 Bern

**Dr. iur. Roger Nobs**  
Ratschreiber  
Tel. +41 71 353 63 51  
roger.nobs@ar.ch

Herisau, 2. Mai 2018

**Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstra; Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Januar 2018 unterbreitet das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Kantonen die Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit zur Vernehmlassung.

Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

**1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?**

Nein. Der Regierungsrat ist mit dem Ausbauschnitt 2019 und den entsprechenden Mittelzuweisungen zwar einverstanden, nicht jedoch mit den Ausführungen für die Planung von Projekten nach 2019 und zum Finanzbedarf Nationalstrassen 2020–2023. Diese Ausführungen stützten sich auf die abzulehnde Grundhaltung, dass die Erweiterungen auf den NEB-Strecken hinten anstehen müssen. In Einklang mit der BPUK fordert der Regierungsrat, dass nicht zwei Klassen von Nationalstrassen geschaffen werden, einerseits die Nationalstrassen und andererseits die NEB-Strecken. Vielmehr sind alle Strassen gleich zu behandeln, und zwar als Nationalstrassen. Die Mittel für den Ausbau der NEB-Strecken sind zu knapp und müssen erhöht werden. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden geht davon aus, dass mindestens 19 bestehende Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken ab dem Jahre 2020 Planungskosten generieren. Vor diesem Hintergrund scheint der Betrag von 300 Mio. Franken für die Planung der Projekte aller Realisierungshorizonte inkl. Landerwerb (Erläuternder Bericht, S 55) als zu knapp bemessen.

Im Übrigen ist der Erläuternde Bericht umfassend, gut strukturiert und verständlich.



**Antrag 1:** Der Verpflichtungskredit für die Planung von Projekten nach 2019 ist mit Blick auf den neuen Nationalstrassen um 38 Mio. Franken auf neu 2.305 Mia. Franken bzw. inkl. 2. Röhre Gotthard-Strassentunnel und Ausbauschritt 2019 auf 4.689 Mio. Franken zu erhöhen.

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

Nein.

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

Nein, die Aussagen zur Festlegung des Zahlungsrahmens Nationalstrassen sind wie erwähnt nicht befriedigend, da sie eine Zweiklassengesellschaft von Nationalstrassen aus „bestehendem Netz“ und „NEB-Strecken“ umschreiben und die Mittel für die „NEB-Strecken“ bewusst tief halten. Der Regierungsrat legt seine Position und die daraus resultierenden Anträge in der Beantwortung der Frage 6 näher dar.

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

Die Kriterien zur Festlegung der grösseren Vorhaben sind nachvollziehbar.

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

Ja.

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

Nein. Der Regierungsrat ist mit der dargelegten Langfristperspektive für das Nationalstrassennetz nicht einverstanden, weil er ein „Zweiklassensystem Nationalstrassen“ ablehnt. Diese Position unterstützt auch die BPUK.

Auf Seite 25 des Erläuternden Berichtes wird darauf hingewiesen, dass für Ausbauten auf den NEB-Strecken beschränkte Mittel von 44 Mio. Franken pro Jahr zur Verfügung stehen, was zu einer rigorosen Priorisierung der Projekte führen soll. Der Regierungsrat lehnt dieses „Zweiklassensystem Nationalstrassen“ ab. Nach dem 1. Januar 2020 sollen die NEB-Strecken den offiziellen Status einer Nationalstrasse erlangen und entsprechend in eine einzige schweizweite Priorisierung für Ausbauten integriert werden.

Wie im Erläuternden Bericht dargelegt, schafft der NAF die Grundlage dafür, dass dem Bund für eine ausreichende Strasseninfrastruktur *in allen Landesgegenden* die erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen. Da leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen die Attraktivität und Entwicklung nicht nur der Schweiz als Ganzes, sondern auch der Kantone und Regionen als Teil davon sicherstellen, dürfen keine Gebiete von einem gut ausgebauten Nationalstrassennetz abgeschnitten werden. Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss daher Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen. Der NEB wurde vom Parlament auch deshalb in den NAF integriert. Die Integration des NEB in den NAF ist wichtig für ein kohärentes, regional ausgewogenes Nationalstrassennetz.





Ohne NEB wäre der NAF eine reines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsgefäss geworden, das für die Berggebiete und Randregionen erhebliche Nachteile mit sich gebracht hätte. Die Kantone waren bereit, die Integration des NEB in den NAF mit jährlichen Kompensationszahlungen von 60 Mio. Franken zu unterstützen. Der NAF wurde mit der Kompensationszahlung beschlossen und muss jetzt auch dergestalt umgesetzt werden, dass ein kohärentes, regional ausgewogenes Nationalstrassennetz entsteht. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden ist heute im Vergleich mit anderen Kantonen ungenügend an die übrige Schweiz angebunden; der Regierungsrat ist nicht bereit, jahrzehntelang auf Verbesserungen zu warten, nur weil Appenzell Ausserrhoden nicht zu einem Metropolitanraum gehört. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass es nicht angehen kann, dass sich die Strassenplanungen des Bundes nach dem Raumkonzept Schweiz richten. Dieses Konzept hat keinen verbindlichen Charakter für den Bund. Eine Priorisierung der Strassenprojekte nach dem Raumkonzept Schweiz führt dazu, dass die ländlichen Regionen wie in den vergangenen zwanzig Jahren auch in ihrer Entwicklung massiv beeinträchtigt werden.

Es ist unter diesen Aspekten unverständlich, dass der Erläuternde Bericht mehrfach klar macht, dass die grossen Städte und Agglomerationen deutlich bevorzugt werden. Auf Seite 9 des Erläuternden Berichtes wird unter dem Titel „beschränkte finanzielle Mittel für NEB-Strecken“ hergeleitet, für Ausbauten im Sinne von Anpassungen und Kapazitätserweiterungen stünden jährlich rund 83 Mio. Franken zur Verfügung, wovon nur 39 Mio. Franken für den Bau von Erweiterungsprojekten eingerechnet sind. Die Benachteiligung betrifft aber nicht nur die Finanzierung, sondern auch die Bewertungsmethodik und die berücksichtigten Indikatoren in den Zweckmässigkeitsbeurteilungen. Die NEB-Strecken kennen jedoch ganz andere Problemstellungen, welche gelöst werden müssen und daher bei der Bewertungsmethodik und Indikatorenwahl zu berücksichtigen sind. Mit der Inkraftsetzung des NEB per 1. Januar 2020 werden heutige Kantonsstrassen zu Nationalstrassen und sind als solche zu behandeln. Für die Handhabung der Erweiterungsprojekte auf diesen Strecken sind Anpassungen in der Bewertungsmethodik notwendig. Eine Deckelung auf jährlich 39 Mio. Franken für den Bau von Erweiterungsprojekten auf NEB-Strecken lehnt der Regierungsrat ab. Es ist doch gerade Aufgabe des STEP, alle Erweiterungsprojekte in einem Gesamtrahmen zu stellen und zu priorisieren. Die Deckelung lässt sich weder durch die parlamentarische Beratung zum NAF noch durch die gesetzliche Grundlage zum Kompensationsbeitrag rechtfertigen. Die Zahl scheint auch nicht plausibel, weil im aktuellen Verpflichtungskredit 481 Mio. Franken für die Umfahrung Le Locle eingeplant sind, bei welcher es sich ebenfalls um eine NEB-Strecke handelt.

Der Regierungsrat setzt darauf, dass in der Langfristperspektive namentlich die Punkte „Verbesserte Anbindung der mittelstädtischen Agglomerationen“ und „Anbindung der Randregionen“ in der Zielsetzung wie beschrieben berücksichtigt werden. Um die Erreichbarkeit der Ostschweiz und damit auch die Standortqualität erhalten respektive verbessern zu können, braucht es zwingend die Ausbauten und Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken. Insbesondere die Umfahrung Herisau mit Anschluss an die A1 und die Bodensee-Thurtalstrasse sind von grosser regionaler Bedeutung. Die Region Ostschweiz und mit ihr der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden gehen davon aus, dass diese Netzausbauten nach Inkrafttreten des NEB per 1. Januar 2020 vom Bund entsprechend weiter bearbeitet werden. Diese Projekte sind in der Tabelle 10 auf Seite 45/46 (noch) nicht dargestellt.

Aus Sicht der Ostschweiz stellt sich daher die Frage, ob mit dem beantragten Kredit von 300 Mio. Franken für die Kosten von Planung und Landerwerb diese Projekte ebenfalls weiter bearbeitet werden können. Der Regierungsrat beantragt eine entsprechende Aufstockung dieses Kredits, falls die erwähnten Projekte nicht enthalten sein sollten. Ein entsprechender Antrag ist unter Antwort zur Frage 1 gestellt.





Ein Einfrieren der Projektstände über die Jahre 2020–2023 wäre nach den grossen, bisher durch die Kantone wahrgenommenen Anstrengungen nicht akzeptierbar und würde von den Bürgerinnen und Bürger nicht verstanden. Parlamentarische Vorstösse wären absehbar und würden vom Regierungsrat unterstützt.

**Antrag 2:** Die Kriterien bzw. Indikatoren, welche für die Zuteilung der Projekte in die Prioritätsstufen berücksichtigt werden, sind hinsichtlich der NEB-Strecken zu überprüfen.

**Antrag 3:** In der Botschaft an die eidgenössischen Räte ist der Abschnitt „beschränkte finanzielle Mittel für NEB-Strecken“ zu überarbeiten. Auf einen limitierten Betrag für Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken ist zu verzichten.

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

Der STEP kann in Bezug auf den Projektumfang nur für die Projekte in unmittelbarer Umgebung des Kantons Appenzell Ausserrhoden beurteilt werden, demnach für das Vorhaben auf der A1 im Kanton St.Gallen (Kreuzbleiche-Neudorf mit 3. Röhre Rosenbergstunnel) und St.Gallen Neudorf-Meggenhus. Gemäss der Einschätzung des Regierungsrates ist der Projektumfang vollständig. Die Kosten für den Abschnitt Kreuzbleiche-Neudorf (3. Röhre Rosenbergstunnel) sind veraltet. Die zwischenzeitlich vertieften Planungsarbeiten belegen, dass die bezeichneten 462 Mio. Franken nicht ausreichen werden. Um den für den Kanton Appenzell Ausserrhoden wichtigen Engpass St.Gallen zu entschärfen, sind nebst dem Ausbau der Stammstrecke auch der Anschluss an das Güterbahnhofareal und der Entlastungstunnel Liebegg zu realisieren. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden geht davon aus, dass die Projektkosten gemäss dem heutigen Planungsstand angepasst werden.

### **8. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und Ausbauschritten?**

Der Regierungsrat kann nur die Zuteilung der Erweiterungsprojekte in der Nordostschweiz beurteilen. Diese sind korrekt und nachvollziehbar. Für den Kanton Appenzell Ausserrhoden ist im Einklang mit der BPUK elementar, dass die von den Kantonen entwickelten Umfahrungs- und Erweiterungsprojekte auf NEB-Strecken bei der nächsten Aktualisierung in den STEP aufgenommen werden.

### **9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

In der Vorlage wird ein Mehrbedarf von 60 Stellen für das ASTRA ausgewiesen, um die mit der Übernahme der 400 Kilometer NEB-Strecken verbundene Zunahme an Erhaltungs- und Ausbauprojekten bewältigen zu können. Das ASTRA hat eine Staffe lung in den Bundesbudgets für die Jahre 2019-2023 beantragt. Für den Kanton Appenzell Ausserrhoden sind ein funktionierendes Nationalstrassennetz und die damit verbundenen Ausbauten unabdingbar. Er anerkennt den Bedarf an mehr Personal und unterstützt die Forderung nach den zusätzlichen Stellen, damit insbesondere Ausbauten auf den NEB-Strecken wie die Umfahrung Herisau planerisch vorangetrieben und baldmöglichst umgesetzt werden können.

**Antrag 4:** Die vom ASTRA benötigten Stellen sind im Bundeshaushalt vollumfänglich zu berücksichtigen und ab 2019 gestaffelt bereitzustellen.



Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates

Roger Nobs, Ratschreiber





## Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei  
Marktgasse 2  
9050 Appenzell  
Telefon +41 71 788 93 24  
Telefax +41 71 788 93 39  
michaela.inauen@rk.ai.ch  
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Bundesamt für Strassen ASTRA  
3003 Bern

Appenzell, 19. April 2018

### **Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP Nationalstrasse) 2020-2023 Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Januar 2018 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zum Zahlungsrahmen für Nationalstrassen 2020-2023 zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft und nimmt dazu in Anlehnung an die Struktur des Fragebogens Stellung:

*1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?*

Der erläuternde Bericht ist umfassend, gut strukturiert und verständlich. Wir sind mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden.

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

Aus unserer Sicht wurden alle Themen genügend berücksichtigt.

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

Die Aussagen zur Festlegung des Zahlungsrahmens Nationalstrassen sind umfassend und verständlich. Wir lehnen aber die massive Ungleichbehandlung der Nationalstrassen des bestehenden Netzes und der NEB-Strecken ab (siehe Antwort zu Frage 6).

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

Die Kriterien zur Festlegung der grösseren Vorhaben sind nachvollziehbar.

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

Wir sind damit einverstanden, dass die 2. Röhre des Gotthard - Strassentunnels aktuell als einziges Objekt schweizweit den grösseren Vorhaben zugeteilt wird.

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

Wir sind mit der dargelegten Langfristperspektive des Nationalstrassennetzes nicht einverstanden, weil diese ein Zweiklassensystem im Nationalstrassenwesen bringen würde. Diese Position unterstützt auch die BPUK. Auf Seite 25 des erläuternden Berichts wird darauf hingewiesen, dass für Ausbauten auf den NEB-Strecken lediglich Mittel von Fr. 44 Mio. pro Jahr zur Verfügung stehen, was zu einer rigorosen Priorisierung der Projekte führen soll. Wir lehnen dieses Vorgehen ab. Nach dem 1. Januar 2020 werden die NEB-Strecken zu Nationalstrassen und sind damit in eine einzige schweizweite Priorisierung für Ausbauten einzu beziehen.

Da leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen die Attraktivität und Entwicklung nicht nur der Schweiz als Gesamtes, sondern auch der Kantone und Regionen als Teile davon sicherstellen, dürfen keine Gebiete von einem gut ausgebauten Nationalstrassennetz abgehängt werden. Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss daher Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen. Der NEB wurde vom Parlament auch deshalb in den NAF integriert. Diese Integration ist wichtig für ein kohärentes, regional ausgewogenes Nationalstrassennetz. Ohne NEB wäre der NAF eine reines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsgefäss geworden, das für die Berggebiete und Randregionen erhebliche Nachteile mit sich gebracht hätte. Die Kantone waren bereit, die Integration des NEB in den NAF mit jährlichen Kompensationszahlungen von Fr. 60 Mio. zu unterstützen. Der NAF wurde mit dieser Kompensationszahlung beschlossen und muss jetzt auch so umgesetzt werden, dass ein kohärentes, regional ausgewogenes Nationalstrassennetz entsteht. Der Kanton Appenzell I.Rh. ist heute ungenügend an die übrige Schweiz angebunden und kann nicht jahrzehntelang auf Verbesserungen warten, nur weil er nicht zu einem Metropolitanraum gehört.

Es ist unter diesen Aspekten unverständlich, wenn im erläuternden Bericht mehrfach betont wird, dass die grossen Städte und Agglomerationen deutlich bevorzugt werden. Auf Seite 9 des Berichts wird unter dem Titel „beschränkte finanzielle Mittel für NEB-Strecken“ hergeleitet, für Ausbauten im Sinne von Anpassungen und Kapazitätserweiterungen stünden jährlich rund Fr. 83 Mio. zur Verfügung, wovon nur Fr. 39 Mio. für den Bau von Erweiterungsprojekten eingerechnet sind. Die Benachteiligung betrifft aber nicht nur die Finanzierung, sondern auch die Bewertungsmethodik und die berücksichtigten Indikatoren in den Zweckmässigkeitsbeurteilungen. Bei den NEB-Strecken stehen jedoch ganz andere Problemstellungen zur Diskussion, welche gelöst werden müssen und daher bei der Bewertungsmethodik und Indikatorenwahl zu berücksichtigen sind.

Mit der Inkraftsetzung des NEB per 1. Januar 2020 werden heutige Kantonsstrassen zu Nationalstrassen und sind als solche zu behandeln. Für die Handhabung der Erweiterungsprojekte auf diesen Strecken sind Anpassungen in der Bewertungsmethodik notwendig. Eine Deckelung auf jährlich Fr. 39 Mio. für den Bau von Erweiterungsprojekten auf NEB-Strecken lehnen wir entschieden ab. Es ist doch gerade Aufgabe des STEP, alle Erweiterungsprojekte in einem Gesamtrahmen zu stellen und zu priorisieren. Die Deckelung lässt sich weder durch die parlamentarische Beratung zum NAF noch durch die gesetzliche Grundlage zum Kom-



pensionsbeitrag rechtfertigen. Die Zahl scheint auch nicht plausibel, weil im aktuellen Verpflichtungskredit 481 Millionen Franken für die Umfahrung Le Locle eingeplant sind, bei welcher es sich ebenfalls um eine NEB-Strecke handelt.

Wir verlangen, dass in der Langfristperspektive namentlich die Punkte „Verbesserte Anbindung der mittelstädtischen Agglomerationen“ und „Anbindung der Randregionen“ in der Zielsetzung angemessen berücksichtigt werden. Um die Erreichbarkeit der Ostschweiz und damit auch die Standortqualität erhalten und verbessern zu können, braucht es unbedingt die Ausbauten und Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken. Insbesondere die Umfahrung Herisau mit dem Anschluss an die A1 und die Bodensee-Thurtalstrasse sind von grosser regionaler Bedeutung. Die Region Ostschweiz und mit ihr der Kanton Appenzell I.Rh. gehen davon aus, dass diese Netzausbauten nach Inkrafttreten des NEB per 1. Januar 2020 vom Bund entsprechend weiterbearbeitet werden. Diese Projekte sind in der Tabelle 10 auf Seite 45/46 noch nicht dargestellt. Aus unserer Sicht stellt sich daher die Frage, ob mit dem beantragten Kredit von Fr. 300 Mio. für die Kosten der Planung und des Landerwerbs diese Projekte ebenfalls weiterbearbeitet werden können. Wir verlangen eine entsprechende Aufstockung dieses Kredits, falls die erwähnten Projekte nicht enthalten sein sollten. Ein Einfrieren der Projektstände über die Jahre 2020 bis 2023 wäre nach den grossen, bisher durch die Kantone wahrgenommenen Anstrengungen nicht akzeptierbar und würde vom Bürger nicht verstanden.

#### **Antrag 1**

Die Kriterien und Indikatoren, welche für die Zuteilung der Projekte in die Prioritätsstufen berücksichtigt werden, sind hinsichtlich der NEB-Strecken zu überprüfen.

#### **Antrag 2**

In der Botschaft an die eidgenössischen Räte ist der Abschnitt „beschränkte finanzielle Mittel für NEB-Strecken“ zu überarbeiten. Auf einen limitierten Betrag für Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken ist zu verzichten.

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

Das STEP kann in Bezug auf den Projektumfang nur für die Projekte in unmittelbarer Umgebung des Kantons Appenzell I.Rh. beurteilt werden, demnach für das Vorhaben auf der A1, also die dritte Röhre des Rosenberg隧nels und die Strecke St.Gallen Neudorf - Meggenhus. Gemäss unserer Einschätzung ist der Projektumfang vollständig. Die Kosten für die dritte Röhre des Rosenberg隧nels sind veraltet. Die zwischenzeitlich vertieften Planungsarbeiten belegen, dass die bezeichneten Fr. 462 Mio. nicht ausreichen werden. Um den für die ganze Region wichtigen Engpass St.Gallen zu entschärfen, sind nebst dem Ausbau der Stammstrecke auch der Anschluss an das Güterbahnhofareal und der Entlastungstunnel Liebegg zu realisieren. Der Kanton Appenzell I.Rh. geht davon aus, dass die Projektkosten gemäss dem heutigen Planungsstand angepasst werden.

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

Wir beschränken uns in der Antwort auf die Zuteilung der Erweiterungsprojekte in der Nordostschweiz, die wir unmittelbar beurteilen können. Diese Projekte sind korrekt und nachvollziehbar. Für uns ist elementar, dass die von den Kantonen entwickelten Umfahrungs- und Erweiterungsprojekte auf NEB-Strecken bei der nächsten Aktualisierung in das STEP aufgenommen werden.

9. *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

In der Vorlage wird ein Mehrbedarf von 60 Stellen für das ASTRA ausgewiesen, um die mit der Übernahme der 400 Kilometer NEB-Strecken verbundene Zunahme an Erhaltungs- und Ausbauprojekten bewältigen zu können. Das ASTRA hat eine Staffelung in den Bundesbudgets für die Jahre 2019 bis 2023 beantragt. Für den Kanton Appenzell I.Rh. sind ein funktionierendes Nationalstrassennetz und die damit verbundenen Ausbauten unabdingbar. Er anerkennt den Bedarf an mehr Personal und unterstützt die Forderung nach den zusätzlichen Stellen, damit insbesondere Ausbauten auf den NEB-Strecken wie die Umfahrung Herisau planerisch vorangetrieben und baldmöglichst umgesetzt werden können.

**Antrag 3**

Die vom ASTRA benötigten Stellen sind im Bundeshaushalt vollumfänglich zu berücksichtigen und ab 2019 gestaffelt bereitzustellen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

**Im Auftrage von Landammann und Standeskommission**

Der Ratschreiber:



Markus Dörig

*Zur Kenntnis an:*

- netzplanung@astra.admin.ch
- Bau- und Umweltdepartement Appenzell I.Rh., Gaiserstrasse 8, 9050 Appenzell
- Ständerat Ivo Bischofberger, Ackerweg 4, 9413 Oberegg
- Nationalrat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell





Rathaus, Marktplatz 9  
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62  
Fax: +41 61 267 85 72  
E-Mail: [staatskanzlei@bs.ch](mailto:staatskanzlei@bs.ch)  
[www.regierungsrat.bs.ch](http://www.regierungsrat.bs.ch)

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation  
UVEK  
Kochergasse 6  
3003 Bern

Basel, 18. April 2018

Regierungsratsbeschluss vom 17. April 2018

**Vernehmlassung zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit**

#### **Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat am 17. Januar 2018 das Vernehmlassungsverfahren eröffnet zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020 – 2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit (in der Folge zusammenfassend "STEP Strasse" genannt). Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt dankt für die Gelegenheit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können.

#### **Einleitende Bemerkungen**

Die Mobilität in der Schweiz nimmt jedes Jahr zu: Gemäss der Verkehrsperspektive des Bundes soll die jährliche Verkehrsleistung des Personenverkehrs von 2010 bis 2040 um 25 Prozent auf 145 Milliarden Personenkilometer ansteigen. Zurzeit entfallen fast drei Viertel der zurückgelegten Personenkilometer auf den individuellen motorisierten Strassenverkehr; dieser wiederum wird zu über 40 Prozent auf Nationalstrassen abgewickelt. Sogar noch bedeutender sind die Nationalstrassen für den Güterverkehr.

Die Verkehrsinfrastruktur stösst zum Teil bereits heute an ihre Grenze: In der Region Basel treffen wir auf überlastete Busse, volle Züge und beobachten praktisch täglich Stausituationen, die hohe volkswirtschaftliche Kosten und unnötige Umweltbelastungen zur Folge haben.

Der Regierungsrat teilt die Ansicht des Bundesrats, wonach ein gut funktionierendes Nationalstrassennetz für die Standortattraktivität der Schweiz von grosser Bedeutung ist. Daher hatte sich der Regierungsrat auch klar für die Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) ausgesprochen. Volk und *alle* Stände haben dem NAF im vergangenen Jahr

zugestimmt. Damit konnte die Finanzierung des Betriebs, des Unterhalts und des Ausbaus der Nationalstrassen langfristig gesichert werden. Dank dem NAF verkehren wir auch in Zukunft auf modernen Nationalstrassen, welche die ganze Schweiz noch besser erschliessen und an neuralgischen Stellen ausgebaut werden. Mit dem NAF wird überdies das Nationalstrassennetz erweitert: durch Ausbauten und durch die Überführung von knapp 400 Kilometern Kantonsstrasse ins Nationalstrassennetz. Sämtliche Kantone werden so ans Nationalstrassennetz angeschlossen. Schliesslich stellt der NAF als unbefristeter Fonds auf Verfassungsstufe Strasse und Schiene (Bahninfrastrukturfonds) gleich. Die nun vorliegende Vorlage ist die logische Weiterschreibung der Erfolgsgeschichte NAF und ist daher in den Grundzügen zu begrüessen.

Der Bundesrat will den eidgenössischen Räten mit der Vorlage vier Beschlüsse unterbreiten:

- einen **Zahlungsrahmen für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau** (Ausbau im Sinne von Anpassungen, z. B. Lärmschutzmassnahmen) in der Höhe von 8,156 Milliarden Franken (gut 2 Milliarden pro Jahr);
- den **STEP Ausbauschnitt 2019** (Kredit von 2,267 Milliarden Franken für die Realisierung des Bypasses Luzern, der Erweiterung des Abschnitts Rotsee-Buchrain, der Engpassbeseitigung im Raum Crissier und der Umfahrung Le Locle);
- sogenannte **grössere Vorhaben** (Verpflichtungskredit von 2,084 Milliarden Franken für den Bau der zweiten Gotthardröhre);
- und schliesslich beantragt der Bundesrat 300 Millionen Franken für die **planerische Konkretisierung der übrigen Erweiterungsprojekte** inklusive Landerwerb.

Diese Verteilung der Vorlage mit diversen eingeführten Kriterien birgt eine gewisse Komplexität. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Bundesrat bis 2030 auf dem Nationalstrassennetz Erweiterungsprojekte im Umfang von rund 13,474 Milliarden Franken in Angriff nehmen will.

Der Kanton Basel-Stadt begrüsst die Aufnahme von Projekten, die für die Region wichtig sind, sehr. Insbesondere die Realisierung der Projekte Rheintunnel Basel und Hagnau – Augst im ersten Realisierungshorizont (2030) sind für unsere Region zentral.

Aus Sicht unserer trinationalen Agglomeration nehmen wir zur Kenntnis, dass die Nachbarländer nicht auf der Adressatenliste der Vernehmlassung stehen. Die grundsätzlichen planerischen Überlegungen zum Nationalstrassennetz müssen über die Staatsgrenzen hinaus abgestimmt werden, um das Verkehrssystem zweckmässig weiterentwickeln zu können. Mit Ihrem Agglomerationsprogramm bringt die Agglomeration Basel dies (wie im Übrigen auch vom Bund gefordert) deutlich zum Ausdruck.

## Antworten zum Fragenkatalog

### **1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?**

Ja. Wir begrüessen es, dass der Bund die Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes vorantreibt und die Freigabe der entsprechenden Mittel anstrebt. Insbesondere begrüessen wir auch die Darlegungen zur Langfristperspektive Nationalstrassen und den formulierten Zielsetzungen. Besonders wichtig erscheint uns die Sicherstellung der Unterhaltsfähigkeit respektive der dazu nötigen Netzredundanzen, um die Verfügbarkeit der Nationalstrassen jederzeit zu gewährleisten.

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

Ja. In Kapitel 2.3.4.1 des Erläuternden Berichts weist der Bundesrat richtigerweise auf die Bedeutung der Abstimmung zwischen den Programmen "STEP Strasse", "STEP Schiene" und "Agglomerationsverkehr" hin. Aus Sicht des Regierungsrates besteht bei dieser Abstimmung Verbesserungspotenzial.



Mit STEP Strasse verfolgt der Bund das Ziel, dass die Nationalstrassen "täglich lückenlos verfügbar und benutzbar" sind und dass die "langfristige Leistungsfähigkeit der Nationalstrassen für den Personen- und Güterverkehr" erhalten bleibt. Kommt also die Leistungsfähigkeit einer Nationalstrasse an ihre Grenzen, soll sie ausgebaut werden – bei gleichzeitiger Berücksichtigung von Sicherheitsüberlegungen, der Wirtschaftlichkeit und Verträglichkeit. Anders als in verschiedenen Kantonen lautet das planerische Credo daher: Der Strassenverkehr wird nachfrage- und nicht angebotsorientiert geplant.

Bei den Agglomerationsprogrammen desselben Bundesdepartements (UVEK) hingegen sind andere Kriterien ausschlaggebend. Erfüllt ein Agglomerationsprojekt die Grundanforderungen, wird es anhand von vier Wirkungskriterien beurteilt: 1. Qualität des Verkehrssystems; 2. mehr Siedlungsentwicklung nach innen; 3. mehr Verkehrssicherheit; 4. weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch.

**Antrag 1.** Eine vertiefte Koordination der Projekte innerhalb des Bundes und mit den Kantonen wird aufgrund der immer dichter bebauten Schweiz unabdingbar, damit die Anpassungen nicht nur am übergeordneten, sondern auch am untergeordneten Netz der Kantone erfolgen können. Nur so kann letztlich vermieden werden, dass neue Nationalstrassen bloss neue Staufläche bieten. Aus Sicht des Regierungsrates müssen die Fragen der Anschlüsse der Nationalstrassen zwingend in die Betrachtungen des STEP-Programms einfließen (dasselbe gilt umgekehrt für die Agglomerationsprogramme). Auch muss hierbei vonseiten ASTRA aktiv der Austausch mit Kantonen und zuständigen Gemeinden gesucht werden; zudem sind bei der Projekterarbeitung die Effekte auf die untergeordneten Netze zu deklarieren.

Des Weiteren begrüsst es der Regierungsrat, dass das UVEK das Zukunftsthema der automatisierten Fahrzeuge in Kapitel 1.4 des Erläuternden Berichts behandelt. Darin werden die technologischen Potenziale erwähnt, die Auslastung der Fahrzeuge zu erhöhen. Je nach Ausgestaltung können jedoch auch negative Effekte eintreten: Im Erläuternden Bericht werden zusätzliche Belastungen der Strasse durch "die Erschliessung neuer Nutzergruppen (Betagte, Kinder und Handicaperte), neue Angebotsformen und eine allfällige Abnahme der Fahrzeugauslastung durch Leerfahrten" erwähnt. Der Regierungsrat teilt diese Einschätzung. Gleichzeitig bedauert er, dass das ASTRA die bereits heute bestehende Problematik der schlechten Auslastung im MIV nicht thematisiert. Gemäss Bundesamt für Statistik liegt der mittlere Besetzungsgrad der Autos bei 1,6 Personen, im Pendlerverkehr sogar noch tiefer.

**Antrag 2.** Der Regierungsrat wünscht, dass der Bund die Problematik der schlechten Auslastung im MIV aktiv angeht und fordert für die nächste Vorlage STEP Strasse eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem Thema. Die Fahrzeugauslastung muss aus Platz-, Umwelt-, Effizienz- und Lärmgründen unbedingt erhöht werden.

Im Weiteren erscheint uns das Kapitel 4.1 zu den finanziellen Auswirkungen noch nicht ausführlich genug zu sein. Insbesondere fehlen uns konkrete Aussagen, wie die sich nach 2023 abzeichnende Finanzierungslücke geschlossen werden soll und in welchem Umfang eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags zu erwarten sein wird.

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

Ja, denn gerade den Betrieb, den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen erachtet der Regierungsrat als zentral. Nur so kann die tägliche Verfügbarkeit der Nationalstrassen, deren langfristige Leistungsfähigkeit sowie die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden gewährleistet werden. Zudem werden mit den Massnahmen im Umfang von gut zwei Milliarden Franken pro Jahr die Belastungen von Mensch und Umwelt minimiert. In diesem Sinne begrüsst der Re-



gierungsrat ausdrücklich, dass das UVEK dem Betrieb und Unterhalt bei beschränkten finanziellen Mitteln stets Priorität einräumen will.

Zudem sind wir der Auffassung, dass die Mittel für Ausbauten im Sinne von Anpassungen nach inhaltlichen Kriterien zugeteilt werden müssen. Eine Unterscheidung in Mittel „Ausbau bestehendes Netz“ und Mittel „Ausbau NEB-Strecken“, wie sie in Kap. 1.2 und 2.1.4.4 postuliert wird, entspricht nach unserem Verständnis nicht dem Sinn der NAF-Beschlüsse. Vorhaben auf NEB-Strecken dürfen nicht gegenüber anderen zurückstehen müssen, nur weil sie sich auf NEB-Strecken befinden (siehe auch Antrag 6).

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

Drei Kriterien müssen kumulativ erfüllt werden, damit ein Ausbauprojekt der geschaffenen Spezialkategorie "grössere Vorhaben" zugerechnet wird: Beim Ausbauprojekt muss es sich um eine isolierte Anlage handeln, die keine Kapazitätserweiterung darstellt; die Kosten müssen mindestens 500 Millionen Franken oder pro Jahr mehr als 10 Prozent des Gesamtbedarfs der Ausbauten (im Sinne von Anpassungen) betragen; schliesslich muss es sich um eine Anlage mit politischer Relevanz handeln. Der Regierungsrat erachtet diese Kriterien als nachvollziehbar.

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

Der Bau der zweiten Röhre erfüllt die Kriterien des UVEK gemäss Kap. 2.2.1 des Erläuternden Berichts, um als grösseres Vorhaben zu gelten: Bei der zweiten Gotthardröhre handelt es sich um eine isolierte Anlage ohne Kapazitätserweiterung; die Kosten (über zwei Milliarden) übersteigen die vom Bundesrat festgelegte Grenze von 500 Millionen Franken um das Vierfache; schliesslich kommt dem Gotthard grosse politische Relevanz zuteil, nicht zuletzt aufgrund der Anbindung des Kantons Tessin (nationale Kohäsion) an die restlichen Kantone der Schweiz.

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

Wie in der Antwort auf Frage 2 ausgeführt, decken sich die Ziele bei STEP Strasse nicht in allen Punkten mit den Wirkungskriterien, die bei der Beurteilung der Agglomerationsprogramme relevant sind.

**Antrag 3.** Der Regierungsrat fordert eine bessere Abstimmung zwischen STEP Strasse und den Agglomerationsprogrammen – insbesondere auch bezüglich der Kriterien (siehe auch Antrag 1). Verbindliche Prozesse zwischen den betroffenen Bundesämtern sind hierfür zwingend. Ebenfalls zwingend bei Ausbauprojekten des ASTRA ist die stete Suche nach regionalen Lösungen – gemeinsam mit den Kantonen.

Grundsätzlich unterstützen wir, dass Langfristperspektiven im Sinne einer rollenden, offenen Planung erarbeitet werden. Auch mit den genannten Zielen sind wir im Sinne eines Konzeptes im Grundsatz einverstanden. Die Langfristperspektiven sind allerdings noch sehr wenig konkret. Bei den weiteren Arbeiten sollte insbesondere der Zielkonflikt zwischen Netzredundanz und Wirtschaftlichkeit hohe Beachtung erhalten. Hierzu gehört explizit auch eine verkehrsträgerübergreifende Koordination, die sicherstellt, dass der Strassenausbau nicht zu unerwünschten raumplanerischen Effekten führt und auch nicht den geplanten Ausbau des öffentlichen Verkehrs konkurrenziert. Zudem sind die Möglichkeiten der Verkehrssteuerung (insbesondere Mobility Pricing) und Automatisierung/Digitalisierung verstärkt in die Überlegungen zur Langfristperspektive einzubeziehen.



Wie oben dargelegt, sind wir im Wesentlichen mit den dargelegten Inhalten einverstanden, hingegen erachten wir die Berücksichtigung der NEB-Strecken als erforderlich (vgl. Antwort zu Frage 2).

Des Weiteren stellt sich uns die Frage, ob es tatsächlich zweckmässig ist, „das Nationalstrassennetz innerhalb und zwischen den metropolitanen und den grossstädtischen Gebieten konsequent auf mindestens 2x3-Spuren auszubauen“, wie in Kap. 2.3.3.3 des Erläuternden Berichts postuliert. Jedenfalls darf diese Zielvorstellung angesichts beschränkter finanzieller Ressourcen nicht zu Lasten der Problemlösung in den Agglomerationen gehen.

**Antrag 4.** Der Regierungsrat wünscht, dass mit der nächsten STEP-Vorlage das Konzept Langfristsperspektive Nationalstrassen weiter entwickelt und konkretisiert wird. Für deren Weiterentwicklung sind ebenso wie für die bereits konkreten Projekte entsprechende Planungsmittel vorzusehen, was möglicherweise zur Notwendigkeit einer Erhöhung des mit 300 Mio. Franken veranschlagten Rahmens führt.

In der Auflistung wesentlicher Punkte (unter Abb. 7) fehlt die wichtige Funktion der Nationalstrassen *innerhalb* der Agglomerationen. Als übergeordnetes Strassennetz kommt ihnen eine hohe Bedeutung auch für diese Verkehrsströme zu. Umgekehrt führen Kapazitätsdefizite zu unerwünschten Wirkungen auf den Kantons- und Gemeindestrassennetzen. Darüber hinaus befinden sich die bedeutendsten Grenzübergänge in der trinationalen Agglomeration Basel auf den Nationalstrassen, sodass letztere auch für den grenzüberschreitenden Verkehr von zentraler Bedeutung sind.

**Antrag 5:** Der Regierungsrat beantragt, die Aufzählung wesentlicher Punkte der Langfristsperspektive (unter Abb. 7) um einen Punkt etwa im Sinne von „Aufnahme massgeblicher Verkehrsströme innerhalb von Agglomerationen“ zu ergänzen.

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

Nein. Mit der Annahme der NAF-Vorlage einher geht die Aufnahme von zirka 400 Kilometern kantonaler Strassen ins Nationalstrassennetz (sog. Netzbeschluss (NEB)). Die Übernahme dieser NEB-Strecken durch den Bund erfolgt per 1. Januar 2020. In der Botschaft zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu deren Finanzierung hat der Bundesrat den Mittelbedarf für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau (im Sinne von Anpassungen und Kapazitätserweiterungen) der NEB-Strecken in der Höhe von durchschnittlich 310 Millionen Franken brutto pro Jahr ausgewiesen. Mit der von den eidgenössischen Räten festgelegten Finanzierungslösung verfügt der Bund für diese Aufgaben nun jährlich über 194 Millionen Franken und damit über deutlich weniger als der ausgewiesene Bedarf. Die Folge sind Kürzungen beim Ausbau (Betrieb und Unterhalt sind prioritär zu behandeln und Kürzungen nicht möglich). Für Ausbauten im Sinne von Anpassungen und Kapazitätserweiterungen stehen mit der festgelegten Lösung jährlich rund 83 Millionen Franken zur Verfügung: 44 Millionen für den Ausbau im Sinne von Anpassungen und 39 Millionen für den Bau von Erweiterungsprojekten. Die Mittel für den Ausbau der NEB-Strecken sind in dieser Betrachtungsweise knapp.

**Antrag 6.** Der Regierungsrat fordert, dass nicht zwei Klassen von Nationalstrassen geschaffen werden: die Nationalstrassen und die NEB-Strecken. Vielmehr sind bei der nächsten Vorlage alle Strassen gleich zu behandeln – und zwar als Nationalstrassen. Entsprechend sind gesamthaft ausreichende Mittel vorzusehen.

Im Erläuternden Bericht in Kapitel 2.3.4.2 ist erwähnt, dass die von den Kantonen entwickelten Projekte auf den NEB-Strecken, die vom eidgenössischen Parlament noch nicht genehmigt wur-



den, nicht Bestandteil des vorliegenden STEP Strasse seien. Bereits vom Parlament genehmigt sind die Ortsdurchfahrt Näfels sowie die Umfahrungen La Chaux-de-Fonds und Le Locle. Der Regierungsrat hat Verständnis, dass für die Festlegung der notwendigen Kapazitätserweiterungen vorab detaillierte Analysen zur verkehrsplanerischen und -technischen Funktionsfähigkeit notwendig sind – insbesondere auch in Bezug auf die Verträglichkeitsaspekte, die auf den zahlreichen Ortsdurchfahrten der NEB-Strecken eine wichtige Rolle spielen. Der Bund muss sich daher gegenwärtig auf das bestehende Nationalstrassennetz beschränken.

**Antrag 7.** Der Regierungsrat erwartet, dass den NEB-Strecken in der nächsten STEP-Vorlage der gleiche Rang zukommt wie den restlichen Nationalstrassen, und dass die Definierung der Kapazitätserweiterung so rasch wie möglich an die Hand genommen wird.

Der Regierungsrat geht davon aus, dass das ASTRA die projektspezifischen Verhandlungen für die bekannten Projekte mit den vom NEB betroffenen Kantonen rasch aufnimmt, sodass bis zur nächsten STEP-Vorlage Klarheit geschaffen wird.

Dass die Projekte Rheintunnel Basel und (neu aus dem Realisierungsschritt 2040 nach vorn verschoben) auch Hagnau – Augst Eingang in den Realisierungsschritt 2030 gefunden haben begrüssen wir sehr. Die zügige Weiterbearbeitung und Realisierung sowie die möglichst gleichzeitige Inbetriebnahme dieser Vorhaben ist aufgrund der Problemlage zwingend.

Des Weiteren werden punktuelle kapazitätssteigernde Massnahmen wie Ausbauten von Anschlussknoten zukünftig an Bedeutung gewinnen. Gemäss den Darlegungen im Erläuterungsbericht fallen sie nicht in den Zahlungsrahmen für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen, weil sie kapazitätssteigernd sind. Für solche Massnahmen müssen Mittel verfügbar sein, ohne einen Vorlauf von ca. vier Jahren zum nächsten Ausbauschnitt abzuwarten.

**Antrag 8:** Für punktuelle kapazitätssteigernde Vorhaben (Grössenordnung i. d. R. etwa einstellige Millionenbeträge) soll ein summarischer Finanzierungsposten aufgenommen werden.

## **8. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und Ausbauschnitten?**

Vgl. Antworten zu den Fragen 2 resp. 7. Es fehlen Aussagen zur Fondsentwicklung ab 2023. Es ist deshalb nicht beurteilbar, ob alle Projekte im Realisierungshorizont 2030 wirklich finanzierbar sind.

## **9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

Die Ausführungen zu Ausweichverkehren auf Seite 17 des Erläuternden Berichts sind berechtigt. Sie gelten sinngemäss ebenso für das nicht-städtische Netz in Agglomerationen und unterstreichen die Dringlichkeit des Handlungsbedarfs.

Bei den abgeleiteten Zielen im Kap. 2.1.2 auf Seite 20 des Erläuternden Berichts kann jenes zur Leistungsfähigkeit als sehr zurückhaltend verstanden werden („erhalten“ als Beibehaltung des Ist-Zustandes). Die Grundlagen gemäss Fussnote sind hier klarer („flüssiger Verkehr“ etc.).

Im Objektblatt A8-9 (Anhang 7) sehen wir Präzisierungsbedarf (siehe Antrag unten).

Im Weiteren möchten wir hinsichtlich der Umweltauswirkungen auf Folgendes hinweisen: Die Tiefbauinfrastruktur stellt ein bedeutendes mineralisches Materiallager dar und bei Unterhalts- und Ausbaumassnahmen fallen typischerweise grosse Mengen mineralischer Bauabfälle sowie

Aushubmaterialien an. Durch eine ressourcenschonende Materialbewirtschaftung und den – im Rahmen der technischen Möglichkeiten – konsequenten Einsatz von Recyclingbaustoffen können knapper Deponieraum sowie geogene Rohstofflager geschont werden.

**Antrag 9.**

- Die Formulierung des 2. Absatzes auf S. 17 ist um die Aspekte des Netzes in den Agglomerationen zu ergänzen.
- Das Ziel „Leistungsfähigkeit“ im Kap. 2.1.2 auf S. 20 des erläuternden Berichts ist weitgehend zu formulieren, etwa im Sinne von „Die langfristig erforderliche Leistungsfähigkeit der Nationalstrassen für den Personen- und den Güterverkehr wird sichergestellt.“
- Im Objektblatt A8-9 (Anhang 7) sind folgende Aspekte zu präzisieren:
  - o Das Herzstück Basel gewährleistet nicht primär die Verbindung zwischen den beiden Bahnhöfen, sondern dient vor allem zur Schaffung von Durchmesserlinien.
  - o Im Abschnitt „Aus Sicht der übergeordneten Bahninfrastruktur“ sollte die Entflechtung Muttenz ergänzt werden.
  - o Des Weiteren sollten die Ausbauten auf den Zulaufstrecken erwähnt werden (Schienenanbindung EuroAirport, Elektrifizierung Hochrheinstrecke, Taktverdichtung Basel-Lörrach).

Mit dem NEB werden im Jahr 2020 rund 400 Kilometer Strassen in das Nationalstrassennetz aufgenommen – darunter finden sich auch Gemischtverkehrsstrassen und alpine Strassen, die besondere Anforderungen an den Eigentümer stellen. Die Übernahme der zusätzlichen Strecken führt zu einer Zunahme der Erhaltungs- und Ausbauprojekte und zu einer Erhöhung des Kontroll- und Koordinationsaufwands. Für den Regierungsrat ist klar: Diese zusätzlichen Aufgaben können nicht mit dem bestehenden Personal bewältigt werden. Das ASTRA möchte den Personaletat um 60 (davon eine Stelle beim BAFU) erhöhen: 43 der beantragten Stellen würden für die Abteilungen Infrastruktur benötigt; weiter seien diverse Disziplinen zu verstärken.

**Antrag 10.** Der Regierungsrat erachtet die vorgesehenen zusätzlichen Leistungen infolge des NEB als wichtig und unterstützt den beantragten Stellenaufbau.

**Detailbemerkungen zum Erläuternden Bericht:**

- Kap. 1.4 (Seite 10), zweiter Absatz: Etwas unschön ist, dass hier der Bahnanteil von ca. 15% nicht explizit ausgewiesen wird.
- Kap. 2.3.3.3 (Seite 38/39): Das im Text (Seite 38 Mitte) vermerkte neue Netzelement zwischen den Grossräumen Bern und Luzern fehlt in der Abbildung 7.
- Kap. 4.1 (Seite 57): Die Fussnote 42 hilft nicht wirklich weiter, da der dort genannte Gesetzesartikel wiederum nur auf einen anderen Beschluss verweist. Die materiellen Folgen bleiben unklar.



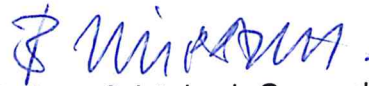
Wir danken nochmals für die Möglichkeit zur Stellungnahme und bitten um wohlwollende Prüfung und Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann  
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin

**Kopie an**

- Regierungen der Kantone AG, BL, JU und SO
- Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz BPUK
- Geschäftsstelle Agglo Basel

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Kochergasse 6  
3003 Bern

Liestal, 24. April 2018  
43516

**Vernehmlassung zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit  
Stellungnahme des Kantons Basel-Landschaft**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard  
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat am 17. Januar 2018 das Vernehmlassungsverfahren eröffnet zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020 – 2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit (in der Folge zusammenfassend "STEP Strasse" genannt). Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft dankt für die Gelegenheit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können.

**Die vorliegende Stellungnahme ist identisch mit derjenigen des Kantons Basel-Stadt.**

**Einleitende Bemerkungen**

Die Mobilität in der Schweiz nimmt jedes Jahr zu: Gemäss der Verkehrsperspektive des Bundes soll die jährliche Verkehrsleistung des Personenverkehrs von 2010 bis 2040 um 25 Prozent auf 145 Milliarden Personenkilometer ansteigen. Zurzeit entfallen fast drei Viertel der zurückgelegten Personenkilometer auf den individuellen motorisierten Strassenverkehr; dieser wiederum wird zu über 40 Prozent auf Nationalstrassen abgewickelt. Sogar noch bedeutender sind die Nationalstrassen für den Güterverkehr.

Die Verkehrsinfrastruktur stösst zum Teil bereits heute an ihre Grenze: In der Region Basel treffen wir auf überlastete Busse, volle Züge und beobachten praktisch täglich Stausituationen, die hohe volkswirtschaftliche Kosten und unnötige Umweltbelastungen zur Folge haben.



Der Regierungsrat teilt die Ansicht des Bundesrats, wonach ein gut funktionierendes Nationalstrassennetz für die Standortattraktivität der Schweiz von grosser Bedeutung ist. Daher hatte sich der Regierungsrat auch klar für die Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) ausgesprochen. Volk und alle Stände haben dem NAF im vergangenen Jahr zugestimmt. Damit konnte die Finanzierung des Betriebs, des Unterhalts und des Ausbaus der Nationalstrassen langfristig gesichert werden. Dank dem NAF verkehren wir auch in Zukunft auf modernen Nationalstrassen, welche die ganze Schweiz noch besser erschliessen und an neuralgischen Stellen ausgebaut werden. Mit dem NAF wird überdies das Nationalstrassennetz erweitert: durch Ausbauten und durch die Überführung von knapp 400 Kilometern Kantonsstrasse ins Nationalstrassennetz. Sämtliche Kantone werden so ans Nationalstrassennetz angeschlossen. Schliesslich stellt der NAF als unbefristeter Fonds auf Verfassungsstufe Strasse und Schiene (Bahninfrastrukturfonds) gleich. Die nun vorliegende Vorlage ist die logische Weiterschreibung der Erfolgsgeschichte NAF und ist daher in den Grundzügen zu begrüessen.

Der Bundesrat will den eidgenössischen Räten mit der Vorlage vier Beschlüsse unterbreiten:

- einen **Zahlungsrahmen für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau** (Ausbau im Sinne von Anpassungen, z. B. Lärmschutzmassnahmen) in der Höhe von 8.156 Milliarden Franken (gut 2 Milliarden pro Jahr);
- den **STEP Ausbauschnitt 2019** (Kredit von 2.267 Milliarden Franken für die Realisierung des Bypasses Luzern, der Erweiterung des Abschnitts Rotsee-Buchrain, der Engpassbeseitigung im Raum Crissier und der Umfahrung Le Locle);
- sogenannte **grössere Vorhaben** (Verpflichtungskredit von 2.084 Milliarden Franken für den Bau der zweiten Gotthardröhre);
- und schliesslich beantragt der Bundesrat 300 Millionen Franken für die **planerische Konkretisierung der übrigen Erweiterungsprojekte** inklusive Landerwerb.

Diese Verteilung der Vorlage mit diversen eingeführten Kriterien birgt eine gewisse Komplexität. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Bundesrat bis 2030 auf dem Nationalstrassennetz Erweiterungsprojekte im Umfang von rund 13.474 Milliarden Franken in Angriff nehmen will.

Aus der Sicht des Kantons Basel-Landschaft begrüessen wir die Aufnahme für die Region wichtiger Projekte sehr. Insbesondere die Realisierung der Projekte Rheintunnel Basel und Hagnau – Augst im ersten Realisierungshorizont (2030) sind für unseren Kanton zentral.

Aus Sicht unserer trinationalen Agglomeration nehmen wir zur Kenntnis, dass die Nachbarländer nicht auf der Adressatenliste der Vernehmlassung stehen. Die grundsätzlichen planerischen Überlegungen zum Nationalstrassennetz müssen über die Staatsgrenzen hinaus abgestimmt werden, um das Verkehrssystem zweckmässig weiterentwickeln zu können. Mit Ihrem Agglomerationsprogramm bringt die Agglomeration Basel dies (wie im Übrigen auch vom Bund gefordert) deutlich zum Ausdruck.

## **Antworten zum Fragenkatalog**

### **1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?**

Ja. Wir begrüessen es, dass der Bund die Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes vorantreibt und die Freigabe der entsprechenden Mittel anstrebt. Insbesondere begrüessen wir auch die

Darlegungen zur Langfristperspektive Nationalstrassen und den formulierten Zielsetzungen. Besonders wichtig erscheint uns die Sicherstellung der Unterhaltsfähigkeit respektive der dazu nötigen Netzredundanzen, um die Verfügbarkeit der Nationalstrassen jederzeit zu gewährleisten.

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

Ja.

In Kapitel 2.3.4.1 des Erläuternden Berichts weist der Bundesrat richtigerweise auf die Bedeutung der Abstimmung zwischen den Programmen "STEP Strasse", "STEP Schiene" und "Agglomerationsverkehr" hin. Aus Sicht des Regierungsrates besteht bei dieser Abstimmung Verbesserungspotenzial.

Mit STEP Strasse verfolgt der Bund das Ziel, dass die Nationalstrassen "täglich lückenlos verfügbar und benutzbar" sind und dass die "langfristige Leistungsfähigkeit der Nationalstrassen für den Personen- und Güterverkehr" erhalten bleibt. Kommt also die Leistungsfähigkeit einer Nationalstrasse an ihre Grenzen, soll sie ausgebaut werden – bei gleichzeitiger Berücksichtigung von Sicherheitsüberlegungen, der Wirtschaftlichkeit und Verträglichkeit. Anders als in verschiedenen Kantonen lautet das planerische Credo daher: Der Strassenverkehr wird nachfrage- und nicht angebotsorientiert geplant.

Bei den Agglomerationsprogrammen desselben Bundesdepartements (UVEK) hingegen sind andere Kriterien ausschlaggebend. Erfüllt ein Agglomerationsprojekt die Grundanforderungen, wird es anhand von vier Wirkungskriterien beurteilt: 1. Qualität des Verkehrssystems; 2. mehr Siedlungsentwicklung nach innen; 3. Mehr Verkehrssicherheit; 4. Weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch.

**Antrag 1.** Eine vertiefte Koordination der Projekte innerhalb des Bundes und mit den Kantonen wird aufgrund der immer dichter bebauten Schweiz unabdingbar, damit die Anpassungen nicht nur am übergeordneten, sondern auch am untergeordneten Netz der Kantone erfolgen können. Nur so kann letztlich vermieden werden, dass neue Nationalstrassen bloss neue Staufläche bieten. Aus Sicht des Regierungsrates müssen die Fragen der Anschlüsse der Nationalstrassen zwingend in die Betrachtungen des STEP-Programms einfließen (dasselbe gilt umgekehrt für die Agglomerationsprogramme). Auch muss hierbei vonseiten ASTRA aktiv der Austausch mit Kantonen und zuständigen Gemeinden gesucht werden; zudem sind bei der Projekterarbeitung die Effekte auf die untergeordneten Netze zu deklarieren.

Des Weiteren begrüsst es der Regierungsrat, dass das UVEK das Zukunftsthema der automatisierten Fahrzeuge in Kapitel 1.4 des Erläuternden Berichts behandelt. Darin werden die technologischen Potenziale erwähnt, die Auslastung der Fahrzeuge zu erhöhen. Je nach Ausgestaltung können jedoch auch negative Effekte eintreten: Im Erläuternden Bericht werden zusätzliche Belastungen der Strasse durch "die Erschliessung neuer Nutzergruppen (Betagte, Kinder und Handicapierte), neue Angebotsformen und eine allfällige Abnahme der Fahrzeugauslastung durch Leerfahrten" erwähnt. Der Regierungsrat teilt diese Einschätzung. Gleichzeitig bedauert er, dass das ASTRA die bereits heute bestehende Problematik der schlechten Auslastung im MIV nicht thematisiert. Gemäss Bundesamt für Statistik liegt der mittlere Besetzungsgrad der Autos bei 1.6 Personen, im Pendlerverkehr sogar noch tiefer.

**Antrag 2.** Der Regierungsrat wünscht, dass der Bund die Problematik der schlechten Auslastung im MIV aktiv angeht und fordert für die nächste Vorlage STEP Strasse eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem Thema. Die Fahrzeugauslastung muss aus Platz-, Umwelt-, Effizienz- und Lärmgründen unbedingt erhöht werden.

Im Weiteren erscheint uns das Kapitel 4.1 zu den finanziellen Auswirkungen noch nicht ausführlich genug zu sein. Insbesondere fehlen uns konkrete Aussagen, wie die sich nach 2023 abzeichnende Finanzierungslücke geschlossen werden soll und in welchem Umfang eine Erhöhung des Mineralölsteuereinzuschlags zu erwarten sein wird.

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

Ja, denn gerade den Betrieb, den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen erachtet der Regierungsrat als zentral. Nur so kann die tägliche Verfügbarkeit der Nationalstrassen, deren langfristige Leistungsfähigkeit sowie die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden gewährleistet werden. Zudem werden mit den Massnahmen im Umfang von gut zwei Milliarden Franken pro Jahr die Belastungen von Mensch und Umwelt minimiert. In diesem Sinne begrüsst der Regierungsrat ausdrücklich, dass das UVEK dem Betrieb und Unterhalt bei beschränkten finanziellen Mitteln stets Priorität einräumen will.

Zudem sind wir der Auffassung, dass die Mittel für Ausbauten im Sinne von Anpassungen nach inhaltlichen Kriterien zugeteilt werden müssen. Eine Unterscheidung in Mittel „Ausbau bestehendes Netz“ und Mittel „Ausbau NEB-Strecken“, wie sie in Kap. 1.2 und 2.1.4.4 postuliert wird, entspricht nach unserem Verständnis nicht dem Sinn der NAF-Beschlüsse. Vorhaben auf NEB-Strecken dürfen nicht gegenüber anderen zurück stehen müssen, nur weil sie sich auf NEB-Strecken befinden (siehe auch Antrag 6).

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

Drei Kriterien müssen kumulativ erfüllt werden, damit ein Ausbauprojekt der geschaffenen Spezialkategorie "grössere Vorhaben" zugerechnet wird: Beim Ausbauprojekt muss es sich um eine isolierte Anlage handeln, die keine Kapazitätserweiterung darstellt; die Kosten müssen mindestens 500 Millionen Franken oder pro Jahr mehr als 10 Prozent des Gesamtbedarfs der Ausbauten (im Sinne von Anpassungen) betragen; schliesslich muss es sich um eine Anlage mit politischer Relevanz handeln. Der Regierungsrat erachtet diese Kriterien als nachvollziehbar.

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

Der Bau der zweiten Röhre erfüllt die Kriterien des UVEK gemäss Kap. 2.2.1 des Erläuternden Berichts, um als grösseres Vorhaben zu gelten: Bei der zweiten Gotthardröhre handelt es sich um eine isolierte Anlage ohne Kapazitätserweiterung; die Kosten (über zwei Milliarden) übersteigen die vom Bundesrat festgelegte Grenze von 500 Millionen Franken um das Vierfache; schliesslich kommt dem Gotthard grosse politische Relevanz zuteil, nicht zuletzt aufgrund der Anbindung des Kantons Tessin (nationale Kohäsion) an die restlichen Kantone der Schweiz.

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

Wie in der Antwort auf Frage 2 ausgeführt, decken sich die Ziele bei STEP Strasse nicht in allen Punkten mit den Wirkungskriterien, die bei der Beurteilung der Agglomerationsprogramme relevant sind.

**Antrag 3.** Der Regierungsrat fordert eine bessere Abstimmung zwischen STEP Strasse und den Agglomerationsprogrammen – insbesondere auch bezüglich der Kriterien (siehe auch Antrag 1). Verbindliche Prozesse zwischen den betroffenen Bundesämtern sind hierfür zwingend. Ebenfalls zwingend bei Ausbauprojekten des ASTRA ist die stete Suche nach regionalen Lösungen – gemeinsam mit den Kantonen.

Grundsätzlich unterstützen wir, dass Langfristperspektiven im Sinne einer rollenden, offenen Planung erarbeitet werden. Auch mit den genannten Zielen sind wir im Sinne eines Konzeptes im Grundsatz einverstanden. Die Langfristperspektiven sind allerdings noch sehr wenig konkret. Bei den weiteren Arbeiten sollte insbesondere der Zielkonflikt zwischen Netzredundanz und Wirtschaftlichkeit hohe Beachtung erhalten. Hierzu gehört explizit auch eine verkehrsträgerübergreifende Koordination, die sicherstellt, dass der Strassenausbau nicht zu unerwünschten raumplanerischen Effekten führt und auch nicht den geplanten Ausbau des öffentlichen Verkehrs konkurrenziert. Zudem sind die Möglichkeiten der Verkehrssteuerung (insbesondere Mobility Pricing) und Automatisierung/Digitalisierung verstärkt in die Überlegungen zur Langfristperspektive einzubeziehen.

Wie oben dargelegt, sind wir im Wesentlichen mit den dargelegten Inhalten einverstanden, hingegen erachten wir jedoch die Berücksichtigung der NEB-Strecken als erforderlich. Vgl. Antwort zu Frage 2.

Des Weiteren stellt sich uns die Frage, ob es tatsächlich zweckmässig ist, „das Nationalstrassennetz innerhalb und zwischen den metropolitanen und den grossstädtischen Gebieten konsequent auf mindestens 2x3-Spuren auszubauen“, wie in Kap. 2.3.3.3 des Erläuternden Berichts postuliert. Jedenfalls darf diese Zielvorstellung angesichts beschränkter finanzieller Ressourcen nicht zu Lasten der Problemlösung in den Agglomerationen gehen.

**Antrag 4.** Der Regierungsrat wünscht, dass mit der nächsten STEP-Vorlage das Konzept Langfristperspektive Nationalstrassen weiter entwickelt und konkretisiert wird. Für deren Weiterentwicklung sind ebenso wie für die bereits konkreten Projekte entsprechende Planungsmittel vorzusehen, was möglicherweise zur Notwendigkeit einer Erhöhung des mit 300 Mio. Franken veranschlagten Rahmens führt.

In der Auflistung wesentlicher Punkte (unter Abb. 7) fehlt die wichtige Funktion der Nationalstrassen *innerhalb* der Agglomerationen. Als übergeordnetes Strassennetz kommt ihnen eine hohe Bedeutung auch für diese Verkehrsströme zu. Umgekehrt führen Kapazitätsdefizite zu unerwünschten Wirkungen auf den Kantons- und Gemeindestrassennetzen. Darüber hinaus befinden sich die bedeutendsten Grenzübergänge in der trinationalen Agglomeration Basel auf den Nationalstrassen, so dass letztere auch für den grenzüberschreitenden Verkehr von zentraler Bedeutung sind.



**Antrag 5.** Der Regierungsrat beantragt, die Aufzählung wesentlicher Punkte der Langfristperspektive (unter Abb. 7) um einen Punkt etwa im Sinne von „Aufnahme massgeblicher Verkehrsströme innerhalb von Agglomerationen“ zu ergänzen.

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

Nein.

Mit der Annahme der NAF-Vorlage einher geht die Aufnahme von zirka 400 Kilometern kantonaler Strassen ins Nationalstrassennetz (sog. Netzbeschluss (NEB)). Die Übernahme dieser NEB-Strecken durch den Bund erfolgt per 1. Januar 2020. In der Botschaft zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu deren Finanzierung hat der Bundesrat den Mittelbedarf für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau (im Sinne von Anpassungen und Kapazitätserweiterungen) der NEB-Strecken in der Höhe von durchschnittlich 310 Millionen Franken brutto pro Jahr ausgewiesen. Mit der von den eidgenössischen Räten festgelegten Finanzierungslösung verfügt der Bund für diese Aufgaben nun jährlich über deutlich tiefere 194 Millionen Franken. Die Folge sind Kürzungen beim Ausbau (Betrieb und Unterhalt sind prioritär zu behandeln und Kürzungen nicht möglich). Für Ausbauten im Sinne von Anpassungen und Kapazitätserweiterungen stehen mit der festgelegten Lösung jährlich rund 83 Millionen Franken zur Verfügung: 44 Millionen für den Ausbau im Sinne von Anpassungen und 39 Millionen für den Bau von Erweiterungsprojekten. Die Mittel für den Ausbau der NEB-Strecken sind in dieser Betrachtungsweise knapp.

**Antrag 6.** Der Regierungsrat fordert, dass nicht zwei Klassen von Nationalstrassen geschaffen werden: die Nationalstrassen und die NEB-Strecken. Vielmehr sind bei der nächsten Vorlage alle Strassen gleich zu behandeln: als Nationalstrassen. Entsprechend sind gesamthaft ausreichende Mittel vorzusehen.

Im Erläuternden Bericht in Kapitel 2.3.4.2 ist erwähnt, dass die von den Kantonen entwickelten Projekte auf den NEB-Strecken, die vom eidgenössischen Parlament noch nicht genehmigt wurden, nicht Bestandteil des vorliegenden STEP Strasse seien. Bereits vom Parlament genehmigt sind die Ortsdurchfahrt Näfels sowie die Umfahrungen La Chaux-de-Fonds und Le Locle. Der Regierungsrat hat Verständnis, dass für die Festlegung der notwendigen Kapazitätserweiterungen vorab detaillierte Analysen zur verkehrsplanerischen und -technischen Funktionsfähigkeit notwendig sind – insbesondere auch in Bezug auf die Verträglichkeitsaspekte, die auf den zahl-reichen Ortsdurchfahrten der NEB-Strecken eine wichtige Rolle spielen. Der Bund muss sich da-her gegenwärtig auf das bestehende Nationalstrassennetz beschränken.

**Antrag 7.** Der Regierungsrat erwartet, dass den NEB-Strecken in der nächsten STEP-Vorlage der gleiche Rang zukommt wie den restlichen Nationalstrassen und dass die Definierung der Kapazitätserweiterung so rasch als möglich an die Hand genommen wird.

Der Regierungsrat geht davon aus, dass das ASTRA die projektspezifischen Verhandlungen für die bekannten Projekte mit den vom NEB betroffenen Kantonen rasch aufnimmt, sodass bis zur nächsten STEP-Vorlage Klarheit geschaffen wird.

Dass die Projekte Rheintunnel Basel und (neu aus dem Realisierungsschritt 2040 nach vorn verschoben) auch Hagnau – Augst Eingang in den Realisierungsschritt 2030 gefunden haben be-

grüssen wir sehr. Die zügige Weiterbearbeitung und Realisierung sowie die möglichst gleichzeitige Inbetriebnahme dieser Vorhaben ist aufgrund der Problemlage zwingend.

Des Weiteren werden punktuelle kapazitätssteigernde Massnahmen wie Ausbauten von Anschlussknoten zukünftig an Bedeutung gewinnen. Gemäss den Darlegungen im Erläuterungsbericht fallen sie nicht in den Zahlungsrahmen für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen, weil sie kapazitätssteigernd sind. Für solche Massnahmen müssen Mittel verfügbar sein, ohne einen Vorlauf von ca. vier Jahren zum nächsten Ausbauschritt abzuwarten.

**Antrag 8.** Für punktuelle kapazitätssteigernde Vorhaben (Grössenordnung i. d. R. etwa einstellige Millionenbeträge) soll ein summarischer Finanzierungsposten aufgenommen werden.

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

Vgl. Antworten zu Frage 2 resp. 7. Es fehlen Aussagen zur Fondsentwicklung ab 2023. Es ist deshalb nicht beurteilbar, ob alle Projekte im Realisierungshorizont 2030 wirklich finanzierbar sind.

**9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

Die Ausführungen zu Ausweichverkehren auf S. 17 des Erläuternden Berichts sind berechtigt. Sie gelten sinngemäss ebenso für das nicht-städtische Netz in Agglomerationen und unterstreichen die Dringlichkeit des Handlungsbedarfs.

Bei den abgeleiteten Zielen im Kap. 2.1.2 auf S. 20 des Erläuternden Berichts kann jenes zur Leistungsfähigkeit als sehr zurückhaltend verstanden werden („erhalten“ als Beibehaltung des Ist-Zustandes). Die Grundlagen gemäss Fussnote sind hier klarer („flüssiger Verkehr“ etc.).

Im Objektblatt A8-9 (Anhang 7) sehen wir Präzisierungsbedarf (siehe Antrag unten).

Im Weiteren möchten wir hinsichtlich der Umweltauswirkungen auf Folgendes hinweisen: Die Tiefbauinfrastruktur stellt ein bedeutendes mineralisches Materiallager dar und bei Unterhalts- und Ausbaumassnahmen fallen typischerweise grosse Mengen mineralischer Bauabfälle sowie Ausbaumaterialien an. Durch eine ressourcenschonende Materialbewirtschaftung und den – im Rahmen der technischen Möglichkeiten – konsequenten Einsatz von Recyclingbaustoffen können knapper Deponieraum sowie geogene Rohstofflager geschont werden.

**Antrag 9.**

- Die Formulierung des 2. Absatzes auf S. 17 ist um die Aspekte des Netzes in den Agglomerationen zu ergänzen.
- Das Ziel „Leistungsfähigkeit“ im Kap. 2.1.2 auf S. 20 des erläuternden Berichts ist weitgehender zu formulieren, etwa im Sinne von „Die langfristig erforderliche Leistungsfähigkeit der Nationalstrassen für den Personen- und den Güterverkehr wird sichergestellt.“
- Im Objektblatt A8-9 (Anhang 7) sind folgende Aspekte zu präzisieren:



- Das Herzstück Basel gewährleistet nicht primär die Verbindung zwischen den beiden Bahnhöfen, sondern dient vor allem zur Schaffung von Durchmesserlinien.
- Im Abschnitt „Aus Sicht der übergeordneten Bahninfrastruktur“ sollte die Entflechtung Muttenz ergänzt werden.
- Des Weiteren sollten die Ausbauten auf den Zulaufstrecken erwähnt werden (Schienenanbindung EuroAirport, Elektrifizierung Hochrheinstrecke, Taktverdichtung Basel-Lörrach).

Mit dem NEB werden im Jahr 2020 rund 400 Kilometer Strassen in das Nationalstrassennetz aufgenommen – darunter finden sich auch Gemischtverkehrs- und alpine Strassen, die besondere Anforderungen an den Eigentümer stellen. Die Übernahme der zusätzlichen Strecken führt zu einer Zunahme der Erhaltungs- und Ausbauprojekte und zu einer Erhöhung des Kontroll- und Koordinationsaufwands. Für den Regierungsrat ist klar: Diese zusätzlichen Aufgaben können nicht mit dem bestehenden Personal bewältigt werden. Das ASTRA möchte den Personaletat um 60 (davon eine Stelle beim BAFU) erhöhen: 43 der beantragten Stellen würden für die Abteilungen Infrastruktur benötigt; weiter seien diverse Disziplinen zu verstärken.

**Antrag 10.** Der Regierungsrat erachtet die vorgesehenen zusätzlichen Leistungen infolge des NEB als wichtig und unterstützt den beantragten Stellenaufbau.

**Detailbemerkungen zum Erläuternden Bericht:**

- Kap. 1.4 (Seite 10), zweiter Absatz: Etwas unschön ist, dass hier der Bahnanteil von ca. 15% nicht explizit ausgewiesen wird.
- Kap. 2.3.3.3 (Seite 38/39): Das im Text (Seite 38 Mitte) vermerkte neue Netzelement zwischen den Grossräumen Bern und Luzern fehlt in der Abbildung 7.
- Kap. 4.1 (Seite 57): Die Fussnote 42 hilft nicht wirklich weiter, da der dort genannte Gesetzesartikel wiederum nur auf einen anderen Beschluss verweist. Die materiellen Folgen bleiben unklar.

Wir danken nochmals für die Möglichkeit zur Stellungnahme und bitten um wohlwollende Prüfung und Berücksichtigung unserer Anliegen.

Hochachtungsvoll



Dr. Sabine Pegoraro  
Regierungspräsidentin



Nic Kaufmann  
2. Landschreiber

Kopie:

- Regierungen der Kantone AG, BS, JU und SO
- Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz BPUK
- Geschäftsstelle Agglo Basel

Postgasse 68  
Postfach  
3000 Bern 8  
www.rr.be.ch  
info.regierungsrat@sta.be.ch

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kom-  
munikation UVEK  
Frau Bundesrätin Doris Leuthard  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

25. April 2018

|                 |                                      |
|-----------------|--------------------------------------|
| RRB-Nr.:        | 369/2018                             |
| Direktion       | Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion |
| Unser Zeichen   | 21/2018 / Ev                         |
| Ihr Zeichen     |                                      |
| Klassifizierung | Nicht klassifiziert                  |



**Vernehmlassung des Bundes: Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit.  
Stellungnahme des Kantons Bern**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat bedankt sich für die Gelegenheit, sich zur oben erwähnten Vorlage äussern zu dürfen. Die Struktur unserer Stellungnahme folgt dem Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage.

**Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

1 Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja. Der Regierungsrat erachtet es als grosse Errungenschaft, dass der Ausbau im Sinne von Kapazitätserweiterungen des Nationalstrassennetzes analog der langfristigen Planung des öffentlichen Verkehrs im Rahmen eines Strategischen Entwicklungsprogramms geplant und in Ausbauschnitten festgelegt wird. Das Mitspracherecht der Kantone ist dabei allerdings zentral. Als ebenso wertvoll erachten wir die Bestrebungen im Bereich Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen der Nationalstrassen zur Gewährleistung der Sicherheit auf dem bestehenden Strassennetz.

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

- Der Regierungsrat legt grossen Wert auf eine gute, sinnvolle Abstimmung des STEP Nationalstrassen mit dem STEP Schiene. Eine Konkurrenzierung des Öffentlichen Verkehrs (Fern- und Regionalverkehr) ist zu vermeiden. Er bedauert daher, dass sich die Vorlage zu wenig mit dem Gesamtverkehrssystem auseinandersetzt. Wie viele weitere Kantone verfolgt auch der Kanton Bern – gestützt auf die kantonale Gesamtmobilitätsstrategie – das langfristige Ziel einer Verschiebung des Modalsplits zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Wir hätten daher erwartet, dass die Vorlage deutlicher aufzeigt, welchen Beitrag der Ausbau des Nationalstrassennetzes für die Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems leistet.
- Bei der Bestimmung von Engpässen stützt sich das zuständige Bundesamt hauptsächlich auf die gegebene Stausituation auf den Stammachsen der Nationalstrassen. Der Regierungsrat ist jedoch der Überzeugung, dass auch ungenügende Verkehrsqualitäten auf dem untergeordneten Strassennetz im Zulauf der Nationalstrassen beachtet werden müssen – insbesondere, wenn die Verkehrssituation in bestimmten Räumen insgesamt so prekär ist, dass die geplante Siedlungsentwicklung gemäss kantonalem Richtplan und Agglomerationsprogramm behindert wird. Nach Auffassung des Regierungsrats ist dies im Raum Bern der Fall, sollten die entsprechenden Ausbaumassnahmen auf den Nationalstrassen nicht rechtzeitig umgesetzt werden. **Wir beantragen** daher, dass unter den Zielen in Kapitel 2.1.2 des Erläuternden Bericht bei der Priorisierung von Projekten auch die Verkehrsqualität auf dem untergeordneten Strassennetz sowie die absehbare Verkehrszunahme infolge der Siedlungsentwicklung (Abstimmung von Siedlung und Verkehr) berücksichtigt wird.
- Nebst dem auf Seite 52 des Erläuternden Berichts dargelegten, erwünschten Verlagerungseffekt des Verkehrsaufkommens vom untergeordneten auf das übergeordnete Strassennetz, führt der Ausbau des Nationalstrassennetzes auch zu unerwünschtem Mehrverkehr und einer weiteren Zunahme der Mobilität, da das Pendeln über weite Strecken mit dem MIV attraktiver wird. Dieser Sachverhalt ist detaillierter zu beleuchten. Zudem werden im Bericht keine Massnahmen zur Verschiebung des Modalsplits zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs genannt. **Wir beantragen**, die Zielsetzung der Modalsplitverschiebung in das Entwicklungsziel der Langfristperspektive «Schutz von Mensch, Umwelt und Infrastrukturen gewährleisten» zu integrieren.
- Per 1. Januar 2008 sind die Nationalstrassen in Folge der Beschlüsse und Gesetze zur «Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA)» von den Kantonen an den Bund übergegangen. Damit wurde das ASTRA Besitzerin und Betreiberin zahlreicher Abschnitte früherer Kantons- und Gemeindestrassen, die nun als Nationalstrassen 3. Klasse der Verbindung der Nationalstrassen bis zum ersten Knoten des untergeordneten Strassennetzes dienen. Diese oft sehr stark belasteten Verbindungsstücke und Knoten werden meist im Mischverkehr betrieben und sind nicht nur für den Autoverkehr, sondern auch für den Langsamverkehr von grosser Bedeutung. Ein sehr hoher Stellenwert kommt damit auch der sicheren Führung des Fuss- und Veloverkehrs zu. Entsprechende Ausbauprojekte des ASTRA weisen jedoch mitunter grosse Defizite auf, insbesondere hinsichtlich der Führung des Veloverkehrs. Die zuständigen Projektleiter und Projektverfasser sind mit den Anforderungen auch des Langsam-

verkehrs vertraut zu machen, damit die geltenden Normen und Richtlinien eingehalten werden. **Wir beantragen**, unter den Zielen in Kapitel 2.1.2 des Erläuternden Berichts die Sicherheitsanforderungen des Langsamverkehrs auf Nationalstrassen 3. Klasse zu berücksichtigen.

- Die Ausführungen betreffend die Auswirkungen automatisierter Fahrzeuge auf das Verkehrssystem im Kapitel 1.4 lassen keine Strategie im Umgang mit neuen Technologien erkennen. Der Hinweis auf die langwierigen Entscheidungsprozesse in der Planung und Umsetzung von Erweiterungsprojekten, die bei Bedarf der neuen Situation angepasst werden können, ist keine Strategie. Gerade weil die Planungs- und Umsetzungsprozesse bei grossen Verkehrsprojekten viel Zeit in Anspruch nehmen, sind frühzeitig Strategien und Stossrichtungen im Umgang mit potenziellen Veränderungen der Rahmenbedingungen zu definieren. Wir sind der Ansicht, dass der Bund in dieser Angelegenheit eine Führungsfunktion übernehmen muss.

### **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?*
- Mit den neu aufgenommenen Strassenabschnitten in den Netzbeschluss ergeben sich für den Kanton Bern offene Fragen bezüglich Zuständigkeiten. Nach kantonaler Strassenverordnung Art. 1 sind Bushaltestellen ein Bestandteil der Strasse und folglich in der Zuständigkeit des Strasseneigentümers. Gerade auf der Strecke Spiez–Kandersteg ergibt sich der Sonderfall, dass mit dem Netzbeschluss Bushaltestellen auf Nationalstrassen zu liegen kommen. Die Zuständigkeitsregelung für Planung und Finanzierung von diesen Bushaltestellen ist zwischen Bund und Kanton zu klären.

### **Grössere Vorhaben**

- 4        *Wie beurteilen Sie die Kriterien zur Festlegung der grösseren Vorhaben?*
- 5        *Sind Sie mit der Zuteilung der 2. Röhre des Gotthard-Strassentunnels zu den grösseren Vorhaben einverstanden?*

Der Kanton Bern ist von den Fragen 4 und 5 nicht direkt betroffen. Der Regierungsrat könnte sich aber vorstellen, dass mehr Gelder in die Agglomerationsprogramme fliessen.



## Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

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

- Ja. Die Definition einer Langfristperspektive zum Nationalstrassennetz in Abhängigkeit der übergeordneten Verkehrsvorgaben und -konzepte wird grundsätzlich sehr begrüsst. Wie bereits weiter oben erläutert, fehlen uns aber grundlegende strategische Zielsetzungen und Stossrichtungen im Zusammenhang mit automatisierten Fahrzeugen. Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass die Entwicklung dieser Technologie zum jetzigen Zeitpunkt nur schwer abgeschätzt werden kann. Dennoch sieht er in der Langfristperspektive grosses Potenzial um im Umgang mit neuen Technologien wie automatisierten Fahrzeugen eine erste Richtungsweisung vorzunehmen – insbesondere, da der Langfristperspektive kein konkreter Zeithorizont hinterlegt wird.

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

- Insgesamt anerkennt der Regierungsrat, dass der Bund mit dem STEP Nationalstrasse die Bedeutung von Ausbauprojekten auf den staugeplagten Nationalstrassen – insbesondere in der Region Bern – nun deutlich höher einstuft. Er bedauert hingegen, dass die NEB-Strecken, welche per 1.1.2020 ins Eigentum des Bundes wechseln, nicht Eingang gefunden haben ins STEP Nationalstrasse. Im Sinne des Charakters dieses strategischen, langfristig angelegten Programms sind unseres Erachtens im STEP ebenfalls die NEB-Strecken aufzuführen, auch wenn letztere heute noch nicht im Eigentum des Bundes sind.
- Noch zu wenig berücksichtigt im STEP Nationalstrasse wird die auf allen Abschnitten beobachtbare, sehr starke Verkehrszunahme im Raum Bern, bei gegebenen bereits sehr hohen Verkehrsbelastungen (vgl. Anhang 2 des Erläuternden Berichts). Die Nationalstrassen weisen hier die höchsten Verkehrszunahmen schweizweit auf. Dementsprechend hat sich die Verkehrsqualität auf allen Abschnitten rund um Bern deutlich vermindert. Mit der fortschreitenden Überbauung im Raum Wankdorf und an anderen Entwicklungsschwerpunkten wird die Verkehrsnachfrage im Raum Bern noch weiter zunehmen. Die hier gemäss kantonalem Richtplan beabsichtigte, konzentrierte Siedlungsentwicklung wird durch die überlasteten Nationalstrassen zunehmend ausgebremst. Die Aufrechterhaltung der Wohnqualität in diesen Siedlungsgebieten ist für den Kanton Bern jedoch zentral. Die Gefahr von Rückstaus im untergeordneten Netz ist insbesondere im Gebiet Wankdorf sehr problematisch, da die Quartiere und Zugangsrouten zur Nationalstrasse bereits heute stark belastet sind. Vor diesem Hintergrund ist für den Regierungsrat die Aussage auf Seite 82 des Erläuternden Berichts unverständlich, wonach das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum *geringer* als in anderen Agglomerationen ausfalle. Aufgrund der zentralen Stellung, insbesondere der Nationalstrasse A1 im schweizerischen Nationalstrassennetz, wird die regionale Dynamik zusätzlich stark auch vom zunehmenden Transitverkehr überlagert.



- Der Regierungsrat stellt daher die untenstehenden Anträge für weitere, respektive vorgezogenen Massnahmen, um die Siedlungsentwicklung nicht zu gefährden. Dabei erachtet er es als angezeigt, das Nationalstrassennetz rund um Bern gesamthaft zu betrachten und koordiniert weiterzuentwickeln. Vorbildlich erscheint hier das Vorgehen des Bundes im Raum Luzern, wo grössere Eingriffe (Bypass) mit Kapazitätserweiterungen auch der zuführenden Stränge direkt verbunden, respektive in enger zeitlicher Abfolge realisiert werden. Dieses Vorgehen drängt sich im Raum Bern, wo die Verkehrslast aufgrund der höheren Anzahl Einwohner und Arbeitsplätze deutlich grösser ist, erst recht auf.

## 7.1 N1 Abschnitt Wankdorf–Weyermannshaus

**Antrag:** Auf dem Abschnitt Wankdorf–Weyermannshaus der N1 sind vor einem Ausbau Verkehrsmanagementmassnahmen und eine Pannestreifenumnutzung (PUN), respektive 7 statt 6 Spuren auf dem Felsenauviadukt zu prüfen und im Realisierungsschritt 2030 umzusetzen.

Begründung: Wir nehmen zur Kenntnis, dass der Bund das Projekt Engpassbeseitigung Wankdorf–Weyermannshaus dem Realisierungshorizont 2040 zuweist. Der Regierungsrat spricht sich unverändert in aller Deutlichkeit gegen den Bau eines zweiten Felsenauviadukts aus. Ein solches Bauwerk mitten im Siedlungsraum der Hauptstadt wäre unter städtebaulichen und Umweltaspekten nicht verantwortbar und würde auf grosses Unverständnis und erheblichen Widerstand stossen, insbesondere in der Stadt Bern selbst. Nicht zuletzt würde ein zweites Viadukt auch millionenteure Kosten verursachen. Sowohl der Regierungsrat als auch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland sowie die Stadt Bern favorisieren stattdessen klar vorgezogene, grossflächige Verkehrsmanagementmassnahmen auf dem Abschnitt Wankdorf–Weyermannshaus. Diese sind unserer Ansicht nach wesentlich kostengünstiger, wirtschaftlicher, umweltverträglicher, zeitlich schneller realisierbar und können – verbunden mit einer Pannestreifenumnutzung (PUN), respektive 7 statt 6 Spuren auf dem Felsenauviadukt – eine Ausbaulösung des Felsenauviadukts auf dem Abschnitt hinauszögern oder gar ersetzen. Der Regierungsrat erwartet vom Bund, dass die vom ASTRA teilweise bereits untersuchten Verkehrsmanagementmassnahmen eingehender untersucht werden, wobei der Blickwinkel über den Perimeter des Nationalstrassenabschnitts hinaus zu öffnen ist, hin zum untergeordneten Strassennetz. Die Verkehrsmanagementmassnahmen sind als eigenständiges Projekt voranzutreiben und abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung, andere Kapazitätserweiterungen und die Nationalstrassen unbedingt bereits im Realisierungsschritt 2030 umzusetzen.

## 7.2 N1 Abschnitt Wankdorf–Schönbühl

**Antrag:** Im Rahmen der Engpassbeseitigung N1 Wankdorf–Schönbühl ist ein separates generelles Projekt für einen Halbanschluss Grauholz auszuarbeiten.

Begründung: Im Rahmen der Engpassbeseitigung N1 Wankdorf–Schönbühl erarbeitet das ASTRA bereits ein separates generelles Projekt für den Halbanschluss Grauholz. Im erläuternden Bericht ist das Projekt zwar erwähnt, als Massnahme fehlt es jedoch im STEP Nationalstrasse und ist entsprechend aufzunehmen.

### 7.3 N1 Abschnitt Schönbühl–Kirchberg

**Antrag:** Auf dem Abschnitt Schönbühl–Kirchberg der N1 ist bereits vor dem Ausbau eine Pannenstreifenumnutzung (PUN) zu prüfen und allenfalls umzusetzen, falls dieser Ausbau mehrere Jahre später fertiggestellt werden sollte als der Ausbau des Abschnitts Wankdorf–Schönbühl.

Begründung: Der Regierungsrat begrüsst, dass die Erweiterung N1 Schönbühl–Kirchberg im Realisierungsschritt 2030 enthalten ist. Die Massnahme ist für die Umsetzung des Agglomerationsprogramms Bern dringlich und muss darauf abgestimmt im Realisierungsschritt 2030 umgesetzt werden, um negative Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung zu vermeiden.

Bereits heute ist der Abschnitt Schönbühl–Kirchberg sehr stark belastet; stockender Verkehr und Staus treten häufig auf. Mit dem Ausbau des Nachbarabschnitts bis Schönbühl, der aus heutiger Sicht früher in Betrieb gehen wird, dürfte sich die Stauhäufigkeit zwischen Schönbühl und Kirchberg nochmals wesentlich erhöhen. Sollten die Ausbauten der beiden Abschnitte um mehrere Jahre verschoben fertiggestellt werden, ist zu prüfen, ob mittels PUN die Verkehrsqualität und die Verkehrssicherheit auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des 8-Spurausbaus Wankdorf–Schönbühl verbessert werden kann. Gegebenenfalls ist eine PUN auf diesen Zeitpunkt hin umzusetzen.

### 7.4 N1 Abschnitt Kirchberg–Luterbach

**Antrag:** Auf dem Abschnitt Kirchberg–Luterbach der N1 ist vor dem Ausbau eine Pannenstreifenumnutzung (PUN) zu prüfen und gegebenenfalls zeitgleich mit der Fertigstellung des Ausbaus des Abschnitts Schönbühl–Kirchberg umzusetzen.

Begründung: Bereits heute ist der Abschnitt Kirchberg–Luterbach stark belastet; stockender Verkehr und Staus sind keine Seltenheit. Mit dem Ausbau des Nachbarabschnitts bis Kirchberg, der im Realisierungshorizont 2030 vorgesehen ist, dürfte sich die Stauhäufigkeit zwischen Kirchberg und Luterbach wesentlich erhöhen. Da die Ausbauten der beiden Abschnitte zeitlich um 10–20 Jahre verschoben fertiggestellt werden, ist zu prüfen, ob mittels PUN die Verkehrsqualität und die Verkehrssicherheit auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des 6-Spurausbaus Schönbühl–Kirchberg verbessert werden kann. Gegebenenfalls ist eine PUN auf diesen Zeitpunkt hin umzusetzen.

### 7.5 N6 Abschnitt Wankdorf–Muri

Hinweis: Der Kanton Bern nimmt zur Kenntnis, dass die Erweiterung N6 Wankdorf–Muri (Bypass Bern Ost) im Realisierungshorizont 2030 vorgesehen ist. Für die Entwicklung der Region Bern ist die zeitgerechte Umsetzung in Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm der Region Bern zentral. Der Regierungsrat erwartet, dass der Bund die Planungsarbeiten in Bezug auf den Bypass Bern Ost mit hoher Priorität weiterführt. Das Projekt ist für den Kanton, die Region und die betroffenen Gemeinden auch aus städtebaulicher Sicht von ausgesprochen grosser Bedeutung.

## N6 Abschnitt Muri–Rubigen

**Antrag:** Auf dem Abschnitt Muri–Rubigen der N6 ist vor dem Ausbau eine Pannenstreifenum-nutzung (PUN) zu prüfen und gegebenenfalls gleichzeitig mit dem Ausbau Wankdorf–Muri (Bypass) umzusetzen.

Begründung: Bereits heute ist der Abschnitt Muri–Rubigen stark staugefährdet. Die Situation wird sich mit der Zunahme des Verkehrsaufkommens künftig noch verschärfen. Mittels PUN und VM-Massnahmen kann der vergleichsweise übersichtliche Abschnitt Muri–Rubigen das zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen zumindest während einer gewissen Zeit abfe-  
dern.

## 7.6 N5 Abschnitt Twann

**Antrag:** Aufnahme der Verlängerung des Twann-Tunnels in den Realisierungsschritt 2030.

Begründung: Die heutige Führung der Nationalstrasse bei Twann beeinträchtigt die histori-  
sche Reblandschaft gemäss BLN-Inventar und den historischen Ort stark. Zu Recht empfiehlt  
das ISOS-Inventar angesichts des ausserordentlich hohen Werts des Ortsbilds eine Neufüh-  
rung des Verkehrs im Berg mit dem Bau eines Tunnels. Der Kanton führt im Auftrag des Bun-  
des noch das Plangenehmigungsverfahren zu Ende.

8            *Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungsho-  
rizonten und Ausbausritten?*

Wir beurteilen die Zuteilung der Projekte zu den Realisierungshorizonten insgesamt als posi-  
tiv. Im Detail verweisen wir auf unsere Anträge unter Frage 7.

## Weitere Bemerkungen

9            *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

- Die Erwartung des Bundes, dass die Erweiterungen auf dem Hochleistungsnetz im Rah-  
men der Agglomerationsprogramme mit verkehrlichen Massnahmen auf dem untergeord-  
neten Strassennetz sowie mit der Siedlungsplanung abgestimmt sind, erachten wir als  
sinnvoll. Der Kanton Bern ist darum bemüht, dieser Erwartung gerecht zu werden, wie  
beispielsweise in Thun mit dem kürzlich eröffneten Bypass oder in Bern mit der Korrektur  
der Bolligenstrasse, welche demnächst in Angriff genommen wird.
- Der Regierungsrat unterstützt die im Objektblatt Bern-Solothurn postulierte Bedeutung von  
flächendeckenden Verkehrsmanagementmassnahmen in der Agglomeration Bern. Sowohl  
die Gemeinden als auch die Region und der Kanton treiben diese aktiv voran. Die Träger-  
schaft des Agglomerationsprogramms Bern und der Regierungsrat erwarten aber im Ge-  
genzug vom Bund eine entsprechende Priorisierung der Verkehrsmanagementmassnah-  
men bei der Mitfinanzierung im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAV).  
Diesbezüglich ist eine bessere Abstimmung mit dem Bundesamt für Raumentwicklung  
(ARE) nötig.

- Die auf Seite 40 erwähnten Anpassungen im Netzbeschluss aufgrund neuer Erkenntnisse zu den Auswirkungen vollautomatisierter Fahrzeuge auf einen relevanten Minder- oder Mehrbedarf an Nationalstrassenkapazitäten sind in Zusammenarbeit mit den Kantonen zu erarbeiten.
- Grundsätzlich können wir der unter Kapitel 2.3.4.3 geäußerten Ansicht, wonach zur Vermeidung einer Konkurrenzierung des öffentlichen Verkehrs Projekte in Gebieten mit tiefem ÖV-Anteil schlechter eingestuft werden, zustimmen. Es ist jedoch auch in Gebieten mit hohem ÖV-Anteil eine Konkurrenzierung zu vermeiden.

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse

**Im Namen des Regierungsrates**

Der Präsident

Bernhard Pulver

Der Staatsschreiber

Christoph Auer

Verteiler

- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
- elektronisch (in Word und PDF) an [netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)





ETAT DE FRIBOURG  
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE  
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48  
[www.fr.ch/ce](http://www.fr.ch/ce)

Conseil d'Etat  
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la communication  
Office fédéral des routes OFROU  
3003 Berne

*Document PDF et Word à :*  
[netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

*Fribourg, le 17 avril 2018*

**Projet relatif au plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2020-2023, aux grands projets à réaliser sur le réseau des routes nationales, ainsi qu'à l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales avec le crédit d'engagement correspondant**

Madame, Monsieur,

Par lettre du 17 janvier 2018, vous avez mis en consultation l'objet cité en titre. Vous trouverez en annexe les réponses du canton de Fribourg au catalogue de questions relatif à cette consultation.

D'une manière générale, le Conseil d'Etat approuve ce projet et tient à saluer la clarté de la séparation du financement entre dépenses d'exploitation, d'entretien et d'aménagement au sens d'adaptations, PRODES et Grands projets. Il est indispensable au maintien d'un réseau de routes nationales efficace, sûr et adapté au besoin de la population et de l'économie suisse. Il permet également d'anticiper l'évolution des besoins en matière de transport individuel motorisé et d'atténuer certains effets négatifs résultant de cette évolution.

Toutefois le gouvernement fribourgeois formule les remarques et demandes suivantes :

- > Le projet mis en consultation doit tenir compte :
  - > du projet de couverture de l'autoroute A12 sur une longueur de 1250 mètres entre Chamblieux et Bertigny (communes de Givisiez, Granges-Paccot, Fribourg et Villars-sur-Glâne). Cette couverture permettra de protéger contre le bruit les zones d'habitations attenantes. Elle rendra également possible une urbanisation intense des terrains la jouxtant. Une telle urbanisation est primordiale pour l'Agglomération de Fribourg dont l'augmentation démographique est, depuis plusieurs années, l'une des plus importantes de Suisse.
  - > comme déjà annoncé, de l'aménagement de la route H10 entre Murten/Morat et Sugiez (tronçon NAR), notamment la suppression du passage à niveau, le raccordement de l'A1 à la H10 à Champ Raclé et l'aménagement d'un couloir à faune.
  - > du goulet d'étranglement de degré I dans la région de Fribourg (horizon 2040) : des mesures destinées à le résorber sont à prévoir dans les futures étapes du PRODES des routes nationales.



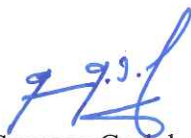
- > Le montant réservé aux tronçons NAR (routes cantonales intégrées dans le réseau des routes nationales) est insuffisant, notamment pour les aménagements au sens d'adaptations. Nous demandons à ce qu'il s'élève à 310 millions de francs par an en moyenne, comme prévu dans le message concernant l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales.
- > Les cantons doivent participer à l'établissement du contenu du PRODES des routes nationales.
- > Les besoins financiers pour l'aménagement au sens d'adaptations « tiennent compte de contributions de tiers s'élevant à environ 60 millions de francs par an ». Cette contribution, dans les faits des cantons, est contraire au principe de la Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches (RPT) qui prévoit le financement intégral des routes nationales par la Confédération.

Par ailleurs nous rappelons que le Projet de territoire Suisse, sur lequel repose la vision du développement du réseau des routes nationales présentée dans le projet mis en consultation repose, n'est pas liant du point de vue légal. Il s'agit d'un document qui doit uniquement servir d'orientation pour les travaux des différents partenaires selon le texte de son adoption.

Nous souhaiterions également savoir si la participation de la Confédération prévue à l'art. 8 de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (LUMin) s'applique aux aménagements au sens d'adaptations ou à ceux entrant dans le PRODES des routes nationales.

Nous vous remercions de nous avoir consultés et vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

**Au nom du Conseil d'Etat :**

  
Georges Godel  
Président



  
Danielle Gagnaux-Morel  
Chancelière d'Etat

Annexe

—  
Questionnaire relatif au projet mis en consultation : réponses du canton de Fribourg



ETAT DE FRIBOURG  
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE  
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48  
www.fr.ch/ce

## Questionnaire relatif au projet mis en consultation : réponses du canton de Fribourg

Plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2020-2023, grands projets à réaliser sur le réseau des routes nationales et étape d'aménagement 2019 des routes nationales avec le crédit d'engagement correspondant

### Généralités concernant le projet mis en consultation

#### 1. Approuvez-vous les grandes lignes du projet ?

Oui. Nous saluons le principe de séparation des dépenses en exploitation, entretien et aménagement au sens d'adaptations, PRODES et Grands projets ; cela améliore la compréhension du financement du FORTA.

#### 2. Estimez-vous que certains sujets n'ont pas été suffisamment pris en considération ?

Oui, nous demandons qu'il soit tenu compte :

- > du projet de couverture de l'autoroute A12 sur une longueur de 1250 mètres entre Chamblieux et Bertigny (PRODES des routes nationales)
- > de l'aménagement de la route H10 entre Morat et Sugiez (passage à niveau, raccordement A1 à H10 à Champ Raclé et aménagement d'un couloir à faune)
- > du goulet d'étranglement de type I dans la région de Fribourg (mesures à prévoir dans le PRODES des routes nationales pour le résorber)

### Plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes nationales sur la période 2020-2023

#### 3. Les explications concernant la fixation du plafond de dépenses pour les routes nationales sur la période 2020-2023 sont-elles claires ?

Oui. Toutefois le montant destiné aux tronçons NAR est insuffisant, spécialement prévu pour les aménagements. Il doit correspondre au montant prévu dans l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales de 2012 soit 310 millions de francs par an.

Par ailleurs, il est mentionné à la page 23 du rapport explicatif que les besoins financiers pour l'aménagement au sens d'adaptations « tiennent compte de contributions de tiers s'élevant à environ 60 millions de francs par an ». Cette contribution, dans les faits des cantons, est contraire au principe de la Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches (RPT) qui prévoit le financement intégral des routes nationales par la Confédération.

### Grands projets

#### 4. Que pensez-vous des critères servant à définir les grands projets ?

Ils nous conviennent.

#### 5. Acceptez-vous que le deuxième tube du tunnel routier du Gothard soit classé parmi les grands projets ?

Oui.

## **Programme de développement stratégique des routes nationales**

6. *Approuvez-vous la perspective à long terme établie pour le réseau des routes nationales. Dans la négative, que faudrait-il modifier ?*

Oui nous approuvons cette perspective à long terme.

7. *Le programme de développement stratégique des routes nationales est-il complet par rapport au volume de projets pris en considération ?*

Non, il y manque des mesures destinées à résorber le goulet d'étranglement de degré I identifié dans la région de Fribourg à la figure 2 p 17 du rapport explicatif.

8. *Que pensez-vous de la répartition des projets d'extension dans les horizons de réalisation et dans les étapes d'aménagement ?*

Le canton de Fribourg est favorable à une telle répartition.

## **Autres remarques**

9. *Quelles autres remarques relatives au projet mis en consultation souhaitez-vous formuler ?*

Nous demandons que les cantons soient consultés pour l'établissement du contenu du PRODES des routes nationales. Une collaboration similaire à celle existante pour l'établissement du PRODES destiné à l'infrastructure ferroviaire pourrait être mise en place : les cantons, ou des regroupements de cantons, communiquent en amont les projets qu'ils souhaitent voir intégrer dans PRODES ; ils sont par la suite associés aux différentes phases du processus de planification.

Nous rappelons également que le Projet de territoire Suisse, sur lequel la vision du développement du réseau des routes nationales présentées dans le projet mis en consultation repose, n'est pas liant du point de vue légal. Il s'agit d'un document qui doit uniquement servir d'orientation pour les travaux des différents partenaires selon le texte de son adoption.



Genève, le 25 avril 2018

## Le Conseil d'Etat

1912-2018

Département fédéral de  
l'environnement, des transports, de  
l'énergie et de la communication  
(DETEC)  
Madame Doris Leuthard  
Conseillère fédérale  
Kochergasse 6  
3003 Berne

**Concerne : projet d'arrêté fédéral relatif au plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales**

Madame la Conseillère fédérale,

Notre Conseil a pris connaissance des propositions transmises par l'Office fédéral des routes (OFROU) le 17 janvier 2018 quant à la consultation relative au financement des routes nationales sur la période 2020-2023, aux grands projets à réaliser sur le réseau des routes nationales, ainsi qu'à l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales avec le crédit d'engagement correspondant.

Après analyse du rapport explicatif transmis, nous sommes satisfaits de la décision de la Confédération concernant l'inscription des projets d'élargissement autoroutier entre Perly et Nyon, à l'horizon de réalisation 2030.

Concernant les jonctions de Grand-Saconnex, Vernier-Canada et Lancy-Sud, nous avons constaté que l'article 1 de l'arrêté fédéral garantit leur réalisation dans le cadre du budget de dépenses, à hauteur de 8,156 milliards de francs pour la période 2020-2023.

Toutefois, nous souhaitons que le projet de la traversée du lac, soutenu par la population genevoise à près de 63% lors du vote du 5 juin 2016 sur l'initiative populaire "OUI à la grande Traversée du Lac !", soit inscrit dans la planification des grands projets de la Confédération, celui-ci répondant parfaitement aux objectifs fixés dans le rapport explicatif du présent arrêté. En effet, il permettrait l'accroissement, à bon escient, de la capacité des routes nationales, afin de lutter contre la surcharge du réseau. Or, nous constatons paradoxalement que dans ce même document, le tronçon autoroutier de l'A1 entre Genève et Lausanne est reconnu comme l'un des trois les plus engorgés de Suisse. En conséquence, nous réitérons à ce titre notre demande d'une meilleure prise en compte de ce projet dans vos planifications à long terme, afin de garantir le financement de l'infrastructure en vue de sa réalisation et d'assurer la cohérence avec les documents de planification genevois (mobilités 2030, plan directeur cantonal) et franco-valdo-genevois (projets d'agglomération).

Nous tenons également à saluer la clarification des critères qui permettent de préciser la définition des grands projets.

Pour de plus amples détails, nous vous renvoyons en annexe le questionnaire transmis dans le cadre de votre consultation et dûment rempli.

Notre Conseil vous remercie de bien vouloir prendre en considération ces remarques.

En vous souhaitant une bonne réception de la présente, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'expression de notre haute considération.

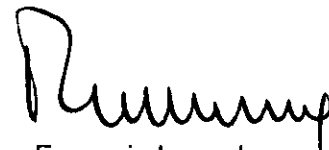
AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Anja Wyden Guelpa

Le président :



François Longchamp

Annexe mentionnée



## **ANNEXE QUESTIONNAIRE RELATIF AU PROJET MIS EN CONSULTATION**

Vous trouverez ci-dessous la prise de position détaillée du Conseil d'Etat selon le questionnaire fourni en annexe du rapport explicatif pour la consultation.

### **Généralités concernant le projet mis en consultation**

#### **1. Approuvez-vous les grandes lignes du projet ?**

Le canton de Genève est satisfait de la décision de la Confédération concernant l'inscription des projets d'élargissement autoroutier entre Perly et Nyon à l'horizon de réalisation 2030. Concernant les jonctions de Grand-Saconnex, Vernier-Canada et Lancy Sud, l'article 1 de l'arrêté fédéral garantit leur réalisation dans le cadre du budget de dépenses 8,156 milliards de francs pour la période 2020-2023.

#### **2. Estimez-vous que certains sujets n'ont pas été suffisamment pris en considération ?**

Le canton souhaite inscrire le projet de la traversée du lac dans la planification de la Confédération, afin de garantir le financement de l'infrastructure en vue de sa réalisation et d'assurer la cohérence avec les documents de planification genevois (mobilités 2030, plan directeur cantonal) et franco-valdo-genevois (projets d'agglomération).

### **Plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes nationales sur la période 2020-2023**

#### **3. Les explications concernant la fixation du plafond de dépenses pour les routes nationales sur la période 2020-2023 sont-elles claires ?**

Le canton souhaite que les jonctions à réaliser sur Genève soient nominativement citées par souci de clarté.

### **Grands projets**

#### **4. Que pensez-vous des critères servant à définir les grands projets ?**

Le rapport explicatif précise qu'un projet d'aménagement est affecté aux grands projets s'il remplit cumulativement les critères suivants :

- type d'infrastructure
- montant des coûts
- importance politique

Ces critères permettent de clarifier la définition des projets et d'avoir une lecture commune pour tous les cantons, en précisant la définition d'un grand projet.

#### **5. Acceptez-vous que le deuxième tube du tunnel routier du Gothard soit classé parmi les grands projets ?**

Compte tenu des critères définis ci-dessus le Canton de Genève accepte la proposition faite par le DETEC concernant l'inscription du deuxième tube du tunnel routier du Gothard parmi les grands projets.

### **Programme de développement stratégique des routes nationales**

#### **6. Approuvez-vous la perspective à long terme établie pour le réseau des routes nationales. Dans la négative, que faudrait-il modifier ?**

Comme demandé précédemment, le Canton de Genève souhaite voir le projet de la traversée du lac inscrit dans les planifications à long terme de la Confédération.

En date du 5 juin 2016, la population genevoise a soutenu à près de 63% l'initiative populaire « OUI à la grande Traversée du Lac ! ». La Constitution de la République et canton de Genève est ainsi dotée d'un nouvel article 192A, affirmant la réalisation d'une Traversée du Lac et d'un bouclage autoroutier (alinéa 1), la possibilité d'envisager un financement en partenariat avec le secteur privé parallèlement au mode de financement fédéral afin d'en accélérer la réalisation (alinéa 2) et la réalisation de mesures d'accompagnement, notamment

pour renforcer l'efficacité des transports publics, de la mobilité douce et créer des espaces publics (alinéa 3).

L'élargissement de l'autoroute prévu à 2\*3 voies entre Perly et Nyon ne palliera qu'en partie les problèmes de saturation de ce tronçon à long terme, saturation qui devra être de nouveau à assainir au-delà de 2030 grâce à la construction du contournement Est de Genève avec la traversée du lac offrant à l'agglomération un ring autoroutier complet indispensable à son bon fonctionnement.

**7. Le programme de développement stratégique des routes nationales est-il complet par rapport au volume de projets pris en considération ?**

Non, nous considérons que la traversée du lac devrait être inscrite dans les planifications à long terme de la Confédération.

**8. Que pensez-vous de la répartition des projets d'extension dans les horizons de réalisation et dans les étapes d'aménagement ?**

Le canton est satisfait que l'élargissement de l'autoroute fasse partie des projets inscrits à horizon 2030.

**Autres remarques**

**9. Quelles autres remarques relatives au projet mis en consultation souhaitez-vous formuler ?**

Pas de remarque complémentaire.

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kom-  
munikation UVEK

Glarus, 24. April 2018

**Vernehmlassung i. S. Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit**

Hochgeachtete Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie gaben uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und lassen uns gerne vernehmen. Die Stellungnahme ist anhand des ASTRA-Fragenkatalogs gegliedert.

**1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?**

Der Regierungsrat teilt die Ansicht des Bundesrats, wonach ein gut funktionierendes Nationalstrassennetz für die Standortattraktivität der Schweiz von grosser Bedeutung ist. Daher hatte sich der Regierungsrat auch klar für die Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) ausgesprochen. Volk und alle Stände haben dem NAF im vergangenen Jahr zugestimmt. Damit konnte die Finanzierung des Betriebs, des Unterhalts und des Ausbaus der Nationalstrassen langfristig gesichert werden. Dank dem NAF verkehren wir auch in Zukunft auf modernen Nationalstrassen, welche die ganze Schweiz noch besser erschliessen und an neuralgischen Stellen ausgebaut werden. Mit dem NAF wird überdies das Nationalstrassennetz erweitert, durch Ausbauten und durch die Überführung von knapp 400 Kilometern Kantonsstrasse ins Nationalstrassennetz. Sämtliche Kantone – und damit auch Berggebiete und Randregionen – werden so ans Nationalstrassennetz angeschlossen. Schliesslich stellt der NAF als unbefristeter Fonds auf Verfassungsstufe Strasse und Schiene (Bahninfrastrukturfonds) gleich. Die nun vorliegende Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020 – 2023 sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen ist die logische Weiterschreibung der Erfolgsgeschichte NAF und ist daher in den Grundzügen zu begrüessen.

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

Nein.

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

Ja, denn gerade der Betrieb, der Unterhalt sowie der Ausbau im Sinne von Anpassungen erachtet der Regierungsrat als zentral. Nur so kann die tägliche Verfügbarkeit der Nationalstrassen, deren langfristige Leistungsfähigkeit sowie die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden gewährleistet werden. In diesem Sinne begrüsst der Regierungsrat ausdrücklich, dass das ASTRA dem Betrieb und Unterhalt bei beschränkten finanziellen Mitteln stets Priorität einräumen will.

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

Drei Kriterien müssen kumulativ erfüllt werden, damit ein Ausbauprojekt der geschaffenen Spezialkategorie "grössere Vorhaben" zugerechnet wird: Beim Ausbauprojekt muss es sich um eine isolierte Anlage handeln, die keine Kapazitätserweiterung darstellt; die Kosten müssen mindestens 500 Millionen Franken oder pro Jahr mehr als 10 Prozent des Gesamtbedarfs der Ausbauten (im Sinne von Anpassungen) betragen; schliesslich muss es sich um eine Anlage mit politischer Relevanz handeln. Der Regierungsrat erachtet diese Kriterien als nachvollziehbar.

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

Dem Regierungsrat ist es wichtig, dass der Bau der zweiten Gotthardröhre nicht zulasten anderer Projekte geht. Diese Bedingung ist erfüllt. Der Bau der zweiten Röhre erfüllt zudem auch die Kriterien des ASTRA, um als grösseres Vorhaben zu gelten: Bei der zweiten Gotthardröhre handelt es sich um eine isolierte Anlage ohne Kapazitätserweiterung; die Kosten (über zwei Milliarden) übersteigen die vom Bundesrat festgelegte Grenze von 500 Millionen Franken um das Vierfache; schliesslich kommt dem Gotthard grosse politische Relevanz zuteil, nicht zuletzt aufgrund der Anbindung des Kantons Tessin an die restlichen Kantone der Schweiz.

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

Der Regierungsrat ist mit der dargelegten Langfristperspektive des Nationalstrassennetzes einverstanden.

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

Mit der Annahme der NAF-Vorlage einher geht die Aufnahme von zirka 400 Kilometern kantonaler Strassen ins Nationalstrassennetz (sog. Netzbeschluss (NEB)). Die Übernahme dieser NEB-Strecken durch den Bund erfolgt per 1. Januar 2020. In der Botschaft zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu deren Finanzierung hat der Bundesrat den Mittelbedarf für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau (im Sinne von Anpassungen und Kapazitätserweiterungen) der NEB-Strecken in der Höhe von durchschnittlich 310 Millionen Franken brutto pro Jahr ausgewiesen. Mit der von den eidgenössischen Räten festgelegten Finanzierungslösung verfügt der Bund für diese Aufgaben nun jährlich über deutlich tiefere 194 Millionen Franken. Die Folge sind Kürzungen beim Ausbau. Für Ausbauten im Sinne von Anpassungen und Kapazitätserweiterungen stehen mit der festgelegten Lösung jährlich rund 83 Millionen Franken zur Verfügung: 44 Millionen für den Ausbau im Sinne von Anpassungen und 39 Millionen für den Bau von Erweiterungsprojekten.

#### Antrag 1

Die Mittel für den Ausbau der NEB-Strecken ist knapp. Der Regierungsrat geht davon aus, dass bei der nächsten Vorlage STEP Strasse die Mittel angepasst werden. Zudem fordert er, dass nicht zwei Klassen von Nationalstrassen geschaffen werden, die Nationalstrassen und die NEB-Strecken. Vielmehr sind bei der nächsten Vorlage alle Strassen gleich zu behandeln, als Nationalstrassen.

Im Erläuternden Bericht in Kapitel 2.3.4.2 ist erwähnt, dass die von den Kantonen entwickelten Projekte auf den NEB-Strecken, die vom eidgenössischen Parlament noch nicht genehmigt wurden, nicht Bestandteil des vorliegenden STEP Strasse seien. Bereits vom Parlament genehmigt sind die Umfahrung Näfels sowie die Umfahrungen La Chaux-de-Fonds und Le Locle. Der Regierungsrat begrüsst die Aufnahme der Umfahrung Näfels in die STEP-Vorlage. Dieses Projekt ist für den Kanton Glarus von sehr grosser Bedeutung.

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

Es ist wichtig, dass nebst den Umfahrungen Näfels, La Chaux-de-Fonds und Le Locle nach Möglichkeit die von den Kantonen entwickelten Umfahrungs- und Erweiterungsprojekte auf NEB-Strecken per 2020 ins STEP Strasse aufgenommen werden.

#### **9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

Mit dem NEB werden im Jahr 2020 rund 400 Kilometer Strassen in das Nationalstrassennetz aufgenommen – darunter finden sich auch Gemischtverkehrs- und alpine Strassen, die besondere Anforderungen an den Eigentümer stellen. Die Übernahme der zusätzlichen Strecken führt zu einer Zunahme der Erhaltungs- und Ausbauprojekte und zu einer Erhöhung des Kontroll- und Koordinationsaufwands. Für den Regierungsrat ist klar: Diese zusätzlichen Aufgaben können nicht mit dem bestehenden Personal bewältigt werden.

#### Antrag 2

Der Personaletat ist wie vom ASTRA beantragt zu erhöhen.

Genehmigen Sie, hochgeachtete Frau Bundesrätin, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Freundliche Grüsse

**Für den Regierungsrat**



Rolf Widmer  
Landammann



Hansjörg Dürst  
Ratsschreiber

E-Mail an: [netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)







Sitzung vom

24. April 2018

Mitgeteilt den

24. April 2018

Protokoll Nr.

327

Frau Bundesrätin Doris Leuthard  
Vorsteherin des Eidg. Departements für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

per Mail an: [netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

**Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen (mit dazugehörendem Verpflichtungskredit); Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Januar 2018 wurden die Kantone eingeladen, zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 und zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen (STEP) Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns für diese Möglichkeit der Meinungsäusserung.

**A. Stellungnahme der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz**

Zu den übergeordneten Fragen der Vorlage hat die Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) eine gemeinsame Vernehmlassung der Kantone erarbeitet. **Die Regierung des Kantons Graubünden unterstützt die Stellungnahme der BPUK.**

Im Folgenden erhalten Sie unsere ergänzenden, kantons- und berggebietsspezifischen Anträge und Bemerkungen, namentlich auch zu einzelnen Vorhaben, zu welchen sich die BPUK als Kantonskonferenz in ihrer Stellungnahme nicht äussert.

## **B. Priorisierung Erweiterung N13-Abschnitt Reichenau–Rothenbrunnen**

Die Regierung des Kantons Graubünden begrüsst die Aufnahme der Erweiterung des N13-Abschnitts Reichenau–Rothenbrunnen in den STEP-Nationalstrassen. Die Zuweisung des Projekts zu den "weiteren Realisierungshorizonten" kann sie jedoch nicht nachvollziehen. Im N13-Abschnitt Reichenau–Rothenbrunnen führt das steigende Verkehrsaufkommen insbesondere an Wochenenden und bei Ferienbeginn zu massiven Staubildungen, sowohl in Fahrtrichtung Nord vor dem Südportal des Isla-Bella-Tunnels als auch in Fahrtrichtung Süd beim Spurabbau im Bereich Anschluss Vial/Reichenau. Der entsprechende Ausweichverkehr erfolgt jeweils via die Kantonsstrasse durch die Dörfer Rhäzüns und Bonaduz. Die engen Ortsdurchfahrten und Tempo-30-Bereiche sind für den Alpentransitverkehr nicht geeignet und der immer häufiger anfallende Ausweichverkehr ist für die Anwohner aber auch aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht mehr tragbar. Zudem ist die Verkehrsführung im Ereignisfall sowie bei Reinigungs- und Instandhaltungsarbeiten im Bereich des Isla-Bella-Tunnels nur ungenügend gelöst, da auch die Umleitung jeweils über die Kantonsstrasse erfolgt. Auch unter diesem Aspekt drängt sich der zeitnahe Ausbau dieses Abschnitts von zwei auf vier Spuren auf.

Gemäss dem Erläuternden Bericht konnten aufgrund ausstehender Ergebnisse der durchzuführenden Projektstudie noch keine Aussagen über den Realisierungshorizont für die Erweiterung des N13-Abschnitts gemacht werden, weshalb das Vorhaben den "weiteren Realisierungshorizonten" zugewiesen wurde. Dies greift jedoch zu kurz und ist aufgrund der konkreten Umstände nicht haltbar. Gemäss der Vorlage sind nämlich die aus aktueller Sicht prioritären und zweckmässigsten Projekte dem Realisierungshorizont 2030 zuzuweisen (vgl. Erläuternder Bericht, S. 31). Zudem sind Projekte zur Engpassbeseitigung, bei denen massgebende Bedürfnisse des nationalen und internationalen Verkehrs bestehen, höher zu priorisieren, wobei dies insbesondere bei der Abwicklung des Nord-Süd-Transitverkehrs sowie einer räumli-

chen Überlagerung von verschiedenen Nationalstrassen zutrifft (vgl. Erläuternder Bericht, S. 44). Aufgrund dieser in der Vorlage genannten Kriterien ist eine höhere Priorisierung des N13-Abschnitts Reichenau–Rothenbrunnen und deren Zuweisung in den Realisierungshorizont 2030 ganz offensichtlich angezeigt:

- Die N13 spielt *national für die Erschliessung des Kantons Graubünden eine zentrale Rolle* und ist der Hauptzubringer für diverse Ferienregionen sowie das Engadin und die Bündner Südtäler.
- Die N13 mit der San-Bernardino-Route ist die zweitwichtigste (!) internationale Nord-Süd-Transitachse der Schweiz und wird immer häufiger als Alternativ-Route bei Engpässen und Staus am Gotthard genutzt.
- Die San-Bernardino-Achse verzeichnete denn auch 2015–2016 *schweizweit mit Abstand die stärkste Verkehrszunahme* (Messquerschnitt San Bernardino +6.7 %; vgl. ASTRA, Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit Nationalstrassen, Jahresbericht 2016, S. 12), und auch in den vorangehenden Jahren war die Verkehrszunahme im schweizweiten Vergleich überdurchschnittlich erhöht.
- Mit dem NEB wird die Schin- und Julierstrasse, Abschnitt Thusis–Silvaplana, zur Nationalstrasse N29. Damit wird insbesondere der N13-Abschnitt Reichenau–Rothenbrunnen zu einem *Bereich mit sich räumlich überlagernden Nationalstrassen*.
- Auch aus Sicht der *Verkehrssicherheit* drängt sich durchgehend eine vierspurige Fahrstrecke auf. Der Tunnel Plazzas wie auch der Isla-Bella-Tunnel weisen zu viele Unfälle auf (Auffahrunfälle, Überholunfälle, Frontalkollisionen). Allein auf dem kurzen Streckenabschnitt zwischen dem Tunnel Plazzas und dem Ende des Isla-Bella-Tunnels ereigneten sich in den letzten zehn Jahren mehr als 60 Unfälle. Mit getrennten Fahrspuren könnten die meisten dieser Unfälle verhindert werden. Die heutige Situation birgt überdies ein zusätzliches Sicherheitsrisiko (z.B. Tunnelbrand), da sich der Verkehr auch im Tunnel staut.

Um die Verkehrssituation auf diesem Streckenabschnitt zu optimieren, wurden in den Jahren 2016 und 2017 durch die Kantonspolizei Graubünden und das Tiefbauamt Graubünden – teilweise in Zusammenarbeit mit dem ASTRA – versuchsweise verschiedene Massnahmen getestet (Temporeduktion auf 80 km/h, Sperrungen der Einfahrten Bonaduz etc.). Keine dieser Massnahmen konnte sich bewähren und zu einer

tragbaren Lösung des Verkehrsproblems beitragen. Es wurde entsprechend festgestellt, dass die Verkehrssituation einzig mit einem Ausbau des zweispurigen Teilstückes auf vier Spuren verbessert werden kann.

Mit Beschlüssen vom 28. März 1973 und 26. März 1975 hat der Bundesrat das Projekt für die Autobahn zwischen der Grenze St. Gallen/Graubünden und Thusis genehmigt. Dieses sieht für den *gesamten Abschnitt einen Endausbau von vier Spuren* vor. Der Teilabschnitt Reichenau–Rothenbrunnen wurde in einer 1. Phase vorerst als zweispurige Nationalstrasse realisiert, welcher bereits damals nur knapp dem Verkehr genügte. Der Bund hatte somit bereits bei der Projektierung und Erstellung der N13 erkannt, dass der Verkehrsträger auf diesem Streckenabschnitt mit dem zweispurigen Ausbau eine zu geringe Kapazität aufweist. Den bereits in den 1970er-Jahren geplanten Endausbau aufgrund von noch ausstehenden Projektstudien den "weiteren Realisierungshorizonten" zuzuweisen, ist folglich nicht statthaft. Dies insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass das ASTRA dem Kanton Graubünden bereits vor mehr als 10 Jahren erneut in Aussicht gestellt hatte, die Problemlösung im N13-Abschnitt Reichenau–Rothenbrunnen in "absehbarer Zeit zu planen bzw. zu realisieren". Aus Sicht der Regierung ist deshalb zeitnah ein Planungsstand zu erarbeiten, welcher eine Aufnahme der Erweiterung des N13-Abschnitts Reichenau–Rothenbrunnen in den Realisierungshorizont 2030 ermöglicht.

**Antrag: Aufgrund der höheren Priorisierung (Bedürfnisse des nationalen und internationalen Verkehrs; Abwicklung Nord-Süd-Transitverkehr; räumliche Überlagerung verschiedener Nationalstrassen) ist die Erweiterung des N13-Abschnitts Reichenau–Rothenbrunnen in den Realisierungshorizont 2030 aufzunehmen. Der dafür notwendige Planungsstand ist zeitnah zu erarbeiten.**

## **C. Fragenkatalog gemäss Vernehmlassungsunterlagen**

### **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

#### **1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?**

Die Vorlage mit dem Zahlungsrahmen 2020–2023 sowie dem Verpflichtungskredit 2019 erscheint in ihren Grundzügen zweckmässig und wird von der Re-

gierung des Kantons Graubünden grundsätzlich begrüsst. Dies gilt namentlich auch für die Aufnahme der Erweiterung des N13 Abschnitts Reichenau–Rothenbrunnen in den STEP-Nationalstrassen, welcher jedoch zu priorisieren ist (vgl. voranstehende Ausführungen im Abschnitt B).

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

Keine Bemerkungen.

**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?**

Nicht vollständig nachvollziehbar ist, nach welchen Kriterien Vorhaben als Ausbauten im Sinne von Anpassungen (im Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023) oder als Erweiterungsprojekte (im STEP Nationalstrassen) gelten. Dies gilt namentlich für folgende bauliche Massnahmen auf Nationalstrassen im Kanton Graubünden:

– **N13; Anschluss Landquart**

*Einfahrt Fahrtrichtung Nord in Richtung Anschluss Maienfeld als Spuraddition ausbilden:* Das steigende Verkehrsaufkommen auf der N13 und der N28 führt zunehmend zu Stau auf der N13, welcher bis zum Anschluss Chur Nord reichen kann.

*Verlängerung des Verzögerungstreifens der Ausfahrt Fahrtrichtung Süd:* Der bestehende, zu kurze Verzögerungstreifen führt vermehrt zu Rückstaus auf der N13.

– **N13; Anschluss Chur Nord**

*Verlängerung des Verzögerungstreifens der Ausfahrt Fahrtrichtung Süd:* Der bestehende, zu kurze Verzögerungstreifen führt vermehrt zu Rückstaus auf der N13.

– **N13; Anschluss Andeer**

*Ausbau Halbanschluss Andeer zum Vollanschluss:* Der heutige Halbanschluss gewährleistet nur die Ein- und Ausfahrt in und von Richtung Süd. In



und von Richtung Nord muss insbesondere der Schwerverkehr der ansässigen Unternehmen parallel zur N13 über die Kantonsstrasse und durch die Ortschaften Zillis und Andeer geführt werden, was aufgrund der bestehenden Engpässe innerorts eine Gefährdung der Verkehrssicherheit darstellt.

– **N13; LKW Rückhalteareale**

*Zusätzliche bzw. alternative LKW Rückhalteareale:* Auch nach der künftigen Inbetriebnahme des LKW Rückhalteareals Unterrealta stehen entlang der N13 bei besonderen Vorkommnissen zu wenig Abstellplätze und Wartebereiche für LKWs zur Verfügung. Entsprechend ist bereits heute für zusätzliche bzw. alternative LKW Rückhalteareale entlang der N13 zu sorgen.

– **N28; Anschluss Schiers West**

*Optimierung Anschluss Schiers West:* Die Verkehrssituation beim Anschluss Schiers West ist unbefriedigend und führt zu gefährlichen Stausituationen. Die Ein- und Ausfahrt von und zur A28 ist verkehrstechnisch nicht befriedigend und eine bessere Lösung ist zu suchen und umzusetzen.

**Antrag: Soweit die oben genannten baulichen Massnahmen nicht bereits als Ausbauten bis 2023 vorgesehen sind, sind diese als Ausbauten im Sinne von Anpassungen im Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2020–2023 zu berücksichtigen bzw. es ist zu prüfen, ob diese als Erweiterungsprojekte im Sinne des STEP Nationalstrassen aufzunehmen sind.**

## **Grössere Vorhaben**

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

Keine Bemerkungen.

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

Ja, die vorgesehene Zuteilung erscheint sinnvoll.

## **Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen**

### **6. Sind Sie mit der dargelegten Langfristperspektive des Nationalstrassen-netzes einverstanden? Falls nein, was sollte geändert werden?**

Die Langfristperspektiven für das Nationalstrassennetz sind überaus stark auf die metropolitanen und grossstädtischen Gebiete sowie auf die Verbindungen zwischen metropolitanen und grossstädtischen Agglomerationen ausgerichtet. Bei dieser Konzentration auf die Zentren dürfen die Probleme der Randregionen nicht auf der Strecke bleiben. Die Behebung der bestehenden Netzin-homogenität auf der N13 zwischen Reichenau und Rothenbrunnen bildet zwar ebenfalls Bestandteil der Langfristperspektive, muss aber priorisiert werden (vgl. dazu voranstehende Bemerkungen und Antrag im Abschnitt B).

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

Im Objektblatt A8-12 Graubünden wird für die Erweiterung des Abschnitts Rei-chenau–Rothenbrunnen lediglich der Isla-Bella-Tunnel aufgeführt. In diesem Streckenabschnitt befindet sich aber ebenfalls der Tunnel Plazzas.

**Antrag: Der Tunnel Plazzas ist in die vorgesehene Erweiterung des Ab-schnitts Reichenau–Rothenbrunnen miteinzubeziehen und entsprechend in der Vorlage aufzuführen.**

Es ist nachvollziehbar, dass sich der Bund zunächst eine detaillierte Analyse der per 1. Januar 2020 mit dem Netzbeschluss (NEB) zu übergebenden Stre-cken vorbehält und anschliessend über die Aufnahme der zweckmässigen Pro-jekte in den STEP Nationalstrassen befinden will. Im Erläuternden Bericht wird darauf hingewiesen, dass für die NEB-Strecken nur beschränkte finanzielle Mit-tel zur Verfügung stehen und Kürzungen beim Ausbau (Betrieb und Unterhalt sind prioritär) erfolgen würden. Für den Kanton Graubünden mit der für ihn be-deutenden Julierpassstrasse ist es wichtig, dass künftig nicht zwei Klassen von Nationalstrassen geschaffen werden, sondern alle Nationalstrassen gleichbe-handelt werden.

**Antrag:** In der nächsten STEP-Vorlage sind die Mittel für die NEB-Strecken anzupassen bzw. sämtliche Nationalstrassen (inkl. NEB-Strecken) gleich zu behandeln.

Zum Ausbau im Sinne von Anpassungen/Erweiterungsprojekten verweisen wir auf unsere Ausführungen zur Frage 3.

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

Wir verweisen auf das oben Ausgeführte und den aus Sicht des Kantons Graubünden zentralen **Antrag betreffend eine höhere Priorisierung der Erweiterung des N13-Abschnitts Reichenau–Rothenbrunnen und deren Aufnahme in den Realisierungshorizont 2030 (vgl. voranstehender Abschnitt B).**

**Weitere Bemerkungen**

**9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

Keine Bemerkungen.

Für eine angemessene Berücksichtigung unserer Anliegen und Bemerkungen danken wir Ihnen bestens.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Dr. Mario Cavigelli

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

Kopie an:

- Bündner Parlamentarier in den eidgenössischen Räten

Hôtel du Gouvernement – 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Madame la Conseillère fédérale  
Doris Leuthard  
Cheffe du DETEC  
Palais fédéral Nord  
Kochergasse 10  
3003 Berne

Hôtel du Gouvernement  
2, rue de l'Hôpital  
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 51 11  
f +41 32 420 72 01  
chancellerie@jura.ch

Delémont, le 17 avril 2018

**Projet relatif au plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2020-2023, aux grands projets à réaliser sur le réseau des routes nationales, ainsi qu'à l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales avec le crédit d'engagement correspondant**  
**Procédure de consultation**

Madame la Conseillère fédérale,

Le Gouvernement jurassien a examiné avec intérêt votre courrier du 17 janvier 2018 concernant la procédure de consultation susmentionnée.

Avec ce projet, le Conseil fédéral présente la version actualisée du programme de développement stratégique (PRODES) des routes nationales ainsi que les grands projets sur le réseau des routes nationales. Il sollicite sur cette base un crédit d'engagement de 4,651 milliards de francs pour les grands projets, les projets d'extension prévus dans le cadre de l'étape d'aménagement 2019 et la planification des autres projets d'extension. Il propose également un plafond de dépenses de 8.156 milliards de francs pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations du réseau des routes nationales sur la période 2020-2023.

Dans l'arrêté fédéral concernant le plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2020-2023, le montant de 8.156 milliards de francs comprend des montants étalés sur 4 ans pour l'exploitation et l'entretien des routes nationales. Dès 2020, la route H18 Delémont - Bâle, sur territoire jurassien, sera englobée dans le réseau des routes nationales dont la Confédération assumera l'exploitation et l'entretien.

Le Gouvernement souligne la nécessité d'investir sur ce tronçon. Il rappelle que le Canton du Jura subit une perte de contribution de 1.3 millions de francs par année et qu'il espère que la Confédération investisse dans les travaux d'entretien dans ce secteur. Ceux-ci ont déjà été annoncés à l'Office fédéral des routes qui, pour l'heure, les a enregistrés.

Il rappelle que plusieurs projets d'entretien remis à la Confédération sont importants pour le Canton du Jura et pour certains, liés à l'agglomération de Delémont.

Après la reprise du tronçon H18 Delémont - Bâle dans le réseau des routes nationales au 1<sup>er</sup> janvier 2020, il est mentionné, dans le rapport explicatif pour la consultation, que l'OFROU *"réalisera des études approfondies du trafic, de l'urbanisme, de la technique environnementale et évaluera l'opportunité des projets de contournement et d'élargissement développés dans les cantons. Les projets appropriés du point de vue de la Confédération seront repris dans le PRODES des routes nationales"*.

Le Gouvernement soutient fermement l'intégration du projet de la nouvelle H18 concernant la liaison directe entre Bâle et Delémont (tunnel Sous la Montagne de Courroux) dans la prochaine mise à jour du PRODES des routes nationales. Il rappelle l'importance stratégique de cette liaison, pour le canton du Jura, qui relie la région bâloise au plateau suisse.

Au final, le Gouvernement se rallie et soutient la prise de position de la DTAP qui vous a été transmise.

Il vous remercie de nous avoir permis de participer à cette procédure de consultation et vous présente, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de sa considération très distinguée.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA  
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

  
David Eray  
Président



  
Gladys Winkler Docourt  
Chancelière d'Etat



**Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Bahnhofstrasse 15  
Postfach 3768  
6002 Luzern  
Telefon 041 228 51 55  
buwd@lu.ch  
www.lu.ch

Eidgenössisches Departement für Um-  
welt, Verkehr, Energie und Kommunika-  
tion UVEK

per Mail an:  
info@are.admin.ch

Luzern, 10. April 2018

Protokoll-Nr.: 371

**Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Be-  
trieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen  
und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum  
Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen  
Verpflichtungskredit**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Januar laden Sie die Kantonsregierungen ein, zum Bundesbeschluss über die Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit Stellung zu nehmen.

Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit und beantworten im Namen und Auftrag des Regierungsrates innert der eingeräumten Frist Ihre Fragen zur Vernehmlassungsvorlage wie folgt:

**Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Der Kanton Luzern nimmt die Zuteilung der dringend erforderlichen Vorhaben «Bypass Luzern inkl. Ergänzung Süd (Kriens – Hergiswil)» und «Rotsee – Buchrain (Ausbau Nord)» in den Realisierungshorizont 2030 sowie die Finanzierung über den Ausbauschritt 2019 erfreut zur Kenntnis und begrüsst diese ausdrücklich. Dies passt zum Zielbild des Kantons Luzern, das sowohl im kantonalen Richtplan wie auch im Agglomerationsprogramm und sämtlichen weiteren dazugehörigen Planungs- und Steuerungsinstrumenten verankert ist. Nicht nur für den Kanton Luzern ist eine möglichst rasche Realisierung des Projekts von grosser Bedeutung, sondern für die ganze Zentralschweiz.

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

Keine Anmerkungen.



## **Zahlungsrahmen Nationalstrasse 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?

Ja, die Aussagen sind nachvollziehbar.

### **Grössere Vorhaben**

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

Die Kriterien «Art der Infrastruktur», «Kostenumfang» und «Politische Relevanz» eignen sich für eine Zuordnung und sind nachvollziehbar. Der Begriff «Grössere Vorhaben» ist jedoch im Hinblick auf andere Vorhaben, welche ebenfalls politische Relevanz aufweisen und hohe Kosten verursachen, verwirrend und könnte deshalb begrifflich (z.B. Spezialprojekte, Sondervorhaben usw.) besser von den übrigen Projekten abgegrenzt werden.

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

Ja.

### **Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen**

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

Der Kanton Luzern ist mit der Langfristspektive des Nationalstrassennetzes einverstanden.

Wir unterstützen insbesondere die im Kapitel 2.3.4.1 «Abstimmung mit dem STEP Bahninfrastruktur und den Agglomerationsprogrammen» gemachten Aussagen betreffend einen oftmals gleichzeitig notwendigen Ausbau von Strassen- und Schieneninfrastruktur um den unterschiedlichen räumlichen Mobilitätsbedürfnissen sowie den verschiedenen Verkehrszwecken gerecht zu werden. Dies bestätigt unsere Forderungen hinsichtlich des zweiten dringend notwendigen Schlüsselprojekts – Durchgangsbahnhof Luzern – im Kanton Luzern. Wir fordern im Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 die Realisierung des Durchgangsbahnhof Luzern zumindest mit einer ersten Finanzierungstranche. In jedem Fall muss die Projektierung des Durchgangsbahnhof Luzern unverzüglich aufgenommen und vom Bund finanziert werden.

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

Die Vollständigkeit ist aus Sicht des Kantons Luzern grundsätzlich gegeben. Ein zusätzlicher Ausbau des Autobahnanschlusses Buchrain ist weder beim Ausbau «Rotsee – Buchrain (Ausbau Nord)» noch beim Abschnitt «Buchrain – Rütihof» Bestandteil der geplanten Vorhaben. Die gegenwärtige Konzeption des Anschlusses gewährt jedoch bereits heute die Verkehrssicherheit und die notwendige Leistungsfähigkeit (Linksabbieger) nicht mehr. Im Hinblick auf die beiden Vorhaben soll daher der Ausbau Autobahnanschluss Buchrain geprüft und in den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse aufgenommen werden.

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

Der Absicht des Bundesrates, die Projekte «Bypass Luzern inkl. Ergänzung Süd (Kriens – Hergiswil)» und «Rotsee – Buchrain (Ausbau Nord)» aus dem Realisierungshorizont 2030

dem Ausbauschnitt 2019 zuzuordnen und über den Verpflichtungskredit in der Höhe von insgesamt 2,267 Milliarden Franken zu finanzieren, stimmen wir in vollem Umfang zu. Dabei sind wir zuversichtlich, dass der eingeschlagene gemeinsame Weg für eine städtebaulich optimale Neugestaltung des Anschlusses Luzern Süd (mit der bereits geplanten Verlängerung des Sonnenbergtunnels) fortgesetzt und eine verträgliche Lösung auch für den Raum bis zum Tunnel Schlund gefunden wird.

Wir wenden uns nicht gegen die Zuordnung des Abschnitts «Buchrain – Rütihof» in den Realisierungshorizont 2040 sowie des Abschnitts «Sarnen Nord – Alpnach – Lopper» in weitere Realisierungshorizonte nach 2040. Wir gehen dabei allerdings davon aus, dass aufgrund der zukünftigen Verkehrsbelastung (Prognosezustände 2030 und 2040) die Projekte nochmals überprüft werden.

### **Weitere Bemerkungen**

9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Im Anhang 7 «STEP Nationalstrassen nach Regionen» ist uns im Objektblatt A8-10 Luzern – Nidwalden – Obwalden – Zug (S. 96) noch ein Fehler in der Bezeichnung der verschiedenen Abschnitte aufgefallen. Gemäss der Karte ist der Abschnitt d) «Buchrain – Rütihof», dieser wird jedoch in der Legende im Realisierungshorizont 2040 als c) aufgeführt.

Ergänzend verweisen wir auf die Stellungnahme der BPUK in der gleichen Sache, die Ihnen voraussichtlich am 30. April 2018 eingereicht wird, und unterstützen die darin enthaltenen Anträge.

Freundliche Grüsse



Robert Küng  
Regierungsrat

Kopie:

- Dienststelle Raum und Wirtschaft
- Dienststelle Verkehr und Infrastruktur



## LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET  
CANTON DE NEUCHÂTEL

Par courriel : [netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)  
Département fédéral de l'environnement, des  
transports, de l'énergie et de la  
communication DETEC  
Kochergasse 6  
3003 Berne

**Consultation portant sur le projet «Plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2020-2023, grands projets à réaliser sur le réseau des routes nationales et étape d'aménagement 2019 des routes nationales avec le crédit d'engagement correspondant »**

Mesdames, Messieurs,

Nous accusons réception de votre courrier du 17 janvier 2018 ouvrant la consultation auprès des cantons pour l'objet cité en titre, et nous vous en remercions.

Nous saluons et approuvons ce projet qui prévoit l'intégration du contournement du Locle (H20) à l'étape d'aménagement 2019, et l'intégration du contournement de La Chaux-de-Fonds (H20) dans la planification 2030. Nous relevons que ces décisions se justifient dans la mesure où les deux projets sont cohérents avec les enjeux d'urbanisation, ont été coordonnés avec le Projet d'agglomération et ont fait l'objet d'un soutien parlementaire et populaire dans le cadre du projet FORTA.

En revanche, la limitation des moyens financiers attribués à l'entretien et à l'exploitation des tronçons NAR (pt. 2.1) ne nous semble pas justifiée. À cet égard, nous nous demandons sur quelles bases l'enveloppe globale de 194 millions de francs a bien pu être déterminée. La définition de ce montant visait uniquement à déterminer de combien l'attribution financière dédiée à l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes nationales devait être augmentée pour prendre en compte l'ensemble du réseau des routes nationales dès 2020. Il n'est dès lors pas acceptable de considérer que seul ledit montant est disponible pour assurer l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des tronçons NAR, puisque ceux-ci font dès 2020 pleinement partie du réseau des routes nationales.

Quant à la définition des états cibles mentionnés au pt. 1.5.2, compte tenu de l'utilisation économique des moyens que doit pratiquer toute collectivité publique, elle nous semble ambitieuse et risque de se traduire par des coûts très importants. L'intention de consacrer 1,2% de la valeur de remplacement des routes nationales – établie à 81,32 milliards de



francs – pour éviter un vieillissement généralisé semble quelque peu excessive par rapport au 0,8 à 1% consacré jusqu'ici, qui n'a eu pour conséquence qu'un très faible vieillissement se traduisant dans l'absolu par des indices d'état encore tout à fait acceptables.

Les standards à maintenir ne sont évidemment pas les mêmes que pour les routes cantonales, mais nous nous demandons s'il ne s'agirait pas de revoir les indices cibles à la baisse pour diminuer les coûts d'entretien du réseau.

En matière de ressources humaines, il nous semble évident et cohérent que l'ensemble de cette planification intégrant les conséquences du NAR se traduise par un besoin en personnel supplémentaire. Le besoin évalué à 60 postes pour l'ensemble de la Suisse représente un minimum pour assumer les nouvelles tâches de l'OFROU.

### ***Généralités concernant le projet mis en consultation***

#### **1. Approuvez-vous les grandes lignes du projet ?**

Dans la mesure où la pérennité des routes nationales, tant au niveau de leur état que de leur fonctionnalité, sachant qu'un trafic perturbé sur ces infrastructures a des répercussions sur les transports publics et la mobilité douce, nous soutenons les principes du mécanisme mis en place et nous approuvons le projet.

#### **2. Estimez-vous que certains sujets n'ont pas été suffisamment pris en considération ?**

Il nous semble que tous les volets pertinents à traiter dans un tel rapport ont été pris en compte.

### ***Plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes nationales sur la période 2020-2023***

#### **3. Les explications concernant la fixation du plafond de dépenses pour les routes nationales sur la période 2020-2023 sont-elles claires ?**

Si les explications concernant la fixation du plafond de dépenses pour les RN sur la période 2020-2023 s'avèrent relativement claires, les moyens mis à disposition pour l'exploitation des tronçons NAR (augmentation des dépenses de 10% pour un accroissement du réseau d'environ 20%), et plus encore pour leur entretien (augmentation des dépenses de 7%), nous semblent nettement insuffisants au vu des caractéristiques et spécificités que présentent ces routes (altitude, dangers naturels, vétusté, non-conformité aux normes et aux standards OFROU).

Si ce choix persiste, et dans la mesure où la priorité sera donnée à l'exploitation, les moyens restants pour l'entretien, respectivement l'aménagement, s'en verront réduits d'autant. L'entretien et l'aménagement devant nécessairement porter sur la sécurisation des tunnels, l'adaptation des systèmes d'évacuation des eaux, la protection contre les dangers naturels et contre le bruit, la limitation des moyens mis à disposition retardera les projets d'assainissement et d'aménagement (galerie de fuite ou autre variante) dont les tunnels sous La Vue-des-Alpes ont particulièrement besoin.

L'enveloppe financière retenue étant valable pour la période 2020-2023, nous peinons à comprendre la raison pour laquelle l'entretien, l'exploitation et l'aménagement des tronçons NAR ne sont pas englobés dans les coûts de l'ensemble des routes nationales, puisqu'ils en feront pleinement partie dès 2020. En d'autres termes, la différenciation faite entre le réseau actuel des routes nationales et les tronçons NAR qui y seront intégrés dès 2020 ne nous semble pas justifiée.

## **Grands projets**

### **4. Que pensez-vous des critères servant à définir les grands projets ?**

Nous nous interrogeons sur la nécessité de cette définition, qui ne semble finalement servir qu'à rendre la consultation des chambres obligatoire. S'agissant nécessairement de projets imputables aux investissements, la seule définition d'un seuil de compétence financière ne serait-elle pas suffisante ?

Par ailleurs, l'utilisation du terme « grand projet » risque de créer une confusion avec la notion de projets selon l'art. 8, al. 2 LAT. Dans le rapport explicatif, sous 2.2.1 Définition, les grands projets sont définis comme des aménagements au sens d'adaptations qui n'accroissent pas les capacités, mais qui nécessitent une décision politique de principe en raison de leurs dimensions et/ou de leurs conséquences (type d'infrastructure, montant des coûts, importance politique), alors que la notion de projet au sens de l'art. 8 al. 2 LAT s'applique à des projets qui ont des incidences importantes sur le territoire et l'environnement.

### **5. Acceptez-vous que le deuxième tube du tunnel routier du Gothard soit classé parmi les grands projets ?**

En 2016, la population neuchâteloise et le Conseil d'État ont soutenu la construction de cet ouvrage indispensable pour garantir la sécurité des usagers et relier le Tessin au reste de la Suisse. Si la définition de « grand projet » doit être maintenue, il est évident que le projet du Gothard doit y figurer.

## **Programme de développement stratégique des routes nationales**

### **6. Approuvez-vous la perspective à long terme établie pour le réseau des routes nationales. Dans la négative, que faudrait-il modifier ?**

Dans la mesure où la « perspective » mentionnée correspond bien à la « vision » exposée dans le rapport, le Conseil d'État l'approuve. Il nous semble que les points les plus importants ont bien été pris en compte.

### **7. Le programme de développement stratégique des routes nationales est-il complet par rapport au volume de projets pris en considération ?**

Dans la vision à long terme (figure 7) des routes nationales, devraient non seulement figurer l'accroissement de capacité mais également l'achèvement du réseau des routes nationales en regard des objectifs généraux listés sous la figure. Cette remarque est valable au moins sur 3 points : la liaison améliorée des agglomérations urbaines moyennes, la liaison des régions périphériques toujours garantie et les liaisons fonctionnelles au réseau international à grand débit. La situation transfrontalière de notre canton semble mal reconnue.

### **8. Que pensez-vous de la répartition des projets d'extension dans les horizons de réalisation et dans les étapes d'aménagement ?**

Il nous semble que les projets d'extension les plus importants ont été pris en compte.

### **Autres remarques**

9. Quelles autres remarques relatives au projet mis en consultation souhaitez-vous formuler ?

La coordination entre PRODES, les étapes de financement, le plan sectoriel des transports et les plans directeurs cantonaux restent perfectibles. L'articulation entre ces différents instruments et procédures n'est pas des plus claires.

Quant à la fiche d'objet A8-13 Neuchâtel, le contournement du Locle devrait plutôt être représenté par une flèche passant au nord-ouest de la ville, pour éviter toute confusion au niveau du positionnement réel dudit contournement.

Globalement, le projet de rapport préparé par le DETEC est intéressant et très complet.

Nous vous remercions de nous avoir consulté, ainsi que de l'attention portée à ces lignes, et vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

Neuchâtel, le 23 avril 2018

Au nom du Conseil d'État :

*Le président,*  
L. FAVRE

*La chancelière,*  
S. DESPLAND







KANTON  
NIDWALDEN

LANDAMMANN UND  
REGIERUNGSRAT

Dorfplatz 2, Postfach 1246, 6371 Stans  
Telefon 041 618 79 02, [www.nw.ch](http://www.nw.ch)

CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach 1246, STK

## **PER E-MAIL**

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie  
und Kommunikation UVEK  
Kochergasse 6  
Frau Bundesrätin Doris Leuthard  
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02  
[staatskanzlei@nw.ch](mailto:staatskanzlei@nw.ch)  
Stans, 17. April 2018

## **Vernehmlassung zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Bundesrat hat am 17. Januar 2018 das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) beauftragt, unter anderem bei den Kantonen zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassen-netz sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen.

Mit Schreiben vom 17. Januar 2018 lädt das UVEK die Kantonsregierungen ein, zu den Ausführungen im erläuternden Bericht und zu den gestellten Fragen gemäss Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Stellung zu nehmen. Der Regierungsrat dankt Ihnen für diese Möglichkeit und äussert sich dazu wie folgt:

### **1 Zum Fragenkatalog**

#### **1.1 Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

##### 1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Der Regierungsrat ist mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden. Er begrüsst die Ziele, die für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen, abgeleitet werden; Insbesondere das Ziel der Verfügbarkeit, dass die Nationalstrassen täglich lückenlos verfügbar und benutzbar sind. Dieses deckt sich wiederum mit den Zielen des Projekts Bypass Luzern (inkl. der Erweiterung Nord und der Ergänzung Süd).

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

Grundsätzlich nicht. Der Regierungsrat würde jedoch eine vertiefte Koordination der Projekte innerhalb des Bundes und mit den Kantonen begrüssen. Dabei sind insbesondere die Fragen der Anschlüsse der Nationalstrassen in das STEP-Programm miteinzubinden.

## **1.2 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?

Ja, die Aussagen zur Festlegung des Zahlungsrahmens inklusive Auflistung des Finanzbedarfs 2020-2023 brutto für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen sind nachvollziehbar.

## **1.3 Grössere Vorhaben**

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

Die drei Kriterien (Art der Infrastruktur, Kostenumfang, politische Relevanz) zur Festlegung eines grösseren Vorhabens sind ausreichend und gut gewählt.

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

Ja, die Zuweisung des Vorhabens 2. Röhre Gotthard-Strassentunnel zu den grösseren Vorhaben ist berechtigt.

## **1.4 Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen**

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

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

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

Laut Vorlage hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) unter anderem das generelle Projekt Bypass Luzern (inkl. Erweiterung Nord und der Ergänzung Süd) weiter vorangetrieben, finalisiert und genehmigt.

Der Regierungsrat Nidwalden begrüsst grundsätzlich die Genehmigung und die rasche Realisierung des Projekts. Das Ziel, die absehbaren Kapazitätsengpässe der Nationalstrassen in der Zentralschweiz durch den Bypass Luzern zu beseitigen, hat dabei für den Kanton Nidwalden oberste Priorität. Insbesondere da der Bypass auch die Anbindung und die Erreichbarkeit an die Zentralschweiz und den Grossraum Zürich sicherstellt.

Der Regierungsrat machte allerdings den Bund bereits im Rahmen der Vernehmlassung des Generellen Projekts zum Bypass (Stellungnahme vom 28. Oktober 2014) darauf aufmerksam, dass mit dem vorgelegten Projekt Bypass nicht nur bis zu dessen Inbetriebnahme, sondern auch im Endzustand beziehungsweise nach Ausführung des Bypasses, Überlastungen zu erwarten sind. Dies aufgrund der fehlenden Kapazitätserweiterungen im Bereich des Anschlusses Luzern-Horw und zwischen dem Halbanschluss Hergiswil und der Verzweigung Lopper.

Folglich forderte der Regierungsrat den Bund auf, den gesamten Abschnitt, in welchem die Nationalstrassen A2/A14 resp. A2/A8 vereint sind, zu betrachten. Die Konzentration auf eine Kapazitätserweiterung auf je 4 Spuren nur im nördlichen Abschnitt der Vereinigung, während

im südlichen Abschnitt punktuell nur die bestehenden 2 Spuren erhalten werden, ist nicht zielführend. Besonders kritisch ist dabei die Beibehaltung von nur 2 durchgehenden Fahrstreifen an der Anschlussstelle Luzern-Horw zu sehen. Dies führt zu einem neuen Engpass, welcher nicht nur im Ereignisfall, sondern auch im normalwerktäglichen Regelverkehr zu den Hauptverkehrszeiten sowie bei starkem touristischem Rückreiseverkehr zu regelmässigen täglichen Staus und dem damit verbundenen Zeitverlust führen wird.

Der Regierungsrat verlangte folglich, 3 durchgehende Fahrstreifen im Bereich Anschluss Luzern/Horw sowie 3 durchgehende Fahrstreifen in Fahrtrichtung Süd zwischen dem Anschluss Hergiswil und der Verzweigung Lopper (sechsspurig) in das Projekt miteinzubinden. In seiner Stellungnahme vom 10. Dezember 2015 lehnte das ASTRA die Ausbauforderungen vom Kanton Nidwalden ab, da damit gemäss ASTRA ein deutlich ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis entstehe.

In der Stellungnahme zum Sachplan Verkehr – Teil Infrastruktur Strasse (Stellungnahme vom 20. Juni 2017) forderte der Regierungsrat Nidwalden den Bund erneut auf, beim Bypass nicht nochmals Elemente einzubauen, die später als nicht zukunftstauglich erkannt werden. In diesem Sinne ist der Entscheid zum generellen Projekt Bypass, worin die Engpassbeseitigung nicht durchgängig im gesamten Perimeter vorgesehen ist, zu überdenken.

Der Regierungsrat Nidwalden fordert somit den Bund nochmals auf, den Entscheid für eine zukunftsgerichtete Lösung zu überdenken und die beiden fehlenden Teilstücke in das Projekt Bypass Luzern, Ergänzung Süd (Kriens – Hergiswil) aufzunehmen, um somit auch eine Benachteiligung der beiden Kantone Nidwalden und Obwalden zu verhindern.

Neben der Anpassung des Entscheids zum Bypass fordert der Regierungsrat auch eine bessere Abstimmung zwischen dem STEP Strasse und den Agglomerationsprogrammen, da sich die Ziele beim STEP Strasse nicht in allen Punkten mit den Wirkungskriterien, die bei der Beurteilung der Agglomerationsprogramme relevant sind, decken. Zwingend sind somit verbindliche Prozesse zwischen den betroffenen Bundesämtern.

Ebenfalls als wichtig erachtet der Regierungsrat die stete Suche nach regionalen Lösungen bei Ausbauprojekten des ASTRA sowie der Miteinbezug der Kantone.

## **1.5 Weitere Bemerkungen**

### 9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Aufgrund der zahlreichen Projekte besteht ein Mehrbedarf von 10 Stellen für die Erhöhung der Investitionen im bestehenden Netz sowie ein Mehrbedarf von 60 Stellen für den neuen Netzbeschluss. Gesamthaft sind somit zusätzlich 69 Stellen für das ASTRA (plus eine Stelle für das BAFU) vorgesehen. Für den Regierungsrat Nidwalden ist der Mehrbedarf begründet, da aufgrund der heutigen und künftigen Verkehrsnetzbelastungen die Strassenprojekte zwingend vorangetrieben werden müssen und jegliche Verzögerungen zu verhindern sind.

Weiterhin weist der Regierungsrat Nidwalden darauf hin, dass neben dem Unterhalt und dem Ausbau der Nationalstrassen auch flankierende Massnahmen zur Verhinderung von Überlastsituationen (Förderung des öffentlichen Verkehrs, Mobilitätsmanagement etc.) notwendig sind, da Infrastrukturbauten nicht unendlich ausbaubar sind. Insbesondere soll auch die schlechte Auslastung im MIV (mittlerer Besetzungsgrad der Autos liegt bei 1.6 Personen) aktiv angegangen werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Zudem verweisen wir auf die Anträge in der Stellungnahme der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK).

Freundliche Grüsse  
LANDAMMANN UND REGIERUNGSRAT



Yvonne von Deschwanden  
Landammann



lic. iur. Hugo Murer  
Landschreiber

Geht an:  
- [netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)





CH-6061 Sarnen, Postfach 1562, Staatskanzlei

**A-Post**

Eidgenössisches Departement für Um-  
welt, Verkehr, Energie und Kommunika-  
tion UVEK  
Bundesamt für Strassen  
Bereich Netzplanung  
30043 Bern

Referenz/Aktenzeichen: OWSTK.3119  
Unser Zeichen :cb

Sarnen, 26. April 2018

**Zahlungsrahmen für Nationalstrassen 2020 bis 2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrter Herr Vizedirektor  
Sehr geehrte Damen und Herren

**Vernehmlassung**

Mit Schreiben vom 17. Januar 2018 haben Sie den Regierungsrat eingeladen, zum Entwurf des Zahlungsrahmens für Nationalstrassen 2020 bis 2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit bis zum 30. April 2018 Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit zur Stellungnahme.

**Verkehrspolitische Gesamtbeurteilung**

Für den Kanton Obwalden ist es bei einer verkehrspolitischen Gesamtbeurteilung aller Verkehrsträger, zu der auch die vorliegende Analyse der Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz gehört, sehr wichtig, dass die vorhandenen Engpässe zwischen Luzern und Hergiswil sowohl auf dem Strassen- wie auch auf dem Schienennetz beseitigt werden. Die Kapazitätsgrenzen auf dem Strassen- und Schienennetz sind auf den Hauptverkehrsachsen aus dem Sarneraai- und dem Engelbergeraai, insbesondere zwischen dem Lopper und Luzern, erreicht und teilweise auch überschritten. Mit dem STEP Bahninfrastruktur AS2030/35 sind Angebotsverbesserungen der Zentralbahn vorgesehen. Diese allein werden allerdings sicher nicht ausreichen, um die prognostizierte Zunahme der Mobilitätsbedürfnisse aufnehmen zu können, so dass parallel zum Ausbau des Bahnangebots auch ein entsprechender Ausbau der Nationalstrassen in diesem Raum notwendig ist. Dies betrifft in erster Linie den Streckenabschnitt zwischen der Verzweigung Lopper und der Verzweigung Rotsee der Nationalstrasse N2. Aufgrund dieser Gesamtbeurteilung begrüßen wir die aktuelle Vorlage zur Finan-

zierung von Betrieb und Unterhalt sowie zur umfassenden Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes sehr. Zu einzelnen Punkten der Vernehmlassungsvorlage nehmen wir im Folgenden Stellung. Dabei beschränken wir uns auf jene Projekte, die den funktionalen Verkehrs-, Wirtschafts- und Lebensraum im Umfeld und innerhalb des Kantons Obwalden direkt betreffen.

#### **Stellungnahme zu Massnahmen im Raum Luzern**

Die ausgewiesenen Kapazitätsengpässe auf den Nationalstrassen N2 und N14 im Raum Luzern, welche die für den Kanton Obwalden entscheidende Anbindung an die Zentralschweiz und den Grossraum Zürich sicherstellen, haben sehr direkte Auswirkungen auf die Standortattraktivität und die Entwicklung des Kantons Obwalden. Aus diesem Grund unterstützt der Kanton Obwalden ausdrücklich und vollumfänglich die jetzt mit dem Ausbauschnitt 2019 vorgeschlagene, rasche Realisierung der Projekte Bypass Luzern inkl. Ergänzung Süd (Kriens–Hergiswil) und Rotsee–Buchrain (Erweiterung Nord) im Raum Luzern. Die fehlenden Kapazitätserweiterungen im Bereich des Anschlusses Nr. 28 und zwischen dem Halbanschluss Hergiswil und der Verzweigung Lopper auf drei Fahrstreifen sind jedoch Mängel des Projektes Bypass Luzern, Ergänzung Süd (Kriens–Hergiswil). Diese beiden fehlenden Spurerweiterungen sind aus der Sicht des Kantons Obwalden in das laufende Projekt Bypass Luzern, Ergänzung Süd (Kriens–Hergiswil), aufzunehmen. Für eine detailliertere Begründung verweisen wir auf unsere Stellungnahme zur Erstauflage des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse SIN vom 7. Juli 2017, die wir beilegen.

#### **Stellungnahme Massnahmen auf der Nationalstrasse N8 im Sarneraatal**

Nachdem in einer ersten Priorität zusammen mit dem ASTRA Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der N8 zwischen Sarnen Nord und Alpnachstad erfolgreich umgesetzt worden sind, erachtet es Regierungsrat als notwendig, diesen Strassenabschnitt zu erweitern. In Absprache mit dem ASTRA kann die N8 in diesem Abschnitt zu einer richtungsgetrennten, jedoch jeweils nur einspurigen Autostrasse mit regelkonformen Mittelleitplanken und normalbreiten Pannestreifen ausgebaut werden. Diese Ausbaumassnahme würde zu einer verbesserten Verkehrssicherheit führen. In Anbetracht des derzeitigen Provisoriums wird gebeten, zu prüfen, ob dieser Abschnitt nicht bereits in der 1. Etappe saniert und ausgebaut werden könnte. Der Vierspurausbau dieses Abschnitts ist als längerfristige Option wie im STEP Nationalstrassen vorgesehen im Realisierungshorizont nach 2040 beizubehalten.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

  
Maya Büchi-Kaiser  
Landammann

  
Nicole Frunz Wallimann  
Landschreiberin



T +41 52 632 71 11  
F +41 52 632 72 00  
staatskanzlei@ktsh.ch

Regierungsrat

UVEK  
Kochergasse 6  
CH-3003 Bern

*Per Mail an netzpla-  
nung@astra.admin.ch*

Schaffhausen, 10. April 2018

**Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit; Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Januar 2018 hat das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK die Kantone, eingeladen, zu der genannten Vernehmlassung bis 30. April 2018 anhand eines Fragenkataloges Stellung zu nehmen. Dafür bedanken wir uns und äussern uns zu den Fragen gerne wie folgt. Im Übrigen schliesst sich der Kanton Schaffhausen der Stellungnahme der Schweizerischen Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) an.

**Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

1. *Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?*

Ja, die Vorlage beinhaltet die Kreditanträge an das eidgenössische Parlament zum Zahlungsrahmen 2020-2023 für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau der bestehenden Nationalstrasseninfrastruktur inklusive der NEB-Strecken, für die 2. Röhre des Gotthard Strassentunnels als grösseres Vorhaben sowie für die Projekte des Ausbauschnittes 2019 als Teil des strategischen Entwicklungsprogramms STEP Nationalstrassen. Damit wird für das Bundesamt für Strassen der nötige Rahmen bzw. die nötige Flexibilität geschaffen, um bis 2023 seinem Auftrag des Betriebs, Unterhalts und Ausbaus der Nationalstrassen nachzukommen.

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

Nein, die Vorlage ist verständlich strukturiert, inhaltlich vollständig und der Detaillierungsgrad ist angemessen.

## **Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb, Unterhalt sowie für den Ausbau im Sinne von Anpassungen**

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

Ja, die Aussagen zur Festlegung des Zahlungsrahmens sind nachvollziehbar. In der Vorlage wird allerdings separat auf die Verfügbarkeit und den Bedarf der Mittel für die NEB Strecken eingegangen (Kapitel 1.2 und 2.1.4.4.). Der Mittelbedarf für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau der NEB Strecken wird je nach Strecke sehr unterschiedlich sein. Es ist nicht sinnvoll, für die NEB Strecken die Mittel für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau separat auszuweisen. Die NEB Strecken werden ab 1. Januar 2020 Teil des Nationalstrassennetzes sein. Somit müssen diese Strecken so wie die bestehenden Nationalstrassen gemäss Nationalstrassengesetz betrieben, unterhalten und wo nötig baulich angepasst werden.

### **Grössere Vorhaben**

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

Die definierten Kriterien zur Zuweisung eines Projekts in die Kategorie der grösseren Vorhaben scheinen angemessen zu sein (Kapitel 2.2.1).

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

Ja. Die Stimmberechtigten haben dem Projekt zugestimmt. Es ist nun konsequent umzusetzen.

### **Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen**

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

Ja, das strategische Entwicklungsprogramm STEP Nationalstrassen ist mit den Ausbauhorizonten in 10-Jahresschritten und den alle vier Jahre festzulegenden Ausbauschritten / Verpflichtungskrediten konzeptionell gut definiert. Die rollende Planung stellt die nötige Flexibilität sicher.

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

Im vorliegenden strategischen Entwicklungsprogramm sind die NEB-Strecken verständlicherweise noch nicht aufgenommen, da diese Strecken erst per 1. Januar 2020 ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden. In der ersten Fortschreibung des strategischen Entwicklungsprogramms, voraussichtlich im Jahr 2023, sind die NEB-Strecken in der Beurteilung aufzunehmen.

8. *Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und Ausbauschritten.*

Wir äussern uns grundsätzlich nicht über die Zuteilung der Erweiterungsprojekte, die keinen Einfluss auf den Kanton Schaffhausen haben.

Die Regierung des Kantons Schaffhausen verfolgt das strategische Ziel, die Anbindung des Wirtschaftsraums Zürich mit dem öffentlichen und Individualverkehr zu verbessern. Sie fördert deshalb eine zügige Umsetzung des Ausbaus der A4 Schaffhausen-Winterthur auf 4 Spuren und der A1 Umfahrung Winterthur auf 6 Spuren. Die Regierung verfolgt zudem das Ziel, des Ausbaus der Stadtdurchfahrt A4 zwischen Schaffhausen Süd und Herblingen auf 4 Spuren.

Der Ausbau zwischen Andelfingen und Winterthur auf 4 Spuren wurde bereits im 2014 freigegeben. Der Ausbau der Umfahrung Winterthur wurde in den Realisierungshorizont 2030 aufgenommen. Der Kanton Schaffhausen begrüsst die Zuteilung dieser Erweiterungsprojekte im Kanton Zürich, wie sie im Programm vorgesehen ist, ausdrücklich.

Das Erweiterungsprojekt zwischen Schaffhausen Süd und Schaffhausen Herblingen bzw. die 2. Röhre Fäsenstaubtunnel ist dem Realisierungshorizont 2030 zugeteilt. Der Regierungsrat begrüsst diese Zuteilung ausdrücklich und unterstützt zusammen mit dem Stadtrat von Schaffhausen eine zügige Umsetzung dieses Projekts, sodass auf den Bau eines Sicherheitsstollens zum bestehenden Fäsenstaubtunnel verzichtet werden kann. Regierung und Stadtrat haben die zügige Realisierung der 2. Röhre Fäsenstaubtunnel im Rahmen der Stellungnahmen zum Auflageprojekt Sicherheitsstollen, zur NAF-Vorlage und zum Generellen Projekt mehrfach gefordert.

Die Erweiterung des Cholfirstunnels wurde den weiteren Realisierungshorizonten zugewiesen, das heisst frühestens dem Horizont 2050. Der Regierungsrat weist darauf hin, dass die Verkehrsentwicklung auf der A4 in den letzten Jahren hoch war und eine weitere Zunahme erwartet wird. Der DTV lag im Jahr 2016 bereits bei knapp 33'000 Fahrzeugen (Monat August). Somit wird in absehbarer Zeit der Verkehr in den Spitzenstunden nicht mehr mit einer ausreichenden Qualität abgewickelt werden können. Die Verkehrsentwicklung ist in den kommenden Jahren weiterhin zu verfolgen. In der Fortschreibung des strategischen Entwicklungsprogramms ist die Horizontzuteilung der Erweiterung des Cholfirstunnels zu überprüfen.

Per 1. Januar 2020 wird die NEB-Strecke Schaffhausen Herblingen – Thayngen Grenzübergang in das Nationalstrassennetz aufgenommen. Im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) wurde im Jahr 2008 der Ausbau der Verbindung N4-A81(D) untersucht. Kürzlich wurde die ZMB bzw. die damals ausgearbeitete Vorzugsvariante durch den Kanton überprüft. Die Überprüfung unterstreicht die Dringlichkeit eines Ausbaus und zeigt eine kostengünstigere, aufwärtskompatible Variante auf. Der Ausbau dieses Abschnitts ist in den kommenden Jahren vertiefter zu prüfen und in der Fortschreibung des strategischen Entwicklungsprogramms zu berücksichtigen.

## **Weitere Bemerkungen**

### **9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

Die Regierung des Kantons Schaffhausen unterstützt den gezielten Ausbau des Nationalstrassennetzes wie in der Vorlage dargelegt. Das Bundesamt für Strassen benötigt die entsprechenden Ressourcen, um die volkswirtschaftlich bedeutenden Projekte umzusetzen.

Die Regierung unterstützt die geforderte Ressourcenaufstockung von 60 Stellen, insbesondere in den Filialen der Infrastrukturabteilung.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.



Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Ch. Amsler".

*Christian Amsler*

Der Staatsschreiber:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Bilger".

*Dr. Stefan Bilger*



6431 Schwyz, Postfach 1260

**A-Post**

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Strassen ASTRA  
Mühlestrasse 2, Ittigen  
3003 Bern

Per E-Mail an: [netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

Schwyz, 24. April 2018

**Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit**  
Vernehmlassung Kanton Schwyz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Januar 2018 ersuchen Sie die Kantonsregierungen um eine Stellungnahme zur „Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit“.

Nachfolgend nehmen wir zur titelerwähnten Vorlage Stellung:

**A Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

*1) Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?*

Der Kanton Schwyz unterstützt die Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2030 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit.

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

Nein. Alle relevanten Themenbereiche wurden erläutert.

**B 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?*

Ja. Der ausgewiesene Finanzbedarf für den Betrieb und den Unterhalt der Nationalstrassen sowie für deren Ausbau im Sinne von Anpassungen wurde vollumfänglich beschrieben.

**C Grössere Vorhaben**

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

Bei grösseren Vorhaben handelt es sich um Ausbauten im Sinne von Anpassungen, die keine Kapazitätserweiterung darstellen, die aufgrund ihrer Dimension und/oder ihrer Auswirkungen aber dennoch einen politischen Grundsatzentscheid erforderlich machen.

Die Kriterien **Art der Infrastruktur, Kostenumfang und politische Relevanz** beschreiben alle wichtigen Faktoren, um ein grösseres Vorhaben laut Definition auszuweisen.

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

Ja. Die 2. Röhre des Gotthard-Strassentunnels ist eine isolierte Anlage, die für die Instandsetzung der bestehenden Nationalstrasseninfrastruktur erforderlich ist und überschreitet das Kriterium Kostenumfang von grösser als 500 Mio. Franken. Zudem verfügt das Projekt über eine politische Relevanz und erfüllt damit die oben beschriebenen Kriterien kumulativ.

**D Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen**

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

Ja. Das vorgeschlagene Zukunftsbild sieht vor, das Nationalstrassennetz innerhalb und zwischen den metropolitanen und den grossstädtischen Gebieten konsequent auf 2x3 Spuren auszubauen. In einzelnen Fällen kann auch die Realisierung neuer Netzelemente erforderlich werden.

Zudem begrüssen wir die Abstimmung des STEP Nationalstrassen mit anderen Konzepten (Raumentwicklungskonzept Schweiz, Sachplan Verkehr, Raumentwicklungsstrategie Schwyz usw.)

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

Ja.



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

Die Zuteilung erscheint sinnvoll. Prioritär sollen die Projekte zur Realisierung gelangen, mit denen die gravierendsten Engpässe beseitigt, fehlende Netzredundanzen geschaffen oder verkehrs- und sicherheitstechnische Mängel behoben werden können.

**E Weitere Bemerkungen**

*9) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

Der Kanton Schwyz unterstützt die rollende Planung des STEP Nationalstrassen. Zwischen den einzelnen Programmfortschreibungen (alle vier Jahre) werden die Erweiterungsprojekte des STEP Nationalstrassen planerisch weiter entwickelt. Bei neuen Erkenntnissen kann im STEP Nationalstrassen darauf reagiert werden, indem die Zuteilung der Projekte zu den einzelnen Realisierungshorizonten im Rahmen der Programmfortschreibung neu überprüft und gegebenenfalls angepasst wird. Diese Systematik ermögliche eine hohe Flexibilität.

Unterstützt wird die Festlegung der Ausbauswerpunkte auf die metropolitanen und grossstädtischen Räume, da diese Räume die volkswirtschaftlichen Motoren darstellen und die Erreichbarkeit in diesen Räumen gewährleistet. Im Weiteren entspricht diese Stossrichtung den Festlegungen im Raumkonzept Schweiz und weiteren Raumkonzepten wie dem Raumkonzept für den Metropolitanraum Zürich oder der Raumentwicklungsstrategie des Kantons Schwyz.

Begrüsst wird insbesondere auch das Postulat, bei neuen Netzelementen den Zielkonflikten mit der Raumordnung (Aufwertung der Siedlungs- und Landschaftsräume und die Siedlungsentwicklung nach innen sowie dem Schutz der Umwelt und des Klimas) besondere Beachtung zu schenken. In diesem Zusammenhang erwartet der Kanton Schwyz, dass die Thematik der Wildtierkorridore bereits frühzeitig berücksichtigt wird.

Zudem stimmt der Kanton Schwyz dem Vorhaben zu, das STEP Nationalstrassen auf den überarbeiteten Sachplan Verkehr abzustimmen und begrüsst, dass der Bund eine koordinierte Weiterentwicklung der Strassen- und Bahninfrastruktur vorsieht und die im STEP Nationalstrassen vorgesehenen Projekte mit der geplanten Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur und den geplanten Massnahmen in den Agglomerationen abstimmt. Die Weiterführung dieser Abstimmungsprozesse ist für den Erfolg und die Akzeptanz der Entwicklungsprogramme des Bundes von grosser Bedeutung.

Eine vertiefte Koordination der Projekte innerhalb des Bundes und mit den Kantonen wird aufgrund der immer dichter bebauten Schweiz unabdingbar, damit die Anpassungen nicht nur am übergeordneten, sondern auch am untergeordneten Netz der Kantone erfolgen können. Nur so kann letztendlich vermieden werden, dass neue Nationalstrassen bloss neue Staufläche bieten. Aus Sicht des Kantons Schwyz müssen die Fragen der Anschlüsse der Nationalstrassen zwingend in die Betrachtungen des STEP-Programms einfließen.

Bei der Fortschreibung des STEP Nationalstrassen ist dem Ausbauabschnitt Schindellegi – Pfäffikon SZ eine angemessene Bedeutung beizumessen. Zudem dürfen die kantonalen Projekte im Bereich Autobahnanschlüsse (z.B. Wangen Ost, Schindellegi Pfäffikon SZ, Halbanschluss Arth) nicht behindert werden.

Der Kanton Schwyz empfiehlt dem UVEK, Terminologie und insbesondere den Zeithorizont zwischen den verschiedenen Infrastrukturausbauprogrammen (insbesondere STEP Schiene und STEP Strasse) zu vereinheitlichen.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Im Namen des Regierungsrates:



Othmar Reichmuth, Landammann

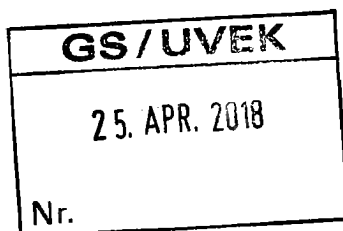


Dr. Mathias E. Brun, Staatsschreiber



Kopie z.K. an:

- Schwyzer Mitglieder der Bundesversammlung.



Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK  
3003 Bern

24. April 2018

**Vernehmlassung zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen und dem dazugehörigen Verpflichtungskredit**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Brief vom 17. Januar 2018 haben Sie uns die Unterlagen zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit zur Vernehmlassung unterbreitet. Dafür bedanken wir uns und nehmen gerne die Gelegenheit wahr, uns zur Vorlage zu äussern.

Mit dieser Vorlage unterbreitet der Bundesrat den eidgenössischen Räten das aktualisierte Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen und weist die grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz aus.

Gestützt darauf beantragt er einen Verpflichtungskredit von 4,651 Milliarden Franken für die grösseren Vorhaben, für Erweiterungsprojekte des Ausbauschrittes 2019 und für die planerische Konkretisierung der übrigen Erweiterungsprojekte des STEP Nationalstrassen.

Weiter beantragt der Bundesrat einen vierjährigen Zahlungsrahmen in der Höhe von 8,156 Milliarden Franken für den Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen sowie deren Ausbau im Sinne von Anpassungen für die Jahre 2020-2023.

Die beantragten Mittel werden aus dem Fonds für Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) finanziert.

Zur Vorlage äussern wir uns wie folgt:

Wir begrüssen ausdrücklich, dass das Erweiterungsprojekt Luterbach - Härkingen als Engpass der Stufe III (gravierendste Stauproblematik) bereits früher dem Ausbauschritt 2014 zugeteilt und von den eidgenössischen Räten verbindlich beschlossen wurde und damit voraussichtlich ab 2022 realisiert wird.

Zu den von Ihnen gestellten Fragen äussern wir uns wie folgt:

Wir schliessen uns bezüglich den gestellten Fragen der Stellungnahme der Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) an. Insbesondere unterstützen wir die Meinung der BPUK, dass bezüglich der sachlichen Koordination der verschiedenen Programme «STEP Schiene», «STEP Strasse» und «Agglomerationsverkehr» Verbesserungspotential besteht. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf unsere Beantwortung der Frage 7.

### **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

1. *Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?*

Ja.

Der Regierungsrat teilt die Ansicht des Bundesrates, wonach ein gut funktionierendes Nationalstrassennetz für die Standortattraktivität von zentraler Bedeutung ist. Mit dem vorliegenden Entwicklungsprogramm verfolgt der Bund das Ziel, dass die Nationalstrassen «täglich lückenlos verfügbar und benutzbar» sind und dass die «langfristige Leistungsfähigkeit der Nationalstrassen für den Personen- und Güterverkehr» erhalten bleiben. Dafür will er bis 2030 insgesamt rund 13,5 Milliarden Franken einsetzen. Mit der durch den Kanton Solothurn führenden Nationalstrasse A1 ist der Kanton Solothurn darauf angewiesen, dass diese Zielsetzungen langfristig erfüllt werden.

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

Ja.

Wir vermissen in der Botschaft Aussagen, wie der Bund mittelfristig der fallweisen mangelhaften Leistungsfähigkeit bestehender Nationalstrassenanschlüssen entgegenwirken wird. So weisen im Kanton Solothurn verschiedene Anschlüsse der A5 Luterbach - Biel (Anschlüsse Grenchen, Solothurn und Biberist) aufgrund des stetig anwachsenden Verkehrsaufkommens in den Hauptverkehrszeiten zu geringe Leistungsfähigkeiten auf und gefährden damit die Verkehrssicherheit. Der Kanton Solothurn hat bereits in seiner Vernehmlassung vom 20. Juni 2017 zum Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse, auf diesen Aspekt hingewiesen. Die Planung zweckmässiger Massnahmen wird zurzeit in Koordination mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) unter der Federführung des Kantons Solothurn erarbeitet. Die entsprechenden Arbeiten werden durch das ASTRA mitfinanziert, erste Lösungsmöglichkeiten liegen vor.

### **Antrag:**

Wir beantragen, dass die erforderlichen Anpassungen der Nationalstrassenanschlüsse Grenchen, Solothurn und Biberist zeitnah in Angriff genommen werden.

### **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?*

Ja.

Die Zustimmung erfolgt unter der Annahme, dass im Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 Mittel für die Anpassung der vorgenannten Nationalstrassenanschlüsse der A5 eingestellt werden.

## Grössere Vorhaben

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

Die Kriterien sind nachvollziehbar.

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

Ja.

Das Schweizer Stimmvolk hat sich am 28. Februar 2016 für den Bau einer 2. Gotthardröhre ohne Kapazitätserweiterung ausgesprochen. Das Vorhaben erfüllt somit die entsprechenden Kriterien zur Festlegung grösserer Vorhaben. Der entsprechende Verpflichtungskredit kann nun formell beschlossen werden.

## Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

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

Nein.

Im nun vorliegenden Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen sind im Raum Bern / Solothurn u.a. für den Realisierungshorizont 2030 der Ausbau der Abschnitte Schönbühl - Kirchberg und Wankdorf - Schönbühl vorgesehen. Damit wird, mit Ausnahme des Abschnittes Kirchberg - Luterbach, die gesamte Strecke zwischen Bern und dem Autobahnkreuz Wiggertal bis 2030 ausgebaut sein.

Nicht nachvollziehbar ist, dass der Abschnitt Kirchberg - Luterbach weder im nächsten Realisierungshorizont 2030 noch im Horizont bis 2040 vorgesehen ist, sondern der Kategorie «Weitere Realisierungshorizonte» zugeteilt wird (vgl. Tabelle 10, S. 45 der Vorlage).

Im Falle von Stausituationen auf der Strecke Kriegstetten - Subingen - Deitingen belastet bereits heute ein massiver Ausweichverkehr die Gemeinden entlang der Ausweichrouten. Kantonale Ausbauvorhaben, Sanierungs- und intensivierte Unterhaltsarbeiten sind die Folge - notabene zu Lasten der Gemeinden und des Kantons Solothurn, welche diesen Mehrverkehr ab der Nationalstrasse zu übernehmen haben. Die Region verliert mit dieser schweizweit bekannten Stauproblematik an Standortattraktivität und durch den Fluchtverkehr und die verstopften Ortsdurchfahrten an Wohnqualität.

Diese Situation wird sich im Falle der Umsetzung der vorgesehenen Projektpriorisierung deutlich verstärken. Der Abschnitt Kirchberg - Luterbach wird ein noch massiveres «Nadelöhr» auf der A1-Achse darstellen und die heutigen Probleme werden sich akzentuieren. Dies widerspricht dem Aspekt «Vermeidung von Problemverlagerungen», wie er in der Vorlage postuliert wird (vgl. Ziffer 2.3.4.3, Seite 44).

Nationalrat Kurt Fluri hat deshalb am 1. Juni 2017 eine Interpellation zur Pannestreifenumnutzung auf der Strecke Luterbach - Schönbühl der A1 eingereicht (Interpellation Nr. 17.3379).

Ob der Pannestreifen auf der Strecke Luterbach - Schönbühl als Übergangslösung umgenutzt werden soll, ist gemäss der Antwort des Bundesrates noch offen. Klar sei aber, dass es sich bei diesem Abschnitt um einen absehbaren Engpass handelt, der ausgebaut werden müsse, schreibt der Bundesrat als Antwort auf die Interpellation und verweist auf einen Vorschlag der im Rahmen des STEP 2018 zur Vernehmlassung unterbreitet werden soll. Einen solchen Vorschlag vermissen wir in der vorliegenden Vorlage.

### Anträge:

Das 6-Spurausbauprojekt des Nationalstrassenabschnittes Kirchberg - Luterbach ist zeitlich zu priorisieren, d.h. spätestens im Realisierungshorizont 2040 umzusetzen.

Bis zur Realisierung des Ausbaus ist als Übergangslösung auf diesem Abschnitt eine Pannestreifenumnutzung umzusetzen.

Bei der Planung des 6-Spurausbaus des betreffenden Abschnittes ist ein Ausbau des von der Region im Agglomerationsprogramm der 3. Generation als Massnahme festgelegten Viertelanschlusses Derendingen zu einem Vollanschluss zu prüfen.

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

Nein.

Das strategische Entwicklungsprogramm berücksichtigt die Tatsache, dass per 1. Januar 2020 rund 400 Kilometer zusätzliche Strassen in das Nationalstrassennetz aufgenommen werden (Netzbeschluss NEB) nicht vollumfänglich. Die von den Kantonen entwickelten Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken werden nur insoweit berücksichtigt, sofern die eidgenössischen Räte deren Notwendigkeit und Zweckmässigkeit bereits bestätigt haben.

Wir vermissen in diesem Zusammenhang insbesondere eine inhaltliche Abstimmung der vorliegenden Vernehmlassungsvorlage mit der zeitgleich unterbreiteten Vernehmlassungsvorlage zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge ab 2019 an die Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr. Beispielhaft erwähnen wir was folgt: Gemäss der erwähnten Vernehmlassungsvorlage zum Agglomerationsverkehr wurde für die Agglomeration Basel die Massnahme «Zubringer Dornach / Aesch an die H18» als A-Massnahme, d.h. als prioritär eingestuft. Mit dem Inkrafttreten des Netzbeschlusses (NEB) wird die H18 neu zur Nationalstrasse. Voraussetzung für die Umsetzung des Zubringers Dornach / Aesch ist die Realisierung des Vollanschlusses Aesch an die H18, d.h. eine Anpassung dieser zukünftigen NEB-Strecke. Für den Vollanschluss liegt ein rechtskräftiges Bauprojekt des Kantons Basel-Landschaft vor. Die vorliegende Vorlage macht jedoch keine Aussagen dazu, wie mit solchen «Schnittstellenprojekten» umzugehen ist und damit die Umsetzung entsprechender Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen sichergestellt wird.

**Anträge:**

Es sind Massnahmen zur zeitnahen Realisierung des Vollanschlusses Aesch an die H18 als Voraussetzung für die Umsetzung der A-Massnahme «Zubringer Dornach / Aesch» zu treffen.

Die inhaltliche Koordination der verschiedenen Bundesprogramme «STEP Strasse», «Agglomerationsverkehr» und «STEP Schiene» ist zu verbessern.

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

Wir begrüssen die dargestellte Methodik, welche für die Priorisierung der Projekte zur Anwendung gelangt. Diese basiert auf dem etablierten System NISTRA (Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte).

Ebenso erachten wir die Berücksichtigung der weiteren in der Vorlage aufgeführten Kriterien als zweckmässig. In der entsprechenden Liste ist ebenfalls der Aspekt «Vermeidung von Problemverlagerungen» aufgeführt. Diesem Aspekt wird mit der zeitlichen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zwischen den Agglomerationen Bern und Solothurn nicht Rechnung getragen.



**Weitere Bemerkungen****9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

Mit dem Inkrafttreten des Netzbeschlusses werden im Jahr 400 Kilometer Strassen in das Nationalstrassennetz aufgenommen. Wir unterstützen die Meinung des ASTRA, dass damit der Personaletat des Amtes um insgesamt 60 Stellen zu erhöhen ist. Der Bund übernimmt von den Kantonen mit den NEB-Strecken auch baureife Projekte. Es darf nicht sein, dass von den Kantonen erarbeitete Projekte vom Bund zwar übernommen jedoch aufgrund fehlender Personalressourcen verzögert werden.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und hoffen, dass unsere Anträge und Bemerkungen berücksichtigt werden.

Mit freundlichen Grüßen

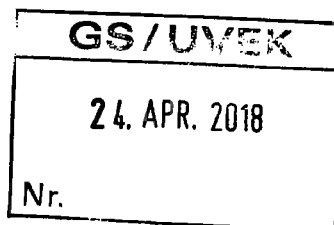
IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES



Roland Heim  
Landammann



Andreas Eng  
Staatsschreiber



Regierung des Kantons St.Gallen, Regierungsgebäude, 9001 St.Gallen

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation  
Kochergasse 6  
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen  
Regierungsgebäude  
9001 St.Gallen  
T +41 58 229 32 60  
F +41 58 229 38 96

St.Gallen, 23. April 2018

**Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem zugehörigen Verpflichtungskredit; Vernehmlassungsantwort**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Am 12. Februar 2017 haben Volk und Stände der NAF-Vorlage und damit der Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr zugestimmt. Der Netzbeschluss des Bundes (NEB) wurde während des parlamentarischen Prozesses in die Vorlage integriert. Die im Betreff genannte Vorlage bezeichnet die Fortschreibung des Volksentscheids mittels eines parlamentarischen Beschlusses. Mit Schreiben vom 17. Januar 2018 haben Sie die Kantone zur Vernehmlassung eingeladen. Der Kanton St.Gallen hat sich intensiv mit der Vorlage auseinandergesetzt und nimmt die Gelegenheit gerne wahr, zu den Ausführungen im erläuternden Bericht und zu den gestellten Fragen Stellung zu nehmen.

Einleitend möchten wir festhalten, dass die Vorlage gut strukturiert und verständlich aufgebaut ist. Der Kanton St.Gallen kann die Vorlage bis auf wenige Ergänzungen und Präzisierungen vollumfänglich unterstützen. Die Anliegen des Kantons St.Gallen sind grossmehrheitlich berücksichtigt worden.

Gerne unterbreiten wir Ihnen unsere Stellungnahme im vorgegebenen Raster des Fragekatalogs:

**Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

1. *Sind Sie mit den Grundlagen der Vorlage einverstanden?*  
Der Kanton St.Gallen ist der Meinung, dass die genannte Vorlage sehr gut und verständlich ausgearbeitet wurde. Er kann sich mit den Grundzügen der Vorlage vollumfänglich einverstanden erklären.
2. *Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?*  
In den aktuellen Strategischen Entwicklungsprogrammen für Bahn und Strasse ist



keine vertiefte Auseinandersetzung aus Sicht Gesamtverkehr ersichtlich. Es ist uns zwar bekannt, dass die Strassenprojekte in den üblicherweise durchgeführten Zweckmässigkeitsbeurteilungen Abklärungen zu einem sinnvollen parallelen Ausbau des öffentlichen Verkehrs (öV) beinhalten. Die konzeptionelle Abstimmung mit strategischen Zielsetzungen zwischen den Programmen der Strasse und des öV zum Beispiel hinsichtlich der Konkurrenzierung der beiden Verkehrsträger ist allerdings nicht ersichtlich. Dementsprechende Überlegungen wären in den zukünftigen Programmen wünschenswert.

### **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?*

Die Aussagen zur Festlegung des Zahlungsrahmens Nationalstrassen sind umfassend und verständlich dargelegt. Der Finanzbedarf für Ausbauten im Sinne von Anpassungen beträgt jährlich über eine halbe Milliarde Franken. Der Kanton St.Gallen geht davon aus, dass der Anschluss Wil-West, der Anschluss Witen in Rorschach wie auch der Anschluss an die S18 Bodensee-Schnellstrasse darin enthalten sind. Eine konkrete Auflistung zumindest der grössten Projekte wäre wünschenswert.

### **Grössere Vorhaben**

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

Die Kriterien zur Festlegung der grösseren Vorhaben sind für den Kanton St.Gallen nachvollziehbar.

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

Die Zuteilung der 2. Röhre des Gotthard Strassentunnels zu den grösseren Vorhaben wird durch den Kanton St.Gallen unterstützt.

### **Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen**

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

Der Kanton St.Gallen ist mit der dargelegten Langfristperspektive des Nationalstrassennetzes, wie in der Vorlage bezeichnet, einverstanden. Um die Erreichbarkeit der Ostschweiz und damit auch die Standortqualität erhalten bzw. verbessern zu können, sind in Zukunft aber unbedingt auch die angebehrten Netzerweiterung der Strecken nach dem Neuen Netzbeschluss in unseren Nachbarkantonen (NEB-Strecken) erforderlich. Insbesondere die Bodensee-Thurtalstrasse und die Umfahrung Herisau mit Anschluss an die A1 sind von grosser Bedeutung. Die Region Ostschweiz geht davon aus, dass diese Netzausbauten nach Inkrafttreten des Neuen Netzbeschlusses, d.h. nach dem 1. Januar 2020, vom Bund entsprechend weiterbearbeitet werden. Diese Projekte sind in der Tabelle 10 auf S. 45 und 46 nicht dargestellt. Aus Sicht der Ostschweiz stellt sich daher die Frage, ob



mit dem beantragten Kredit von 300 Mio. Franken für die Kosten der Planung und des Landerwerbs diese Projekte ebenfalls weiterbearbeitet werden können. Sollte dies nicht der Fall sein, beantragen wir eine entsprechende Aufstockung dieses Kredits. Ein Einfrieren der Projektstände über die Jahre 2020 bis 2023 wäre nach den grossen, bisher durch die Kantone wahrgenommenen Anstrengungen nicht akzeptierbar und würde von den Bürgerinnen und Bürgern nicht verstanden.

Nicht klar ist der Umgang mit Ausbauten im Sinne von Anpassungen für die NEB-Strecken (Kap. 2.1.4.4). Auf S. 25 wird darauf hingewiesen, dass für Ausbauten auf den NEB-Strecken ausschliesslich beschränkte Mittel von 44 Mio. Franken je Jahr zur Verfügung stehen, was zu einer rigorosen Priorisierung der Projekte führen soll. Der Kanton St.Gallen geht davon aus, dass der Bund nicht beabsichtigt, ein «Zweiklassensystem» Nationalstrassen einzuführen. Nach dem 1. Januar 2020 sollen die NEB-Strecken den offiziellen Status einer Nationalstrasse erlangen und entsprechend in die schweizweite Priorisierung für Ausbauten und in das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrasse integriert werden. Bei der schweizweiten Priorisierung der Projekte ist darauf zu achten, dass die NEB-Strecken nicht benachteiligt werden. Die entsprechenden Kriterien sind gegebenenfalls zu hinterfragen und anzupassen.

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

Das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrasse kann in Bezug auf den Projektumfang nur für die Projekte im Kanton St.Gallen (Kreuzbleiche – Neudorf [3. Röhre Rosenberg tunnel] und St.Gallen Neudorf – Meggenhus) beurteilt werden. Gemäss der Einschätzung des Kantons St.Gallen ist der Projektumfang vollständig.

Die Kosten für den Abschnitt Kreuzbleiche – Neudorf (3. Röhre Rosenberg tunnel) sind aus dem Programm Engpassbeseitigung (Modul 2) übernommen worden. Die zwischenzeitlich vertieften Planungsarbeiten belegen, dass die eingestellten 462 Mio. Franken, welche die Realisierung der 3. Röhre Rosenberg tunnel betreffen, nicht ausreichen werden. Um den Engpass St.Gallen zu entschärfen, sind nebst dem Ausbau der Stammstrecke auch der Anschluss an das Güterbahnhof Areal zu realisieren. Der Kanton St.Gallen geht davon aus, dass die Projektkosten gemäss den jeweiligen Planungsständen angepasst werden.

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

Die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und Ausbausritten kann ebenfalls nur für die Projekte im Kanton St.Gallen beurteilt werden. Auch diese sind aus Sicht Kanton St.Gallen korrekt und nachvollziehbar.



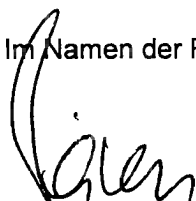
## Weitere Bemerkungen

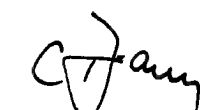
9. *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vermehrungsvorlage?*

In der Vorlage wird ausgewiesen, dass für die Bewältigung der teilweise zusätzlichen Arbeiten 10 Stellen für die Erhöhung der Investitionen und 60 Stellen für die Bewältigung der Aufgaben im Zusammenhang mit dem um 20 Prozent erweiterten Nationalstrassennetz beantragt werden. Für den Kanton St.Gallen sind ein funktionierendes Nationalstrassennetz und die damit verbundenen Ausbauten unabdingbar. Er anerkennt den Bedarf an mehr Personal und unterstützt die Forderung nach den zusätzlichen Stellen, damit der Betrieb und Unterhalt sowie die bezeichneten Ausbauten gemäss der Vorlage umgesetzt werden können.

Für die Möglichkeit der Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen bedanken wir uns.

Im Namen der Regierung

  
Fredy Fässler  
Präsident

  
Canisius Braun  
Staatssekretär



**Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:**  
[netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

1840

cl

0

25 aprile 2018

Repubblica e Cantone Ticino  
Consiglio di Stato  
Piazza Governo 6  
Casella postale 2170  
6501 Bellinzona  
telefono +41 91 814 43 20  
fax +41 91 814 44 35  
e-mail can-sc@ti.ch

Repubblica e Cantone  
Ticino

## Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente, dei  
trasporti, dell'energia e delle  
comunicazioni  
Ufficio federale delle strade  
3003 Berna

e-mail: [netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

### **Consultazione sul progetto relativo al limite di spesa 2020–2023 per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come interventi di adeguamento delle strade nazionali nonché alle grandi opere sulla rete e alla fase di potenziamento 2019 incluso il relativo credito d'impegno**

Signora Consiglieria federale,  
gentili signore, egregi signori,

in data 17 gennaio il Consiglio federale ha incaricato il DATEC di svolgere la procedura di consultazione summenzionata.

Vi ringraziamo per l'opportunità di esprimerci. Lo faremo innanzitutto con alcune considerazioni di carattere generale mentre le risposte al questionario sottopostoci sono raccolte nell'allegato.

1. Il 12 febbraio 2017 Popolo e Cantoni hanno approvato il Decreto federale concernente la creazione di un fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). Anche il Cantone Ticino ha espresso un chiaro sostegno alle nuove modalità di finanziamento che permettono, analogamente a quanto già avviene nel settore ferroviario, di pianificare, realizzare e provvedere alla manutenzione della rete delle strade nazionali sulla base di risorse vincolate a lungo termine.

Ci complimentiamo pertanto con il DATEC per aver dato tempestivo seguito alla concretizzazione del nuovo fondo.

2. Ci sono state sottoposte tre proposte concrete:

- a) il Decreto federale che stanZIA il limite di spesa di 8,156 mia. di franchi per l'esercizio, la manutenzione nonché per la sistemazione intesa come interventi di adeguamento delle strade nazionali per il periodo 2020-2023;



- b) il Decreto federale sul credito d'impegno di 4,651 mia. di franchi per le grandi opere sulla rete delle strade nazionali, la fase di potenziamento e la pianificazione dei progetti post 2019;
- c) il Decreto federale sulla fase di potenziamento 2019 delle strade nazionali, che comprende quattro progetti di ampliamento della capacità (Crissier, Kriens-Hergiswil, Rotsee-Buchrain e Le Locle).

In linea generale questo Consiglio condivide l'approccio del Consiglio federale che evidenzia l'importanza della rete delle strade nazionali per migliorare l'attrattività del Paese e per garantire condizioni-quadro adeguate allo sviluppo demografico e socio-economico.

In parallelo all'approvazione del nuovo fondo FOSTRA è pure stato aggiornato il Decreto federale sulla rete delle strade nazionali, che ha integrato circa 400 km di strade cantonali, tra i quali le tratte ticinesi tra Bellinzona e Locarno e tra Stabio est e il confine di Stato (Gaggiolo).

L'impegno per assicurare la manutenzione, l'esercizio nonché l'adeguamento alle nuove esigenze della rete è dunque elevato e merita il nostro sostegno.

- 3. Per gli aspetti di carattere generale che toccano alcuni principi su scala nazionale ci allineiamo alle osservazioni formulate dalla Conferenza dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione e dell'ambiente (BPUK, DTAP, DCPA).
- 4. Per quanto riguarda specificatamente il credito d'impegno per le grandi opere rileviamo con soddisfazione che vi è stata inserita la realizzazione della seconda canna della galleria autostradale del San Gottardo.  
Si dà così prontamente seguito a quanto deciso dal popolo nella votazione del 28 febbraio 2016.
- 5. È per noi fondamentale che nella strategia, nei programmi e nella pianificazione finanziaria della Confederazione siano al più presto integrati anche i 400 km di nuovi tratti considerati nell'aggiornamento del Decreto sulla rete delle strade nazionali, che entrerà in vigore il 1. gennaio 2020. Per il Cantone Ticino assume un rilievo di primo piano in particolare la realizzazione del nuovo collegamento tra Bellinzona e Locarno, di cui è in corso l'allestimento del progetto generale.

Gradiscano, signora Consigliera federale, gentili signore ed egregi signori, i più distinti saluti.

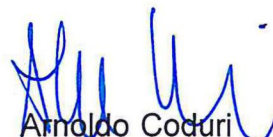
PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



Claudio Zali

Il Cancelliere:



Arnoldo Coduri

---

Allegato: questionario

Copia p.c. (unicamente per e-mail):

- Direzione del Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch);
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch);
- Divisione delle costruzioni (dt-dc@ti.ch);
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch);
- Conferenza dei direttori cantonali delle costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (BPUK) (sabrina.bula@bpuk.ch);
- Deputazione ticinese alle camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch);
- Pubblicazione in Internet.

### **Questionario sul progetto in consultazione**

**“Limite di spesa 2020–2023 per l’esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come interventi di adeguamento delle strade nazionali nonché alle grandi opere sulla rete e alla fase di potenziamento 2019 incluso il relativo credito d’impegno”**

#### **Aspetti generali del progetto**

1. *Siete d'accordo con i punti essenziali del progetto?*

Sì.

2. *A vostro avviso, ci sono temi di cui non si è sufficientemente tenuto conto?*

Rinviamo alla presa di posizione della BPUK/DTAP/DCPA.

**Limite di spesa 2020–2023 per l’esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come interventi di adeguamento delle strade nazionali**

3. *Ritenete coerenti le spiegazioni relative alla definizione del suddetto limite?*

Le spiegazioni e la procedura di verifica a cadenza quadriennale sono chiare. Condividiamo la priorità assegnata all’attribuzione di adeguate risorse per l’esercizio e la manutenzione in un contesto di continua crescita della mobilità e delle conseguenti difficoltà e oneri per conciliare i cantieri con lo svolgimento del traffico. Gli importi previsti per questo compito, che dovrà comprendere anche i nuovi tratti integrati nella rete a partire dal 2020, sembrano plausibili ma, soprattutto per i nuovi tratti, dovranno essere verificati alla luce dell’esperienza e molto verosimilmente aumentati.

#### **Grandi opere**

4. *Come valutate i criteri di definizione delle grandi opere?*

Secondo la definizione adottata sono considerate “grandi opere” tutti gli interventi di adeguamento che, pur non aumentando la capacità stradale, hanno una importanza politica strategica per dimensioni e/o impatto.

Più precisamente i criteri sono la tipologia del manufatto (necessario per il funzionamento sicuro dell'infrastruttura, ma senza aumento della capacità), l'entità dei costi (investimenti considerevoli) e l'importanza politica (impatto elevato su popolazione, ambiente e territorio).  
Condividiamo questi criteri.

5. *Siete d'accordo con la classificazione della seconda canna della galleria del San Gottardo tra le grandi opere?*

Questo progetto rispetta tutti i succitati criteri, poiché non contempla un aumento di capacità, comporta un elevato investimento (pari a ca. 2 mia. di fr.) e ha un'evidente rilevanza politica.

### **Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA)**

6. *Siete d'accordo con la prospettiva a lungo termine descritta relativa alla rete delle strade nazionali? In caso contrario, che cosa andrebbe cambiato?*

La prospettiva è presentata in modo troppo succinto per poter essere compiutamente valutata.

- a) In particolare sembra unilateralmente orientata all'incremento delle capacità in funzione della crescita della domanda, trascurando un esame più approfondito sulle possibilità e i mezzi per contenerla, quali ad esempio:
- le modalità per gestire il traffico nelle ore di punta;
  - le possibilità di migliorare l'attuale modesto grado di occupazione dei veicoli;
  - lo sviluppo delle nuove tecnologie e modalità di condivisione dell'autovettura (guida assistita, car pooling, ecc).
- b) Un più sistematico coordinamento nella periodicità degli aggiornamenti e nei contenuti del PROSTRA con i programmi di agglomerato e con il Programma di sviluppo strategico delle infrastrutture ferroviarie (PROSSIF) appare più che opportuno.

Condividiamo:

- a) gli obiettivi di garantire l'efficienza dell'infrastruttura, di tutelare popolazione, ambiente e infrastrutture e di migliorare l'economicità delle infrastrutture. Nel nostro contesto territoriale sempre più antropizzato l'inserimento nel paesaggio delle opere assume una valenza imprescindibile per ottenere il necessario consenso.
- b) In caso di potenziamento, l'indirizzo strategico prioritario di estendere le carreggiate della rete esistente a 3 corsie nei contesti dove ne è dimostrato il bisogno.

Un'attenzione particolare va riservata ai nuovi tratti integrati nella rete a partire dal 2020, che dovranno essere adeguati in tempi celeri alle caratteristiche delle strade nazionali.

*7. Il Programma di sviluppo strategico vi sembra completo rispetto all'entità del progetto?*

Il PROSTRA prevede un investimento globale agli orizzonti temporali considerati (2030, 2040 e successivi) di ca. 28,5 mia. di franchi. Constatiamo che l'elenco dei progetti e dei relativi costi è incompleto in quanto non considera ancora le nuove tratte inserite dal 2020 nella rete delle strade nazionali.

Questa lacuna va colmata. La verifica delle capacità, della qualità dell'infrastruttura esistente e del fabbisogno va affrontata a breve così da disporre di una prospettiva di riferimento realistica.

Per il Cantone Ticino assume una particolare rilevanza il nuovo collegamento tra Bellinzona e Locarno, di cui è in corso l'allestimento del progetto generale e per il quale si auspica una celere realizzazione.

*8. Come valutate l'assegnazione dei progetti di ampliamento ai vari orizzonti realizzativi e fasi di potenziamento?*

La suddivisione temporale per la pianificazione e realizzazione dei progetti in orizzonti attuativi decennali (2030, 2040, ecc.) e in fasi di potenziamento quadriennali appare piuttosto complessa. Riteniamo più opportuno orientarsi su fasi di potenziamento quadriennali stabilite sulla base di una prospettiva in cui gli interventi vengano suddivisi per priorità.

Per quanto concerne il Cantone Ticino constatiamo che l'unico tratto autostradale considerato per un potenziamento è quello tra Lugano sud e Mendrisio per l'orizzonte temporale 2040. Esso prevede l'estensione a 6 corsie tra Lugano sud e la galleria del San Salvatore, la costruzione di una terza canna sotto il San Salvatore, il potenziamento del ponte diga di Melide, l'allargamento delle due canne della galleria di Maroggia e il potenziamento della tratta a sud della galleria di Maroggia sfruttando la corsia d'emergenza. Questa impostazione di fondo può essere condivisa purché sia attentamente curato l'inserimento nel delicato paesaggio lacuale, in particolare sul ponte-diga di Melide, e siano concretizzate le adeguate misure fiancheggiatrici.

I livelli di criticità su questa tratta non sarebbero, secondo le vostre valutazioni, tali da giustificare una realizzazione in tempi più rapidi. In considerazione dei già elevatissimi carichi attuali e delle diffuse perturbazioni non condividiamo questo apprezzamento ed auspiciamo quindi una rivalutazione della situazione in occasione della prossima fase di potenziamento 2023 e un'estensione del perimetro di riferimento fino a Lugano nord.

**Altre osservazioni**

9. Avete altre osservazioni in merito al progetto posto in consultazione?

No.



Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation  
UVEK  
3003 Bern

Frauenfeld, 10. April 2018  
360

**Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit**

**Vernehmlassung (Nachtrag)**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 6. März 2018 hat sich der Regierungsrat des Kantons Thurgau zu oben genannter Vorlage geäussert und dabei den Fokus auf die Bodensee-Thurtalstrasse gelegt. Dem Kanton Thurgau ist aber auch die Erschliessung der gesamten Ostschweiz ein grosses Anliegen. Daher äussern wir uns ergänzend zur ersten Stellungnahme wie folgt:

Der Kanton Thurgau begrüsst die Aufnahme der Abschnitte Kreuzbleiche – Neudorf (3. Röhre Rosenberg tunnel) und Neudorf – Meggenhus in das STEP Nationalstrassen ausdrücklich. Gemäss den bereits vertieft vorliegenden Planungsarbeiten sind die für die 3. Röhre am Rosenberg vorgesehenen 462 Millionen Franken allerdings zu wenig. Der Kanton Thurgau geht davon aus, dass die Projektkosten entsprechend angepasst und erhöht werden.

Analog zur Forderung, dass die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) ab dem 1. Januar 2020 vom zuständigen Bundesamt für Strassen weiterprojektiert wird, beantragen wir das Gleiche für die Umfahrung Herisau / den Zubringer Appenzellerland.

**Die Umfahrung Herisau / der Zubringer Appenzellerland ist bei der nächsten Aktualisierung des STEP in den Realisierungshorizont 2030 und dort in den Ausbauschritt 2024 - 2027 aufzunehmen.**

2/2

Zu beiden Strassen liegen bereits umfangreiche Projektdossiers vor. Einen Projektierungsstopp würden viele Ostschweizerinnen und Ostschweizer nicht verstehen, zumal die Strassenbauvorhaben breit abgestützt sind und die Ortsdurchfahrten massiv entlastet würden.

Mit freundlichen Grüssen

Die Präsidentin des Regierungsrates

  
Der Staatsschreiber  




Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches  
Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
3003 Bern

Frauenfeld, 06. März 2018

186

**Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit**

**Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur oben genannten Vorlage Stellung nehmen zu können.

**1 Allgemeine Bemerkungen**

Volk und Stände haben am 12. Februar 2017 der NAF-Vorlage und damit der Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr zugestimmt. Teil des Pakets ist eine Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss, NEB). Der Kanton Thurgau gehört zu jenen Kantonen, die dem Bund eine kantonale Strasse ins Nationalstrassennetz übergeben können: die heutige Thurtalstrasse zwischen der A7 bei Grüneck/Bonau und der A1 bei Arbon/Meggenhus (H14, H474).

Bereits am 23. September 2012 fällten die Thurgauer Stimmberechtigten den Grundsatzentscheid für den Bau einer neuen Strasse von Bonau nach Arbon, die das stark gewachsene Verkehrsaufkommen kanalisieren und lenken soll: die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS). Sie ist in die kantonale Richtplanung eingebettet und soll die Städte und Dörfer im Oberthurgau und im Thurtal vom Verkehr entlasten und gleichzeitig besser an das nationale Netz anbinden. Der kantonale Netzbeschluss umfasste nebst der BTS auch die Kantonsstrasse OLS (siehe Abbildung 1, S. 9).

2/11

Seit dem Volksentscheid 2012 hat der Kanton Thurgau die Arbeiten vorangetrieben. Ende dieses Jahres wird das Generelle Projekt für die BTS vorliegen und damit als weit fortgeschrittene Planung bereit sein für eine Übergabe an das Bundesamt für Strassen (ASTRA).

Vor diesem Hintergrund äussern wir uns wie folgt zur Vorlage:

## **2 Strategisches Entwicklungsprogramm (STEP) zur Festlegung der Erweiterung des Nationalstrassennetzes**

### **2.1 Fortschreibung**

Das STEP stellt im Zusammenhang mit dem NAF sicher, dass die eidgenössischen Räte periodisch über die Kapazitätserweiterungen der Nationalstrassen befinden können. Im Rahmen des Programms werden alle Erweiterungsprojekte der Nationalstrassen entwickelt, in einen übergeordneten Gesamtrahmen gestellt und priorisiert.

Auf S. 41 des erläuternden Berichts für die Vernehmlassung (17. Januar 2018) wird dargelegt, dass die von den Kantonen entwickelten Projekte auf den NEB-Strecken, die vom eidgenössischen Parlament noch nicht genehmigt wurden, nicht Bestandteil des vorliegenden STEP Nationalstrassen sind. Für die Festlegung der notwendigen Kapazitätserweiterungen seien vorab detaillierte Analysen zur verkehrsplanerischen und -technischen Funktionsfähigkeit notwendig.

Dies ist insofern widersprüchlich, als es dem ASTRA bei der Berechnung des Finanzbedarfs der Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb, den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen möglich war, die NEB-Strecken in die Betrachtung aufzunehmen. Wir verzichten jedoch auf einen Antrag zu einer Überarbeitung des STEP unter Berücksichtigung der neuen Nationalstrassen, da es im „Ausblick auf die nächste Fortschreibung“ auf S. 53 heisst: „Das ASTRA wird nach der Übernahme der NEB-Strecken ins Nationalstrassennetz per 1. Januar 2020 umfassende verkehrliche, städtebauliche und umwelttechnische Untersuchungen durchführen sowie die Zweckmässigkeit der bei den Kantonen entwickelten Umfahrungs- und Erweiterungsprojekte beurteilen. Die aus Bundessicht zweckmässigen Projekte werden ins STEP Nationalstrassen aufgenommen werden.“

Im Hinblick auf das nächste STEP-Nationalstrassen stellen wir jedoch folgenden Antrag:

**Antrag 1: Die BTS ist bei der nächsten Aktualisierung des STEP in den Realisierungshorizont 2030 und dort in den Ausbauschnitt 2024 - 2027 aufzunehmen.**



Wie im erläuternden Bericht dargelegt (u.a. S. 2), schafft der NAF die Grundlage dafür, dass dem Bund für eine ausreichende Strasseninfrastruktur *in allen Landesgegenden* die erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen. Es ist zwar nachvollziehbar, dass sich die künftigen Vorhaben schwergewichtig in metropolitenen und grossstädtischen Handlungsräumen befinden werden, allerdings ist es nicht vertretbar, andere Gebiete deswegen weitestgehend auszuklammern. Da leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen die Attraktivität und Entwicklung nicht nur der Schweiz als Gesamtes, sondern auch der Kantone und Regionen als Teil davon sicherstellen, dürfen keine Gebiete von einem gut ausgebauten Nationalstrassennetz abgehängt werden. Die künftige Priorisierung wird auch Rücksicht auf die dezentrale Besiedlung der Schweiz und die wirtschaftliche Entwicklung in ländlicheren Regionen nehmen müssen. Auch deshalb wurde der Netzbeschluss vom Parlament in den NAF integriert. Als Nebenbemerkung: Das Raumkonzept Schweiz als juristisch unverbindliche Grundlage kann in der Langfristperspektive (S. 36 ff.) nur als ganz grober Orientierungsrahmen dienen.

Für den Thurgau ist das Verkehrsentwicklungskonzept BTS/OLS von grosser Relevanz, weil es sich auf 37 der 80 Gemeinden auswirkt. Zur BTS seien an dieser Stelle nur einige Punkte genannt um zu zeigen, dass BTS und OLS für den Kanton Thurgau mehr sind, als nur Strassen - nämlich ein Gesamtkonzept unter Berücksichtigung verschiedenster Aspekte:

- In den vergangenen Jahren und Jahrzehnten ist die Bevölkerung im Kanton Thurgau stärker gewachsen als in den meisten anderen Kantone. Lebten 1990 rund 209'000 Personen im Kanton, sind es derzeit knapp 270'000. Alle Prognosen gehen davon aus, dass dieser überdurchschnittliche Wachstumstrend anhalten wird. Eine Folge dieser Entwicklung ist ein anhaltend starker Siedlungsdruck, was eine zukunftsgerichtete Raumordnungspolitik erfordert - dazu gehört auch die Abstimmung von Siedlung und Verkehr mit Fokus auf die Entwicklungsachsen (siehe Abbildung 2/3 auf S. 10/11). Bereits 2011 wurden die Strassenbauvorhaben BTS und OLS deshalb nach einem langjährigen partizipativen Prozess in den kantonalen Richtplan aufgenommen und schliesslich 2012 vom Volk an der Urne bestätigt. Dies vor dem Hintergrund, dass die heutige Hauptstrassenverbindung stetig wachsende Verkehrsfrequenzen verzeichnet.
- Die heutige Hauptstrasse von Bonau bis Arbon (neue N23) führt durch zwei Städte und zehn Dörfer. Es handelt sich um eine typische Mischverkehrsstrasse inkl. Langsamverkehr und saisonabhängig zahlreichen Traktoren (Rübentransporte). Das birgt erhebliches Konflikt- und Unfallpotenzial. Die BTS als reine Nationalstrasse wird die Sicherheit massgeblich verbessern, insbesondere auch jene der Langsamverkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer in den Ortschaften.
- Die Menschen, die entlang der heutigen Hauptstrasse wohnen, leiden bereits heute unter dem starken Verkehrsaufkommen und unter dem stockenden Verkehr und

Stau. Für sie wird die BTS eine grosse Entlastung bringen (Lebensqualität, Lärm, Luft). Als Beispiel: Über 3000 Liegenschaften mit über 22'000 Bewohnerinnen und Bewohnern profitieren im gesamten BTS-OLS-Perimeter dank den neuen Strassen von einer massgeblichen Lärmreduktion.

- Die Region Oberthurgau ist heute ungenügend erschlossen und mangelhaft an die restliche Schweiz angebunden. Ein vom Bund unterstütztes Modellvorhaben zielt auf die Förderung der vergleichsweise strukturschwachen Region. Es hat zum Ziel, die verfügbaren Gewerbebaulandreserven und vorhandene Industriebrachen gezielt einer neuen und vor allem qualitativ hochstehenden, wertschöpfenden Nutzung zuzuführen. Gelingen kann dies nur mit der BTS.
- Die Raumentwicklung stellt im Gesamtprojekt BTS/OLS ein eigenes Teilprojekt dar. Dies, um die durch die BTS ermöglichte Chance auf eine qualitativ hochstehende Innenentwicklung nutzen zu können. Das Teilprojekt zeigt, welche Strassenzüge entlastet werden und wie mit dem entstehenden Raum umgegangen werden kann.
- Ein weiteres Teilprojekt ist den Güterzusammenlegungen gewidmet. Ziel ist, den Landverlust für die aktiven Landwirte zu minimieren und auch die Zerschneidungseffekte zu vermeiden sowie effizientere Bewirtschaftungsstrukturen zu schaffen. Die entsprechenden Vorprojekte werden bereits erarbeitet und liegen bis Ende 2019 vor. Parallel zu diesen planerischen Leistungen wird auch der Landerwerb forciert. Der Verband Thurgauer Landwirtschaft unterstützt das Vorhaben. Die bereits erfolgreich abgeschlossenen Landkäufe unterstreichen die Akzeptanz des ganzen Vorgehens.

## **2.2 Kriterien für die Zuteilung der Projekte in die Prioritätsstufen: zu berücksichtigende Indikatoren**

Gemäss dem erläuternden Bericht zur Vernehmlassung wird ein zweistufiges Verfahren für die Zuteilung der Projekte eingesetzt, welches sich ans etablierte NISTRA-System anlehnt (wir gehen davon aus, dass es sich hierbei um die „Einheitliche Bewertungsmethodik Nationalstrassen“ EBeN handelt). Die Methodik vereinigt die Kosten-Nutzen-Analyse (KNA), die Kosten-Wirksamkeits-Analyse (KWA) und die Qualitative Analyse (QA). Erarbeitet wurde EBeN allerdings für den Projektvergleich im bisherigen Nationalstrassennetz, welches mehrheitlich aus Autobahnen besteht. Mit der Aufnahme der NEB-Strecken gelangen nun zahlreiche andere Strassentypen in dieses Portfolio. Die Erläuterungen zu den Indikatoren zeigen, dass einige davon neu ausgerichtet werden müssen, um den NEB-Projekten gerecht zu werden. Als erforderlich erachten wir die Indikatoren-Überprüfung vor dem Hintergrund, dass die NEB-Strecken rund 400 Kilometer Strassen umfassen und damit knapp 20% des Nationalstreckennetzes ausmachen werden.



5/11

Die NEB-Strecken kennen teilweise ganz andere Problemstellungen, welche gelöst werden müssen:

- Mit dem Langsamverkehr und landwirtschaftlichen Verkehr müssen zusätzliche Verkehrsteilnehmer beachtet werden.
- Es liegen andere Geschwindigkeitsregimes vor (50 - 80 km/h).
- Der Ausbaustandard ist in vielerlei Hinsicht anders (Beleuchtung, Signalisation / Wegweisung, Strassenbreiten, Anforderungen Langsamverkehr, Knotentypen etc.).
- Bei den bislang nur selten vorhandenen Innerortsbereichen sind Themen wie die Schulwegsicherheit zentral. Zusätzlich ist der Aufwand für den Betrieb innerorts wesentlich aufwendiger (Winterdienst: zahlreiche Knoten und am Strassenrand abgestellte Fahrzeuge. Grünpflege: blumenbepflanzte Kreisel- und Verkehrsinseln, etc.).
- Diese Strecken weisen starke Verflechtungen und Wechselwirkungen mit dem lokalen Strassennetz auf. Im Gegensatz zu den Autobahnen mit „lediglich“ Anbindungen zum Kantonsstrassennetz müssen zahlreiche Schnittstellen koordiniert werden.
- Die NEB-Strecken befinden sich verglichen mit dem bisherigen Nationalstrassennetz in eher strukturschwächeren Gegenden, in welchen auch wirtschaftsfördernde Effekte von gut ausgebauten Verkehrswegen erwartet werden dürfen.

Die Indikatoren sind bisher eher auf Anpassungen und Erweiterungen am bestehenden Autobahnnetz ausgelegt. Unter den NEB-Projekten finden sich einige Umfahrungsvorhaben, die den Verkehr räumlich verlagern. Es ist daher störend, dass die vorhandenen Indikatoren vor allem den Perimeter der neuen Linienführung bewerten, den oft positiv zu wertenden Unterschied zur bestehenden Linienführung aber ausser Acht lassen. So darf beispielsweise beim Kriterium SE\_1 Wohnlichkeit als Betrachtungsprojektperimeter nur ein Streifen von 200 m Breite links und rechts der neuen Linienführung betrachtet werden. Eine Umfahrung soll aber die stark belasteten Ortszentren entlasten, welche sich u.U. nicht mehr in diesem 200 m-Streifen befinden.

Generell fehlt zudem eine Beurteilung der bereits durchgeführten partizipativen Verfahren oder Volksentscheiden. Diese meist sehr aufwendigen und langwierigen Prozesse führen einerseits zu einer besseren Akzeptanz der Projekte in der Bevölkerung und andererseits wird auch eine öffentlich-rechtliche Grundlage bzw. Legitimation zur Realisierung geschaffen.

**Antrag 2:** Die Kriterien bzw. Indikatoren, welche für die Zuteilung der Projekte in die Prioritätsstufen berücksichtigt werden, sind hinsichtlich der NEB-Strecken zu überprüfen.

### 3. Erläuternder Bericht zur Vorlage

#### 3.1 Beschränkte finanzielle Mittel für NEB-Strecken

Unter Ausgangslage wird auf S. 9 unter dem Titel „beschränkte finanzielle Mittel für NEB-Strecken“ hergeleitet, für Ausbauten im Sinne von Anpassungen und Kapazitätserweiterungen stünden mit der von den eidgenössischen Räten festgelegten Finanzierungslösung jährlich rund 83 Millionen Franken zur Verfügung (von den total 194 Millionen Franken werden 111 für den Betrieb und Unterhalt benötigt). Diese 83 Millionen werden wie folgt verteilt: 44 Millionen Franken für den Ausbau im Sinne von Anpassungen und 39 Millionen Franken für den Bau von Erweiterungsprojekten.

Wie diese Aufteilung zustande kommt, erschliesst sich uns nicht. Der Ständerat als Erstrat hatte das NAF-Geschäft am 17. September 2015 an seine vorberatende Kommission zurückgewiesen (Antrag Eberle). Dies mit dem Auftrag, den Netzbeschluss 2012 in die Vorlage zu integrieren sowie deren Finanzierung vertieft abzuklären und sicherzustellen - was entgegen dem Willen des Bundesrates auch geschehen ist. Die Kantone ihrerseits sicherten einen Kompensationsbeitrag von 60 Millionen Franken pro Jahr für die Erweiterung des Nationalstrassennetzes zu, der in den NAF fliesst (Art. 5 MinVG und Art. 15a Abs. 1 MinVV sowie Anhang 6 MinVV). Wie im Faktenblatt des UVEK (NAF: „Der Fonds als solides Fundament“) vom 12. Dezember 2016 auf S. 2 dargestellt, bezieht sich der Kompensationsauftrag auf die Mehraufwendungen des Bundes für den Betrieb und Unterhalt der übernommenen Strassen (nicht auf allfällige Erweiterungsprojekte). Entsprechend erfolgt die Kompensation pro Kanton anhand der abgegebenen Strecken durch eine Reduktion der aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) stammenden Hauptstrassenbeiträge und der nicht werkgebundenen Beiträge.

Zwar hatte Bundesrätin Doris Leuthard am 15. März 2016 gemäss amtlichem Bulletin darauf hingewiesen, dass trotz Kompensationsbeitrag ein Teil der Finanzierung fehle. Der Kommission sei dargelegt worden, dass das Problem nur gelöst werden könne, indem die Ausbauten gemäss Netzbeschluss gestaffelt vorgenommen würden (Ausbau auf der Zeitachse erstrecken). Am 14. September 2016 sagte sie allerdings: „Sobald der Netzbeschluss hier dann aber beschlossen ist, unterscheiden wir nicht mehr, ob diese Strassenbauprojekte irgendwo von den Kantonen kamen (...) Wir finanzieren dann vielmehr einfach alles aus dem NAF.“

**Antrag 3:** In der Botschaft an die eidgenössischen Räte ist der Abschnitt „beschränkte finanzielle Mittel für NEB-Strecken“ zu präzisieren. Auf ei-



**nen limitierten Betrag für Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken ist zu verzichten.**

Aus Sicht des Kantons Thurgau darf bei den Nationalstrassen kein Zweiklassen-System geschaffen werden. Mit der Inkraftsetzung des Netzbeschlusses per 1. Januar 2020 werden die heutigen Kantonsstrassen zu Nationalstrassen und sind als solche zu behandeln. Erweiterungsprojekte auf diesen Strecken sind nicht anders zu handhaben als andere grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz. Eine Deckelung auf jährlich 39 Millionen Franken für den Bau von Erweiterungsprojekten (NEB-Strecken) muss ausgeschlossen werden - ist es doch gerade Aufgabe des STEP, alle Erweiterungsprojekte in einen übergeordneten Gesamtrahmen zu stellen und zu priorisieren (mit offenem Ausgang für die NEB-Strecken). Die Deckelung liesse sich weder durch die Voten in der parlamentarischen Beratung zum NAF noch durch die gesetzlichen Grundlagen zum Kompensationsbeitrag rechtfertigen. Die Zahl erscheint auch nicht plausibel, weil im aktuellen Verpflichtungskredit 481 Millionen Franken für die Umfahrung Le Locle vorgesehen sind, bei welcher es sich ebenfalls um eine NEB-Strecke handelt.

### **3.2 Personelle Auswirkungen ASTRA**

Auf S. 58 des erläuternden Berichts wird der Mehrbedarf von 60 Stellen für den NEB näher erläutert, auf S. 59 der Mehrbedarf insgesamt dargestellt. Der Kanton Thurgau hält es für zwingend notwendig, dass dem ASTRA diese benötigten Stellen vollumfänglich gewährt werden und deren Besetzung schnellst möglich in Angriff genommen wird, damit die Ressourcen ab dem 1. Januar 2020 auch tatsächlich zur Verfügung stehen (gestaffelte Anstellungen ab 2019).

**Antrag 4: Die vom ASTRA benötigten Stellen sind im Bundeshaushalt vollumfänglich zu berücksichtigen und ab 2019 gestaffelt bereitzustellen.**

### **4. Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz, für den Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen und für die Planung von Projekten nach 2019**

Der Verpflichtungskredit dient auch der „Planung von Projekten und dem damit zusammenhängenden Landerwerb im Rahmen von Ausbauschritten nach 2019 und des Realisierungshorizonts 2040 sowie weiterer Realisierungshorizonte“ (Art. 1 Abs. c des Bundesbeschlusses).



8/11

Vor diesem Hintergrund erscheint uns der Betrag von 300 Millionen Franken für die Planung der Projekte aller Realisierungshorizonte inkl. Landerwerb (S. 55 erläuternder Bericht) als zu knapp bemessen. So wie der Verpflichtungskredit heute angelegt ist, können nur Vorhaben berücksichtigt werden, die bereits im aktuellen STEP genannt sind. Gemäss einem undatierten Faktenblatt „Autobahnvignette und Netzbeschluss“ des GS-UVEK sind aber mindestens 19 zusätzliche Umfahrungs- und Ortsdurchfahrtsprojekte auf den NEB-Strecken bekannt. Um diese ab dem 1. Januar 2020 weiterbearbeiten zu können, ist eine Erhöhung des Verpflichtungskredits erforderlich.

**Antrag 5: Der Verpflichtungskredit ist mit Blick auf die neuen Nationalstrassen um 38 Millionen Franken auf neu 4,689 Milliarden Franken zu erhöhen.**

In der Botschaft an die eidgenössischen Räte sind hierzu Präzisierungen erforderlich. Gemäss einer Äusserung von ASTRA-Direktor Jürg Röthlisberger im Rahmen der Bau-Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) vom 2. März 2018 können Gelder aus dem Verpflichtungskredit für die Planung von allen Projekten eingesetzt werden (inkl. Vorhaben auf NEB-Strecken). Diese Vorgehensweise unterstützen wir explizit.

Mit freundlichen Grüssen

Die Präsidentin des Regierungsrates

  
Der Staatschreiber  




Abbildung 1: BTS und OLS

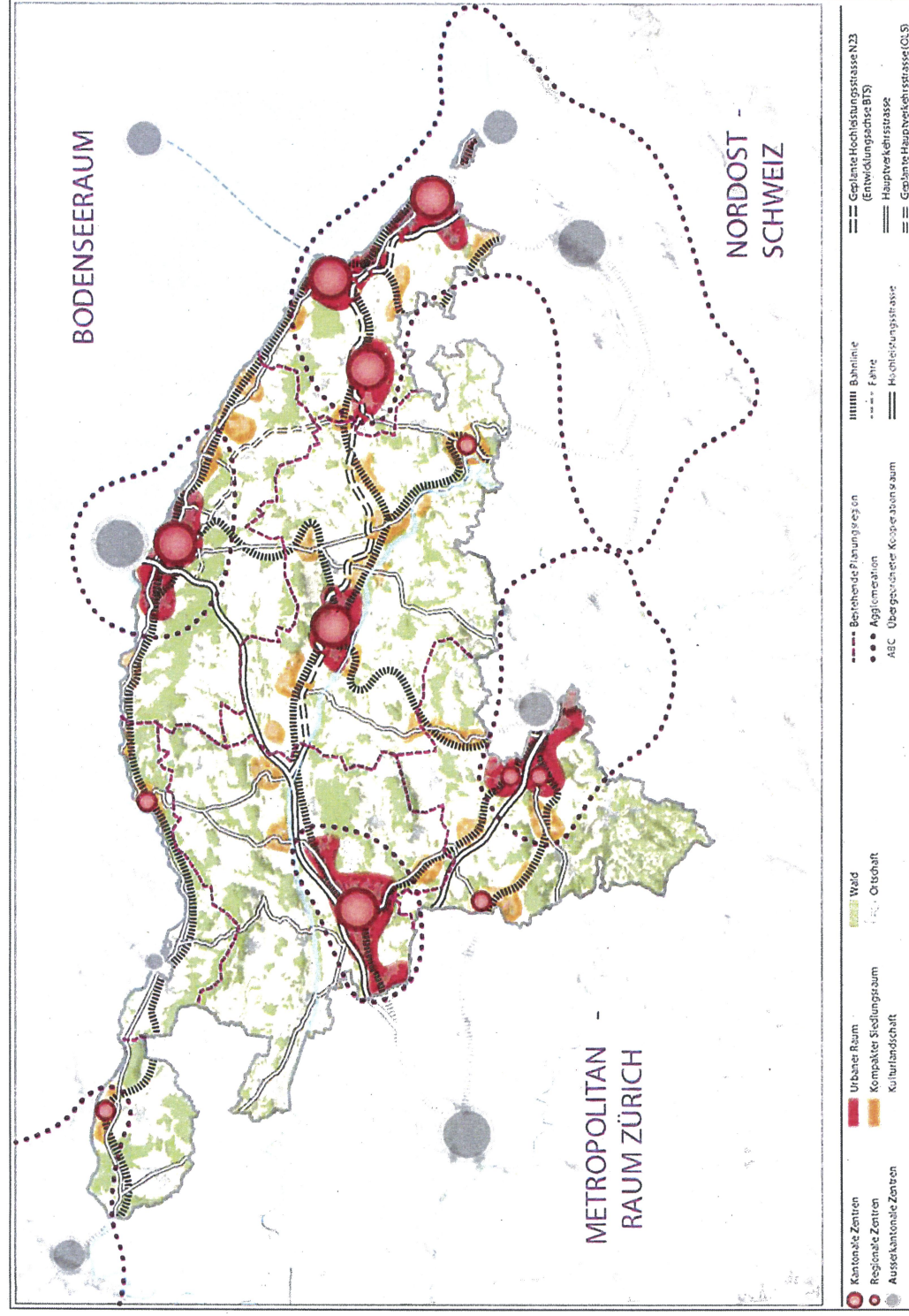


Legende: Der Kanton Thurgau will die heutige Hauptstrasse H14/H474 durch eine 32 km lange Autostrasse (BTS) ersetzen. Mit der Realisierung der BTS und der gleichzeitigen Verbesserung der Verbindung zwischen Kreuzlingen und Amriswil durch die Kantonsstrasse OLS sollen das stark gewachsene Verkehrsaufkommen kanalisiert, gelenkt und verflüssigt sowie die Städte und Dörfer im Mittel- und Oberthurgau wirksam vom regionalen Durchgangsverkehr entlastet und besser verbunden werden.



10/11

Abbildung 2: Siedlungsentwicklung und Verkehr, Übereinstimmung mit Raumkonzept Thurgau

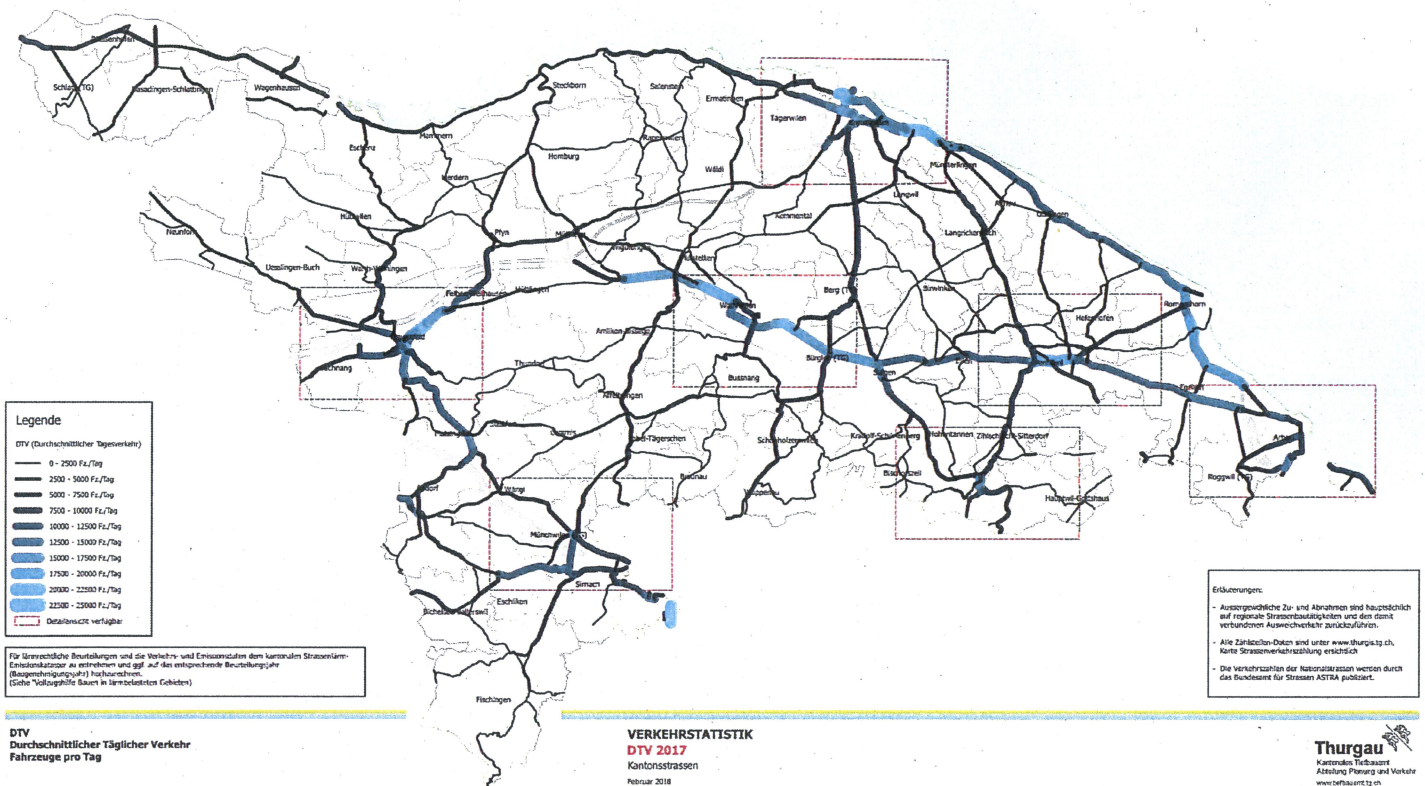


Legende: Die Planungen orientieren sich an der Zentrenstruktur des Kantons (rote Flächen = urbaner Raum, orangefarbene Flächen = kompakter Siedlungsraum). Die Zentren bilden das Rückgrat der Siedlungsstruktur und der wirtschaftlichen Dynamik. Zusammen mit den umliegenden Agglomerationsgemeinden bilden sie die wesentlichen Wirtschaftsräume des Kantons Thurgau. Mit der geplanten Bodensee–Thurtalstrasse (BTS) und der Oberlandstrasse (OLS) rücken die Zentren näher zusammen. Die Zentren im Oberthurgau profitieren von besseren Rahmenbedingungen und grösserer Standortgunst (Amriswil, Romanshorn, Arbon).



11/11

Abbildung 3: Verkehrsstatistik DTV 2017, Kantonsstrassen



Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Erwin Wieland  
3003 Bern

Per Mail gemäss Wunsch an:  
[netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

Altdorf, 23. März 2018

**Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit**

## **Stellungnahme**

Sehr geehrter Herr Wieland  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Januar 2018 geben Sie uns die Möglichkeit zu einer Stellungnahme zur titelierten Vernehmlassung. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen bestens.

### **1. Beurteilungsgrundlagen**

Die nachfolgende Beurteilung stützt sich auf die Unterlagen via Internet und dem CAMAC Dossier Nr. 01-18-016, sowie den Mitberichten von der Finanzdirektion, vom Amt für Betrieb Nationalstrassen und dem Amt für Tiefbau Abteilung Strassen.

### **2. Stellungnahme**

Mit der Vorlage unterbreitet der Bundesrat den eidgenössischen Räten das aktualisierte Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP) und führt auch die grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz auf. Im Weiteren weist er darauf hin, dass in den letzten Jahren der Substanzerhalt der Nationalstrasseninfrastruktur nicht vollumfänglich sichergestellt werden konnte und dass im 2020 durch die Aufnahme von Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz zusätzlich ca. 400 Kilometer Strassen dazukommen. Die Ausgaben für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau sowie für die Erweite-

rungsprojekte des STEP Nationalstrassen werden über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) finanziert. Wie die Simulationen NAF 2018-2023 zeigen, werden die Fondsreserven innerhalb dieses Zeitraums in den Bereich der Schwelle von 500 Mio. Franken fallen und es gilt somit rechtzeitig eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags zu prüfen. Aufgrund der leichten Verschlechterung des Strassenzustands sollen die Investitionen in das bestehende Nationalstrassennetz um rund 20% erhöht werden. Dies bedingt einen Mehrbedarf von 10 Stellen. Zusätzliche 60 Stellen werden für die im Jahr 2020 von den Kantonen zu übernehmenden rund 400 Kilometer Strassen (Zuwachs von 20%) benötigt. Insgesamt beantragt das ASTRA 69 Stellen, was einer Zunahme des Personalbestands um rund 13% entspricht. Damit werden die Betreuung eines um rund 20% längeren Nationalstrassennetzes sichergestellt sowie zusätzliche Erhaltungsprojekte ermöglicht. Für die Finanzierung dieser zusätzlichen Stellen wird in der Vorlage mit einer Zunahme des Personalaufwands um rund 14 Mio. Franken (d.h. im Durchschnitt pro Stelle knapp 203 TCHF) ausgegangen. Selbst wenn es sich dabei um vorwiegend gut qualifizierte Stellen handelt, scheint dieser Aufwand sehr hoch und sollte nochmals überprüft werden.

#### **Antrag 1**

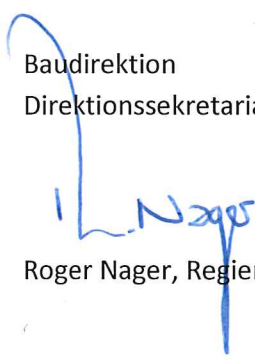
**Die finanziellen Auswirkungen, aufgrund der 69 zusätzlich für das ASTRA beantragten Stellen, sollten nochmals kritisch geprüft werden. Gemäss der Übersicht NEB-Strecken sind in Uri keine Kantonsstrasse von einer Aufnahme ins Nationalstrassennetz betroffen. Somit zeichnet sich diesbezüglich auch keine Entlastung ab. Inwiefern sich hingegen die geplanten höheren Investitionen in das bestehende Nationalstrassennetz auf das Amt für Betrieb Nationalstrassen bzw. auf das entsprechende Globalbudget auswirkt, geht aus der Vorlage nicht hervor.**

Durch die Realisierung von Nationalstrassenprojekten, wie beispielsweise den Halbanschluss A2, werden bauliche Anpassungen im Übergangsbereich zwischen der Nationalstrasse und den nachgeordneten Strassennetzen notwendig. Zur Höhe solcher Auswirkungen auf die Kantone und Gemeinden äussert sich die Vorlage nicht.

Wir bitten Sie, unsere Bemerkungen und den Antrag in Ihrem Entscheid zu berücksichtigen.

Freundliche Grüsse

Baudirektion  
Direktionssekretariat



Roger Nager, Regierungsrat

Kopie an:

- Amt für Tiefbau, Abteilung Strassen (johannes.guldimann@ur.ch)
- Amt für Betrieb Nationalstrassen (judith.gisler@ur.ch)
- Finanzdirektion, GS (rolf.mueller@ur.ch)

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la  
communication  
Palais fédéral  
3003 Berne

**Par mail : [netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)**

Réf. : CS/15023594

Lausanne, le 18 avril 2018

**Procédure de consultation – Projet relatif au plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2020 – 2030, aux grands projets à réaliser sur le réseau des routes nationales, ainsi qu'à l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales avec le crédit d'engagement correspondant**

Madame la Conseillère fédérale,

Nous vous remercions pour la consultation précitée et vous informons que le dossier y relatif a été soumis pour consultation auprès des autorités vaudoises concernées par cette question.

Le Canton de Vaud approuve globalement les grandes lignes du projet mis en consultation qui permet au Conseil fédéral de soumettre aux Chambres fédérales le PRODES actualisé des routes nationales avec les propositions suivantes :

- Un plafond des dépenses pour la période 2020-2023 pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales. Ce plafond concerne des routes nationales existantes et l'intégration de routes cantonales dans le réseau national (NAR) ;
- Une répartition de l'ensemble des projets d'aménagements des routes nationales selon 3 horizons de planification ainsi qu'une étape d'aménagement 2019 ;
- Un crédit d'engagement aux projets d'extension du réseau de l'étape d'aménagement 2019 et aux grands projets, le grand projet concerné étant celui du percement d'un second tunnel au Gothard.

Le Conseil d'Etat approuve et se réjouit du contenu et des développements de l'étape 1 du projet d'élimination du goulet d'étranglement de Crissier.

S'agissant des tronçons Le Vengeron – Coppet et Coppet-Nyon, le Conseil d'Etat réitère son souhait de voir regrouper les travaux prévus sur ces deux tronçons en un seul chantier dans le cadre du prochain programme de 2023. A tout le moins, il conviendrait de faire figurer l'élargissement Le Vengeron-Coppet dans le prochain programme et

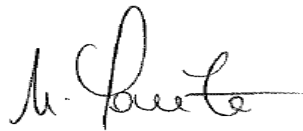
mettre en place un système d'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence pour le tronçon Coppet-Nyon, comme cela existe déjà entre Lausanne et Morges.

Pour plus de détails sur la position du Canton de Vaud, nous vous transmettons, ci-joint, une prise de position détaillée, à l'aide du questionnaire que vous nous avez fourni.

En espérant qu'il sera tenu compte de nos remarques, nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de nos sentiments distingués.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Nuria Gorrite

LE CHANCELIER



Vincent Grandjean

***Annexe mentionnée***

***Copies***

- Office des affaires extérieures
- Direction générale de la mobilité et des routes



**Projet relatif au plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2020-2023, aux grands projets à réaliser sur le réseau des routes nationales, ainsi qu'à l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales avec le crédit d'engagement correspondant**

---

**GENERALITES CONCERNANT LE PROJET MIS EN CONSULTATION**

**1- Approuvez-vous les grandes lignes du projet ?**

Le Canton de Vaud approuve globalement les grandes lignes du projet mis en consultation qui permet au Conseil fédéral de soumettre aux chambres fédérales le PRODES actualisé des routes nationales avec les propositions suivantes :

- Un plafond des dépenses pour la période 2020-2023 pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales. Ce plafond concerne des routes nationales existantes et l'intégration de routes cantonales dans le réseau national (NAR).
- Une répartition de l'ensemble des projets d'aménagements des routes nationales selon 3 horizons de planification ainsi qu'une étape d'aménagement 2019 ;
- Un crédit d'engagement aux projets d'extension du réseau de l'étape d'aménagement 2019 et aux grands projets, le grand projet concerné étant celui du percement d'un second tunnel au Gothard.

S'agissant plus particulièrement de la suppression du goulet d'étranglement de Crissier, le Canton de Vaud se réjouit de la réalisation prochaine du projet. Les mesures prises permettront non seulement de fluidifier le trafic sur cet axe mais encore elles participeront à la réduction des émissions de NOx dans l'ouest lausannois et à la stabilisation des émissions de PM10.

**2- Estimez-vous que certains sujets n'ont pas été suffisamment pris en considération ?**

Le Canton de Vaud partage les constats contenus dans la présente consultation dont les principaux sont énumérés ci-dessous :

- Trafic sur le réseau : l'évolution du trafic sur les routes nationales à l'horizon 2014 met en évidence des goulets d'étranglement sur le réseau.
- Etat du réseau: l'évaluation faite en 2016 montre que l'état du réseau est conforme à l'état visé bien que moins bon qu'en 2008. La situation globale va donc en se dégradant.
- Nécessité d'un réseau de routes nationales apte à supporter les trafics futurs dans de bonnes conditions de sécurité et de fluidité.

## **PLAFOND DE DEPENSES POUR L'EXPLOITATION, L'ENTRETIEN ET L'AMENAGEMENT DES ROUTES NATIONALES SUR LA PERIODE 2020-2023**

### **3- Les explications concernant la fixation du plafond de dépenses pour les routes nationales sur la période 2020-2030 sont-elles claires ?**

Les explications fournies sont claires. Le Canton de Vaud prend acte des points suivants :

- le plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes nationales intègre le traitement des NAR ;
- le financement du second tunnel du Gothard fait l'objet d'un crédit spécifique comme Grand projet.

Cela dit, les projets compris dans le plafond des dépenses ne ressortent pas clairement de même que leur horizon de réalisation.

Bien que la consultation n'en fasse pas expressément mention, le Canton de Vaud part du principe que les adaptations ci-dessous sont effectivement prises en compte dans les crédits sollicités, leur réalisation étant prévue à court terme, conformément à ce qui a été discuté avec l'OFROU lors des nombreux échanges qui sont intervenus jusqu'à ce jour :

- dédoublement de la jonction de la Blécherette sur l'A9
- nouvelle jonction de Chavannes sur l'A1
- compléments de la jonction de Malley sur l'A1
- nouvelle jonction d'Ecublens sur l'A1
- adaptation de la jonction de Rolle
- adaptation de la jonction de Nyon à court terme sur l'A1.

Les projets ci-dessus seront mis à l'enquête en 2018.

## **GRANDS PROJETS**

### **4- Que pensez-vous des critères servant à définir les grands projets ?**

Il ressort des explications contenues dans la consultation que les critères pris en compte pour définir si un projet peut être qualifié de grand projet sont :

- Le type d'infrastructure : infrastructure isolée nécessaire à la mise en état ou au fonctionnement de celle existante et qui ne constitue par une augmentation de la capacité.
- Le coût : soumission au vote des Chambres fédérales dont la charge globale est supérieure à 500 millions de francs ou dont la réalisation nécessite une charge annuelle de plus de 10% des besoins pour les aménagements au sens d'adaptations.
- L'importance politique : objets controversés ou ayant des conséquences importantes.

Le Canton de Vaud estime pertinent de traiter de manière individuelle les objets dont les coûts sont trop importants pour être intégrés au plafond des dépenses car cela permet de ne pas pénaliser les autres projets d'aménagements au sens d'adaptations susceptibles d'y figurer. Elle approuve donc ces critères.

Sans nier l'importance du troisième critère qui doit être maintenu, il apparaît au Conseil d'Etat que la réalisation des deux premiers critères suffit à elle seule à justifier le fait qu'il est question d'un grand projet, nécessitant ainsi un passage devant les Chambres fédérales.

**5- Acceptez-vous que le deuxième tube du tunnel du Gothard soit classé parmi les grands projets ?**

Oui.

**PROGRAMME DE DEVELOPPEMENT STRATEGIQUE DES ROUTES NATIONALES**

**6- Approuvez-vous la perspective à long terme établie pour le réseau des routes nationales. Dans la négative, que faudrait-il modifier ?**

En l'état des connaissances actuelles, le Canton de Vaud approuve la perspective à long terme pour le réseau des routes nationales sur le territoire vaudois.

Celle-ci prévoit l'augmentation de la capacité à 2 fois 3 voies sur l'autoroute A1 entre l'échangeur du Vengeron, dans le Canton de Genève et l'échangeur d'Essert-Pittet, dans le nord vaudois et sur l'autoroute A9, entre Lausanne et Montreux. Cette augmentation est nécessaire et le Conseil d'Etat soutient cette solution pragmatique. Sa position est la même pour le futur projet du futur contournement de Morges.

**7- Le programme de développement stratégique des routes nationales est-il complet par rapport au volume de projets pris en considération ?**

Sous réserve des réponses qui seront données à la demande de confirmation exprimée dans le point 3 du présent questionnaire (identification des projets vaudois prévus dans le programme), l'ampleur du programme soumis correspond aux attentes du Conseil d'Etat et semble complet.

**8- Que pensez-vous de la répartition des projets d'extension dans les horizons de réalisation et dans les étapes d'aménagement ?**

Parmi l'ensemble des projets d'extension nécessaires pour garantir les fonctions du réseau national à long terme et en l'état d'avancement des études les concernant, le Canton de Vaud approuve les projets retenus pour ce qui concerne son territoire ainsi que leurs horizons de planification.

Grâce au mécanisme d'évaluation périodique des projets décrit dans la présente consultation et compte tenu de l'évolution du réseau national (état de saturation notamment), ces perspectives peuvent évoluer à chaque mise à jour du programme ce qui permettra d'identifier de nouveaux projets ou sous-projets ou de modifier leur degré de priorité et leur horizon de réalisation.

Par rapport au projet établi en 2015, le Conseil d'Etat de Vaud constate qu'il a évolué et relève les points suivants :

- Pour l'étape d'aménagement 2019 :

La suppression du goulet de Crissier (élargissement de la N1) pour 316 millions HT.

Au vu du coût indiqué pour ce projet général du goulet de Crissier, le Conseil d'Etat en infère que ce montant ne comprend pas les travaux relatifs à la jonction d'Ecublens.

- Pour les étapes suivantes à l'horizon 2030 :

L'élargissement de la N1 entre le Vengeron et Nyon, actuellement au stade d'élaboration du projet général, est confirmé pour l'horizon 2030. Les tronçons Vengeron-Coppet et Coppet-Nyon, initialement décalés dans le programme de 2015 (respectivement en modules 2 et 3), semblent donc pouvoir être réalisés en une seule et même opération.

Le Canton de Vaud réitère son souhait de regrouper les deux tronçons dans le cadre du prochain programme (2023). Dans l'hypothèse où ce souhait ne pouvait pas être satisfait, le Canton de Vaud s'attend à ce que l'élargissement Vengeron-Coppet au moins figure au prochain programme et, qu'en parallèle, une activation de la RBAU entre Coppet et Nyon soit mise en place.

- A l'horizon 2040 :

Le Grand contournement de Morges figure dans le programme. Le Canton de Vaud souhaite que le montant annoncé laisse ouverte la possibilité de réaliser l'une ou l'autre des variantes envisagées dans l'étude d'opportunité, ce qui semble être le cas.

- Au-delà de 2040 :

En vue du prochain programme et de la révision des planifications qui surviendra, le Canton de Vaud relève que le projet d'élargissement de la N9 entre Villars-Sainte-Croix et Montreux, long d'une trentaine de kilomètres, porte sur des tronçons aux particularités diverses. Le degré d'urgence des interventions et la complexité différente entre les différents tronçons pourrait devoir impliquer une réalisation par étapes, à des horizons de planifications différents. Le Canton de Vaud demande qu'une éventuelle réalisation par étapes soit considérée dans le cadre de la poursuite des études, si tant est qu'il soit avéré que cette solution réponde aussi bien à des besoins d'intervention différenciés dans le temps qu'à des considérations relatives aux disponibilités financières.

## AUTRES REMARQUES

### 9- Quelles autres remarques relatives au projet mis en consultation souhaitez-vous formuler ?

#### Effectifs de l'OFROU

Pour répondre aux besoins du programme une augmentation de 13% des effectifs de l'OFROU est prévue (69 postes en tout), dont 59 pour l'intégration des NAR (au niveau de la division planification et au niveau des filiales notamment). Seuls 10 postes sont attribués au réseau des routes nationales existantes (7 chefs de projets et 3 postes de soutien technique), tous attribués aux 5 filiales de la division infrastructure.

Le Canton de Vaud s'interroge sur le fait que le renforcement des effectifs ne porte pas sur la division réseaux-routiers pour la planification du développement du réseau existant. La totalité de ces postes étant affecté aux filiales, elle s'interroge sur la part que recevra la filiale d'Estavayer, en charge des nombreux projets vaudois.

#### Intervention de la police sur les routes nationales

Une question se pose au sujet de la sécurité et de l'intervention de la police sur les routes nationales, interventions qui deviennent de plus en plus problématiques en raison des charges de trafic importantes. Il serait dès lors utile, dans une étape ultérieure, de mener une réflexion approfondie sur les conditions d'intervention de la police aussi bien en période de chantier qu'une fois les projets réalisés. Ce point est d'autant plus important si des investissements devaient être effectués dans ce domaine alors qu'il est question de plafonner les dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement entre 2020 et 2030.

#### Effet des nouvelles technologies en matière de mobilité individuelle

S'agissant des nouvelles technologies en matière de mobilité individuelle, le Conseil d'Etat partage le constat que les évolutions dans le domaine sont encore très incertaines et qu'il serait risqué de différer les travaux prévus en attendant la formulation de conclusions plus fiables concernant les effets de ces nouvelles technologies.

Cela dit, il est important que l'OFROU poursuive ces réflexions, en parallèle, dans le cadre de la Stratégie en matière de mobilité connectée intelligente qui est en train d'être mise sur pied.

#### Préservation des terres cultivables dans le cadre de la réalisation des projets

Il conviendra de porter une attention toute particulière à la préservation des terres agricoles et en particulier des surfaces d'assolement (SDA) dans le cadre de la réalisation des différents projets comme celui du futur contournement de Morges. Les moyens techniques pour les préserver ne manquent pas pour parvenir à ce but (tranchées couvertes, tunnels). Le Canton de Vaud veillera donc à optimiser les conditions structurelles pour une agriculture rationnelle, dans le cadre des améliorations foncières qu'induiront ces importants projets.



Baudirektion, Postfach, 6301 Zug

**A-Post**

Bundesamt für Strassen ASTRA  
3003 Bern

T direkt 041 728 53 13

arnold.brunner@zg.ch

Zug, 11. April 2018 AB/las

Laufnummer: 52926

Versandt am: 11. APR. 2018

**Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit  
Stellungnahme des Kantons Zug**

Sehr geehrter Herr Direktor Röthlisberger  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 17. Januar 2018 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK die Kantone eingeladen, zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit eine Vernehmlassung einzureichen. Der Regierungsrat des Kantons Zug hat das Geschäft an die Baudirektion – unter Einbezug der Finanzdirektion – zur direkten Erledigung überwiesen.

Vorab stellen wir jedoch noch einen den Antrag mit entsprechender Begründung. Unsere weitergehende Vernehmlassung gliedern wir schliesslich nach einer allgemeinen Einleitung gemäss Ihrem Fragenkatalog.

**Antrag:**

Der Bund solle die Kosten für die Umsetzung der betrieblichen und baulichen Massnahmen betreffend notwendige Anpassungen an den Übergangsbereichen der Nationalstrassen zum untergeordneten Strassennetz sowie betreffend Erweiterungsprojekte konkretisieren (Begründung des Antrags in der Antwort auf Frage 2 Alinea 2).



Begründung:

**a) Allgemeines**

Wie nachfolgend die Beantwortung der Fragen 1 und 2 zeigen wird, greift die Vorlage u. E. zu kurz und fokussiert sich zu stark auf den vordergründigen Inhalt. Sämtliche weiteren Aspekte, die einen Zusammenhang mit dem Inhalt dieser Vorlage haben, werden gänzlich ausgeblendet oder auf minimale Aussagen reduziert. Eine vertiefte Auseinandersetzung mit Fragen zur künftigen Mobilität und deren Auswirkung auf Gesellschaft und Umwelt wären aus unserer Sicht wünschenswert.

**b) Beantwortung der Fragen**

1. *Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?*

In der Ausgangslage fehlt u. E. eine Auseinandersetzung mit der künftigen Mobilität und deren möglichen Auswirkungen auf das schweizerische Nationalstrassennetz. In Kapitel 1.6 wird einzig darauf hingewiesen, dass die Digitalisierung in der Mobilität zu einer effizienteren Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen beitragen kann, jedoch noch nicht genug Erkenntnisse vorliegen, um vom grundsätzlichen Gedanken des notwendigen Ausbaus der Nationalstrasseninfrastruktur wegzukommen. Hier ist wohl eine vertiefte Auseinandersetzung mit dieser Fragestellung angebracht.

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

Ja. Unseres Erachtens wurden die nachfolgenden Themenbereiche nicht oder zu wenig berücksichtigt:

- Die Ziele (Kapitel 2.1.2 im erläuternden Bericht) leiten sich aus der Bundesverfassung und den entsprechenden Bundesgesetzen ab. Dabei werden u. a. eine lückenlose Verfügbar- und Benutzbarkeit sowie die Erhaltung der langfristigen Leistungsfähigkeit aufgeführt. Bei der Durchsicht der Vorlage entsteht der Eindruck, dass diese Ziele nur durch kapazitätssteigernde Ausbauten erreicht werden können. Auch wird davon ausgegangen, dass heute nicht genügend Erkenntnisse über die künftige Mobilität vorliegen, um jetzt schon darauf reagieren zu können. Aus unserer Sicht fehlt aber die Auseinandersetzung mit folgender Fragestellung:
- Gibt es Alternativen zu einem Ausbau des Nationalstrassennetzes? Können allenfalls Massnahmen im Bereich des Verkehrsmanagements (Steuerung des Verkehrsflusses, Lenkung der Verkehrsströme), der Förderung von CarSharing-Angeboten oder Massnahmen zum Brechen der Verkehrsspitzen (organisatorische Massnahmen im Bereich der Schul- und Arbeitswelt oder im finanziellen Bereich [Mobility Pricing]) den Ausbau des Nationalstrassennetzes gar unnötig oder zu einem späteren Zeitpunkt notwendig machen?

- Wie soll der Ausbau des untergeordneten Strassennetzes mit dem Ausbau der Nationalstrassen mithalten? Was bringt ein Ausbau der Kapazitäten im Nationalstrassennetz, wenn die Verkehrsmenge auf dem untergeordneten Strassennetz nicht verarbeitet werden kann, welche an die Nationalstrassen anschliesst? Gemäss Ausführungen im erläuternden Bericht betrifft die Umsetzung der betrieblichen und baulichen Massnahmen die Kantone und Gemeinden zwar nur mittelbar, da Planung, Betrieb, Unterhalt und Bau der Nationalstrassen gemäss Bundesverfassung Aufgabe des Bundes sei. Allerdings könnten für die Kantone und Gemeinden finanzielle Mehrbelastungen entstehen, wenn durch die Realisierung von Nationalstrassenprojekten bauliche Anpassungen an den Übergangsbereichen zwischen den Nationalstrassen und den nachgeordneten Strassennetzen notwendig würden. Dasselbe gelte, wenn mit Erweiterungsprojekten bestehende Nationalstrassen ersetzt und zurückgebaut werden könnten oder eine Region Anforderungen an ein Projekt stelle, die über die Standards im Nationalstrassenbau hinausgingen und die vorwiegend in regionalem Interesse stünden.

Wenn die Entscheidungshoheit für ein Projekt ausschliesslich beim Kanton oder bei den Gemeinden liegt, so ist es nachvollziehbar, dass der Bund die finanziellen Auswirkungen nicht beziffern kann. Allerdings fehlen im Bericht Angaben über die Kosten betreffend nötige bauliche Anpassungen an den Übergangsbereichen sowie über Erweiterungsprojekte. Da in keiner Weise klar ist, wie hoch diese Kosten sein werden, soll der Bund die entsprechenden Kosten konkretisieren.

- Der Ansatz dieser Vorlage folgt einem nachfrageorientierten Ausbau des Nationalstrassennetzes. Dabei stellt sich die Frage, ob sich der Bund auf lange Sicht einen nachfrageorientierten Ausbau des Nationalstrassennetzes überhaupt noch leisten kann.

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

Ja, die Aussagen sind nachvollziehbar.

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

Die Kriterien für die Zuteilung eines Ausbauprojekts zu den grösseren Vorhaben sind in Kapitel 2.2.1 des erläuternden Berichts aufgelistet. Die Kriterien sind aus unserer Sicht nachvollziehbar. Wir sind damit einverstanden und haben dazu keine Bemerkungen.

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

Ja, mit der Zuteilung der 2. Röhre des Gotthard-Strassentunnels zu den grösseren Vorhaben sind wir einverstanden. Wir fragen uns allerdings, ob der erwähnte gesteigerte gesamtwirtschaftliche Nutzen tatsächlich eintritt. Die Diskussionen im Vorfeld zur Abstimmung über den zweiten Gotthard-Strassentunnel zeigten, dass diese Frage kontrovers diskutiert worden ist.

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

Unter Berücksichtigung unserer Bemerkungen zu den Fragen 1 und 2 sind wir mit der Langfristperspektive des Nationalstrassennetzes grundsätzlich einverstanden.

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

Im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen fehlt im Realisierungshorizont 2030 aus unserer Sicht der Hirzeltunnel als Verbindung zwischen der A4a (westseitig) und der A3 (ostseitig). Diese Verbindung ist in den kantonalen Richtplänen der beiden Standortkantone Zug und Zürich eingetragen.

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

Wir sind damit einverstanden und haben dazu keine Bemerkungen.

9. *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

In der Abbildung zum Objektblatt A8–10 Luzern–Nidwalden–Obwalden–Zug (auf Seite 96 des erläuternden Berichts) hat sich in der Legende ein Fehler eingeschlichen. Der Abschnitt Buchrain–Rütihof ist zwar im Bild mit d) bezeichnet, in der Legende jedoch als c). Diese Differenz ist u. E. zu bereinigen.

Soweit unsere Stellungnahme mit der Vernehmlassung der BPUK übereinstimmt, verweisen wir in Ergänzung unserer Stellungnahme darauf.

Wir hoffen Ihnen damit zu dienen. Wir bedanken uns für Ihre Bemühungen und für die Berücksichtigung unseres Begehrens.

Freundliche Grüsse  
Baudirektion



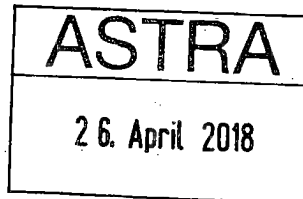
Urs Hürlimann  
Regierungsrat

**Kopie an:**

- [netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)
- Eidgenössische Parlamentarier des Standes Zug
- Finanzdirektion
- Tiefbauamt
- Amt für Raumplanung



Wie



Kanton Zürich  
Regierungsrat

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation  
Bundesamt für Strassen  
3003 Bern

18. April 2018 (RRB Nr. 349/2018)

**Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit (Vernehmlassung)**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 17. Januar 2018 haben Sie uns die Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbaus Schritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit zur Vernehmlassung unterbreitet. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

**Frage 1: Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?**

Wir sind mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden, sehen aber punktuellen Anpassungsbedarf, den wir mit der Beantwortung der folgenden Fragen darlegen.

**Frage 2: Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?**

Gemäss Abschnitt 1.5 (Zustand der Nationalstrassen) zeigt die letztmals 2016 durchgeführte Zustandserhebung, dass der Ist-Zustand des Nationalstrassennetzes dem angestrebten Zielzustand entspricht. Allerdings sei gegenüber 2008 in einigen Bereichen auch eine leichte Zustandsverschlechterung feststellbar. Dies bedeutet, dass in den letzten Jahren der getätigte Unterhalt nicht ausreichte, um den Substanzerhalt vollumfänglich sicherzustellen. Dies gibt Anlass zu Sorge, zumal die Nationalstrassen das Rückgrat des Strassennetzes bilden. Wir ersuchen den Bund, die für einen ausreichenden Unterhalt erforderlichen Mittel bereitzustellen und eine weitere Zustandsverschlechterung zu verhindern.

In Abschnitt 1.6 wird der Problemdruck entsprechend der Engpassanalyse (Grundlage für das Programm Engpassbeseitigung) wiedergegeben. Die schwerwiegendsten Engpässe werden 2040 in den grossen Städten und Agglomerationen anzutreffen sein. Die Nationalstrassenabschnitte im Raum Zürich und Winterthur werden den höchsten Problemstufen zugewiesen. Zu Recht wird festgestellt, dass die langfristige Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen nur dann aufrechterhalten werden kann, wenn die Kapazität mittel- bis langfristig markant gesteigert wird. Es wird zwar eingeräumt, dass die Digitalisierung in der Mobilität



zu einer effizienteren Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen beitragen kann, derzeit aber noch keine ausreichend belastbaren Erkenntnisse vorlägen, die den weiteren Ausbau der Nationalstrasseninfrastruktur grundsätzlich infrage stellen würden. Dies ist grundsätzlich zutreffend. Dennoch vermissen wir in der Vorlage die Berücksichtigung der bis zum Horizont 2030 bzw. 2040 voraussichtlichen Auswirkungen der Digitalisierung und der Automatisierung im Strassenverkehr. Die möglichen Auswirkungen auf den Ausbaubedarf sollten sodann plausibel abgeschätzt werden.

**Frage 3:** Sind die Aussagen zur Festlegung des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2020–2023 nachvollziehbar?

Die Festlegung und die Ausgabenbereiche sind für uns nachvollziehbar. Unserer Meinung nach sollten insbesondere bei den NEB-Strecken, aber auch für das bisherige Netz, die Planungskosten für die Entwicklung separat ausgewiesen werden. Für die NEB-Strecken ist davon auszugehen, dass nach der Übernahme durch den Bund 2020 entsprechende Planungskosten anfallen.

**Fragen 4 und 5:** Wie beurteilen Sie die Kriterien zur Festlegung der grösseren Vorhaben? Sind Sie mit der Zuteilung der 2. Röhre des Gotthard-Strassentunnels zu den grösseren Vorhaben einverstanden?

Grundsätzlich sehen wir kein Erfordernis, grössere Vorhaben separat auszuweisen. Die Höhe der Kostengrenze von 500 Mio. Franken erreichen mehrere Projekte, und die politische bzw. die gesellschaftliche Bedeutung erachten wir ebenso bei vielen Engpässen als gegeben. Die 2. Röhre des Gotthardtunnels wird als einziges grösseres Vorhaben ausgewiesen. Dies deutet darauf hin, dass die Zusammenstellung der Kriterien ausschliesslich auf diese Massnahme ausgelegt ist. Dieses Bauwerk bedarf unserer Meinung nach in der Schlussfolgerung deshalb einer Sonderfinanzierung und sollte die reguläre Strassenfinanzierung nicht belasten. Es handelt sich hierbei um eine Massnahme, die keinen Beitrag zur Engpassbeseitigung leistet. Sie wird mit einer einzigartigen, methodischen Herangehensweise zur Sanierung der bisherigen Infrastruktur begründet, die vermutlich nicht wieder in ähnlicher Weise vorkommen wird.

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

Wir stimmen den Zielsetzungen und dem Vorgehen zur Erarbeitung der Perspektive grundsätzlich zu. Insbesondere bei der Zuteilung der Projekte sind für uns die Aspekte der Phase 2 sehr wichtig: Für den Kanton Zürich mit den meisten Problembereichen ist es entscheidend, dass die Zuteilung des Mittel- und Personalbedarfs anhand der folgenden Gesichtspunkte erfolgt:

- Konzentration auf Abschnitte mit dem grössten Handlungsdruck
- Vermeidung von Problemverlagerungen
- Konzentration auf die Kerngebiete der Agglomerationen
- Städtebauliche Aufwertung

Für das Funktionieren des Strassennetzes im Kanton Zürich ist von grösster Bedeutung, dass unabhängig vom Projektierungsstand die wichtigsten Vorhaben wie die Glattalautobahn mit höchster Priorität vorangetrieben werden. Im Rahmen der städtebaulichen Aufwertungen sehen wir grosse Potenziale bei den Aus- und Neubauten. Dies betrifft die Beseitigung zerschneidender Wirkungen wie bei der A1 / Umfahrung Winterthur. Gleichzeitig stehen entlastende Wirkungen im Vordergrund, wie bei den Ortsdurchfahrten von Wetzikon und Hinwil mit der Oberlandautobahn, die 2020 neu zum Nationalstrassennetz gehört.



**Frage 7: Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?**

In Abschnitt 2.3 wird dargelegt, dass das STEP Nationalstrassen alle Erweiterungsprojekte zur Sicherstellung der langfristigen Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes umfasst. Die aus heutiger Sicht (Ausbauschnitt 2019) prioritären und zweckmässigsten Projekte werden dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen. Das aus Zürcher Sicht derzeit wesentlichste Projekt, der inzwischen in Bau befindliche Ausbau der A1-Nordumfahrung, wurde bereits früher bewilligt. Die weiteren, noch nicht bewilligten Ausbauten (Umfahrung Winterthur, Westumfahrung Zürich, Zürich Nord – Flughafen, Verzweigung Limmattal – Urdorf Süd) werden dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen. Die Glattalautobahn sowie der Ausbau zwischen Wallisellen und Brüttsellen sind dem Realisierungshorizont 2040 zugewiesen. Aus Sicht des Kantons Zürich ist die Zuordnung dieser Vorhaben zutreffend. Von grösster Bedeutung sind die zügige Planung, Genehmigung und Ausführung durch den Bund. Weiter wird die Erweiterung des Nationalstrassennetzes mit den nach Inkrafttreten des neuen Netzbeschlusses (NEB) am 1. Januar 2020 an den Bund übergehenden kantonalen Strecken erwähnt. Die Lückenschliessung der Oberlandautobahn wird jedoch nicht genannt. Es findet sich lediglich die Aussage, wonach entsprechende Überlegungen zu Lückenschlüssen auf den NEB-Strecken erst mit dem nächsten Strategiebericht dem Bundesrat unterbreitet werden. Damit sind wir nicht einverstanden. Der Kanton erbringt derzeit in Absprache mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) umfangreiche Planungsschritte als Vorarbeiten für ein generelles Projekt. Wir haben am 31. Januar 2018 die dafür notwendigen Mittel von 2,7 Mio. Franken bewilligt (RRB Nr. 54/2018). Ziel dieser Arbeiten ist eine möglichst einfache Übernahme der Planung durch den Bund. Somit ist eine Verwirklichung der Lückenschliessung in einem ähnlichen Horizont wie die Glattalautobahn anzustreben. Das Vorhaben ist daher im Realisierungsschritt 2040, mindestens aber unter den Projekten der weiteren Realisierungshorizonte aufzunehmen.

Wir sind uns bewusst, dass die Erweiterung des Nationalstrassennetzes beim Bund einen beträchtlichen Mehraufwand verursacht. Angesichts der Dringlichkeit dieser Vorhaben ist es unerlässlich, dass beim ASTRA die nötigen personellen Mittel zur Planung, Projektierung und Realisierung dieser Vorhaben bereitgestellt werden.

**Antrag:**

Wir beantragen die Aufnahme des Vorhabens Lückenschliessung Zürcher Oberlandautobahn im Ausbauschnitt 2040, mindestens aber als Projekt der weiteren Realisierungshorizonte.

**Frage 8: Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und Ausbauschnitten?**

Grundsätzlich stimmen wir der Zuteilung zu, verweisen aber auf die fehlende Berücksichtigung der Zürcher Oberlandautobahn (vgl. Beantwortung der Frage 7).

**Frage 9: Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

Gemäss Abschnitt 2.3.4.1 wurden die im STEP Nationalstrassen vorgesehenen Projekte mit der geplanten Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur und den geplanten Massnahmen in den Agglomerationen koordiniert. Richtigerweise wird festgestellt, dass gut funktionierende Nationalstrassen einen beträchtlichen Teil des Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs der Agglomerationen aufnehmen und so massgeblich zur Entlastung der untergeordneten Verkehrsnetze beitragen. Aus der Vorlage geht nicht hervor, wie diese Abstimmung voll-



zogen wurde und welche konkreten Ergebnisse daraus abgeleitet wurden. So fehlen etwa Überlegungen zum angestrebten Modal Split und zu einem auf konkrete Planungsräume und Verkehrsbeziehungen bezogenen abgestimmten Ausbaubedarf Strasse – Schiene. Auch konkrete Koordinationshinweise zu Massnahmen der Agglomerationsprogramme fehlen vollständig.

**Antrag:**

Wir beantragen im Hinblick auf die nächsten STEP für die Bahninfrastruktur und die Nationalstrassen sowie als Grundlage für die weiteren Generationen der Agglomerationsprogramme, dass die verschiedenen Bundesplanungen aufeinander abgestimmt und dass die Schlussfolgerungen daraus transparent dargestellt werden. Dies kann im Rahmen der anstehenden Arbeiten zum Sachplan Infrastruktur, Teil Programm, erfolgen.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin,  
die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Markus Kägi

Die Staatsschreiberin:

Dr. Kathrin Arioli



Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
ASTRA

netzplanung@astra.admin.ch  
(als Word & PDF)

Bern, 30. April 2018

## **Stellungnahme der BPUK zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020 – 2023 sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat am 17. Januar 2018 das Vernehmlassungsverfahren eröffnet zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020 – 2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit (in der Folge zusammenfassend "STEP Strasse" genannt). Die Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) dankt für die Gelegenheit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können. Am 2. März 2018 hat sich die BPUK an ihrer Plenarversammlung mit STEP Strasse beschäftigt und dabei auch den Direktor des ASTRA angehört. Auf Basis dieser Auseinandersetzung mit der Vorlage wurde die vorliegende Stellungnahme ausgearbeitet, die schliesslich auf dem Schriftweg von allen BPUK-Mitgliedern gutgeheissen wurde.

Die BPUK äussert sich als Kantonskonferenz nicht zu einzelnen regionalen Vorhaben, sondern legt den Fokus auf übergeordnete Fragen. Die Stellungnahme ist anhand des ASTRA-Fragenkatalogs gegliedert.

### **1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?**

Die Mobilität in der Schweiz nimmt jedes Jahr zu: Gemäss der Verkehrsperspektive des Bundes soll die jährliche Verkehrsleistung des Personenverkehrs von 2010 bis 2040 um 25 Prozent auf 145 Milliarden Personenkilometer ansteigen. Zurzeit entfallen fast drei Viertel der zurückgelegten Personenkilometer auf den individuellen motorisierten Strassenverkehr; dieser wiederum wird zu über 40 Prozent auf Nationalstrassen abgewickelt. Sogar noch bedeutender sind die Nationalstrassen für den Güterverkehr.

Die Verkehrsinfrastruktur stösst zum Teil bereits heute an ihre Grenze: Vor allem im Gebiet von Städten und Agglomerationen treffen wir auf überbelegte Busse, volle Züge und Tausende Stautunden. Hohe volkswirtschaftliche Kosten sind die Folge.

Die BPUK teilt die Ansicht des Bundesrats, wonach ein gut funktionierendes Nationalstrassennetz für die Standortattraktivität der Schweiz von grosser Bedeutung ist. Daher hatte sich die BPUK auch klar für die Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) ausgesprochen. Volk und *alle* Stände haben dem NAF im vergangenen Jahr zugestimmt. Damit konnte die Finanzierung des Betriebs, des Unterhalts und des Ausbaus der Nationalstrassen langfristig gesichert werden. Dank dem NAF verkehren wir auch in Zukunft auf modernen Nationalstrassen, welche die ganze Schweiz noch besser erschliessen und an neuralgischen Stellen ausgebaut werden. Mit dem NAF wird überdies das Nationalstrassennetz erweitert: durch Ausbauten und durch die Überführung von knapp 400 Kilometern Kantonsstrasse ins Nationalstrassennetz. Sämtliche Kantone – und damit auch Berggebiete und Randregionen – werden so ans Nationalstrassennetz angeschlossen. Schliesslich stellt der NAF als unbefristeter Fonds auf Verfassungsstufe Strasse und Schiene (Bahninfrastrukturfonds) gleich. Die nun vorliegende Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020 – 2023 sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen ist die logische Weiterschreibung der Erfolgsgeschichte NAF und ist daher in den Grundzügen zu begrüßen.

Der Bundesrat will den eidgenössischen Räten mit der Vorlage vier Beschlüsse unterbreiten:

- einen **Zahlungsrahmen für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau** (Ausbau im Sinne von Anpassungen, z.B. Lärmschutzmassnahmen) in der Höhe von 8,156 Milliarden Franken (gut 2 Milliarden pro Jahr);
- den **STEP Ausbauschnitt 2019** (Kredit von 2,267 Milliarden Franken für die Realisierung des Bypasses Luzern, der Erweiterung des Abschnitts Rotsee-Buchrain, der Engpassbeseitigung im Raum Crissier und der Umfahrung Le Locle);
- sogenannte **grössere Vorhaben** (Verpflichtungskredit von 2,084 Milliarden Franken für den Bau der zweiten Gotthardröhre; weitere Projekte in dieser Kategorie sind nicht absehbar);
- und schliesslich beantragt der Bundesrat 300 Millionen Franken für die **planerische Konkretisierung der übrigen Erweiterungsprojekte** inklusive Landerwerb.

Diese Verteilung der Vorlage mit diversen eingeführten Kriterien birgt eine gewisse Komplexität. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Bundesrat bis 2030 auf dem Nationalstrassennetz Erweiterungsprojekte im Umfang von rund 13,474 Milliarden Franken in Angriff nehmen will.

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

Ja. In Kapitel 2.3.4.1 des Erläuternden Berichts weist der Bundesrat richtigerweise auf die Bedeutung der Abstimmung zwischen den Programmen "STEP Schiene", "STEP Strasse" und "Agglomerationsverkehr" hin. Aus Sicht der BPUK besteht bei dieser Abstimmung Verbesserungspotenzial.

Mit STEP Strasse verfolgt der Bund das Ziel, dass die Nationalstrassen "täglich lückenlos verfügbar und benutzbar" sind und dass die "langfristige Leistungsfähigkeit der Nationalstrassen für den Personen- und Güterverkehr" erhalten bleibt. Kommt also die Leistungsfähigkeit einer Nationalstrasse an ihre Grenzen, soll sie ausgebaut werden – bei gleichzeitiger Berücksichtigung von Sicherheitsüberlegungen, der Wirtschaftlichkeit und Verträglichkeit.

Bei den Agglomerationsprogrammen desselben Bundesdepartements hingegen sind andere Kriterien ausschlaggebend. Erfüllt ein Agglomerationsprojekt die Grundanforderungen, wird es anhand von vier Wirkungskriterien beurteilt: 1. Qualität des Verkehrssystems; 2. mehr Siedlungsentwicklung nach innen; 3. Mehr Verkehrssicherheit; 4. Weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch.

**Antrag 1.** Eine vertiefte Koordination der Projekte innerhalb des Bundes und mit den Kantonen wird aufgrund der immer dichter bebauten Schweiz unabdingbar, damit die Anpassungen nicht nur am übergeordneten, sondern auch am untergeordneten Netz der Kantone erfolgen können. Nur so kann letztlich vermieden werden, dass neue Nationalstrassen bloss neue Staufläche bieten. Aus Sicht der BPUK müssen die Fragen der Anschlüsse der Nationalstrassen zwingend in die Betrachtungen des STEP-Programms einfließen (dasselbe gilt umgekehrt für die Agglomerationsprogramme). Auch muss hierbei vonseiten ASTRA aktiv der Austausch mit Kantonen und zuständigen Gemeinden gesucht werden; zudem sind bei der Projekterarbeitung die Effekte auf die untergeordneten Netze zu deklarieren.

Des Weiteren begrüsst es die BPUK, dass das ASTRA das Zukunftsthema der automatisierten Fahrzeuge in Kapitel 1.4 behandelt. Darin werden die technologischen Potenziale erwähnt, die Auslastung der Fahrzeuge zu erhöhen. Je nach Ausgestaltung können jedoch auch negative Effekte eintreten: Im Erläuternden Bericht werden die Schaffung einer zusätzlichen Verkehrsnachfrage durch "die Erschliessung neuer Nutzergruppen" (z.B. Kindern) sowie "neue Angebotsformen und eine allfällige Abnahme der Fahrzeugauslastung durch Leerfahrten" erwähnt. Die BPUK teilt diese Einschätzung. Gleichzeitig bedauern wir, dass das ASTRA die bereits heute bestehende Problematik der ungenügenden Auslastung im MIV nicht thematisiert. Gemäss Bundesamt für Statistik liegt der mittlere Besetzungsgrad der Autos bei 1,6 Personen, im Pendlerverkehr sogar noch tiefer.

**Antrag 2.** Die BPUK wünscht, dass der Bund die Problematik der ungenügenden Auslastung im MIV aktiv angeht und fordert für die nächste Vorlage STEP Strasse eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem Thema. Die Fahrzeugauslastung muss aus Platz-, Umwelt-, Effizienz- und Lärmgründen unbedingt erhöht werden.

### **3. Sind die Aussagen zur Festlegung des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2020 – 2023 nachvollziehbar?**

Ja, denn gerade der Betrieb, der Unterhalt sowie der Ausbau im Sinne von Anpassungen erachtet die BPUK als zentral. Nur so kann die tägliche Verfügbarkeit der Nationalstrassen, deren langfristige Leistungsfähigkeit sowie die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden gewährleistet werden. Zudem werden mit den Massnahmen im Umfang von gut zwei Milliarden Franken pro Jahr die Belastungen von Mensch und Umwelt minimiert. Schliesslich hat das Beispiel Schieneninfrastruktur gezeigt, dass sich eine Vernachlässigung von Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur rächt. In diesem Sinne begrüsst die BPUK ausdrücklich, dass das ASTRA dem Betrieb und Unterhalt bei beschränkten finanziellen Mitteln stets Priorität einräumen will.

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

Drei Kriterien müssen kumulativ erfüllt werden, damit ein Ausbauprojekt der geschaffenen Spezialkategorie "grössere Vorhaben" zugerechnet wird: Beim Ausbauprojekt muss es sich um eine isolierte Anlage handeln, die keine Kapazitätserweiterung darstellt; die Kosten müssen mindestens 500 Millionen Franken oder pro Jahr mehr als 10 Prozent des Gesamtbedarfs der Ausbauten (im Sinne von Anpassungen) betragen; schliesslich muss es sich um eine Anlage mit politischer Relevanz handeln. Die BPUK erachtet diese Kriterien als nachvollziehbar.

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

Die BPUK hat den Bau einer zweiten Gotthardröhre unterstützt. Gleichzeitig haben wir stets zwei Bedingungen gestellt: Erstens, der Bau darf nicht zulasten anderer Projekte gehen; zweitens, die Beschränkung auf eine Fahrspur pro Richtung muss gesetzlich abgesichert sein. Beide Bedingungen sind erfüllt.

Der Bau der zweiten Röhre erfüllt zudem auch die Kriterien des ASTRA, um als grösseres Vorhaben zu gelten: Bei der zweiten Gotthardröhre handelt es sich um eine isolierte Anlage ohne Kapazitätserweiterung; die Kosten (über zwei Milliarden) übersteigen die vom Bundesrat festgelegte Grenze von 500 Millionen Franken um das Vierfache; schliesslich kommt dem Gotthard grosse politische Relevanz zuteil, nicht zuletzt aufgrund der Anbindung des Kantons Tessin an die restlichen Kantone der Schweiz.

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

Wie in der Antwort auf Frage 2 ausgeführt, decken sich die Ziele bei STEP Strasse nicht in allen Punkten mit den Wirkungskriterien, die bei der Beurteilung der Agglomerationsprogramme relevant sind.

**Antrag 3.** Die BPUK fordert eine bessere Abstimmung zwischen STEP Strasse und den Agglomerationsprogrammen – insbesondere auch bezüglich der Kriterien (siehe auch Antrag 1). Verbindliche Prozesse zwischen den betroffenen Bundesämtern sind hierfür zwingend. Ebenfalls zwingend bei Ausbauprojekten des ASTRA ist die gute Abstimmung der Lösungen mit den Kantonen.

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

Mit der Annahme der NAF-Vorlage einher geht die Aufnahme von zirka 400 Kilometern kantonalen Strassen ins Nationalstrassennetz (sog. Netzbeschluss (NEB)). Die Übernahme dieser NEB-Strecken durch den Bund erfolgt per 1. Januar 2020. In der Botschaft zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das



Nationalstrassennetz und zu deren Finanzierung hat der Bundesrat den Mittelbedarf für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau (im Sinne von Anpassungen und Kapazitätserweiterungen) der NEB-Strecken in der Höhe von durchschnittlich 310 Millionen Franken brutto pro Jahr ausgewiesen. Mit der von den eidgenössischen Räten festgelegten Finanzierungslösung verfügt der Bund für diese Aufgaben nun jährlich über deutlich tiefere 194 Millionen Franken. Die Folge sind Kürzungen beim Ausbau (Betrieb und Unterhalt sind prioritär zu behandeln und Kürzungen nicht möglich). Für Ausbauten im Sinne von Anpassungen und Kapazitätserweiterungen stehen mit der festgelegten Lösung jährlich rund 83 Millionen Franken zur Verfügung: 44 Millionen für den Ausbau im Sinne von Anpassungen und 39 Millionen für den Bau von Erweiterungsprojekten.

**Antrag 4.** Die Mittel für den Ausbau der NEB-Strecken ist knapp. Die BPUK geht davon aus, dass bei der nächsten Vorlage STEP Strasse die Mittel angepasst werden. Zudem fordern wir, dass nicht zwei Klassen von Nationalstrassen geschaffen werden: die Nationalstrassen und die NEB-Strecken. Vielmehr sind bei der nächsten Vorlage alle Strassen gleich zu behandeln: als Nationalstrassen. In diesem Sinn soll der erwähnte Betrag von 194 Millionen Franken dem Gesamtfinanzvolumen für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen hinzugefügt werden, ohne Differenzierung zwischen dem aktuellen Netz und den NEB-Strecken.

Im Erläuternden Bericht in Kapitel 2.3.4.2 ist erwähnt, dass die von den Kantonen entwickelten Projekte auf den NEB-Strecken, die vom eidgenössischen Parlament noch nicht genehmigt wurden, nicht Bestandteil des vorliegenden STEP Strasse seien. Bereits vom Parlament genehmigt sind die Ortsdurchfahrt Näfels sowie die Umfahrungen La Chaux-de-Fonds und Le Locle. Die BPUK hat Verständnis, dass für die Festlegung der notwendigen Kapazitätserweiterungen vorab detaillierte Analysen zur verkehrsplannerischen und -technischen Funktionsfähigkeit notwendig sind – insbesondere auch in Bezug auf die Verträglichkeitsaspekte, die auf den zahlreichen Ortsdurchfahrten der NEB-Strecken eine wichtige Rolle spielen. Der Bund muss sich daher gegenwärtig auf das bestehende Nationalstrassennetz beschränken.

**Antrag 5.** Die BPUK fordert, dass den NEB-Strecken in der nächsten STEP-Vorlage der gleiche Rang zukommt wie den restlichen Nationalstrassen und dass die Definierung der Kapazitätserweiterung so rasch als möglich an die Hand genommen wird.

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

Die BPUK äussert sich grundsätzlich nicht zu einzelnen regionalen Projekten. Für die BPUK ist indes wichtig, dass die von den Kantonen entwickelten Umfahrungs- und Erweiterungsprojekte auf NEB-Strecken per 2020 ins STEP Strasse aufgenommen werden (siehe Antrag 4 und 5).

## 9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

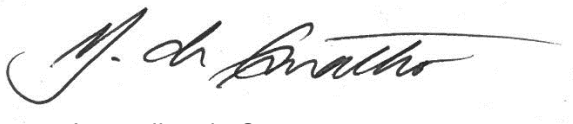
**Antrag 6.** Die BPUK empfiehlt dem UVEK, Terminologie und insbesondere den Zeithorizont zwischen den verschiedenen Infrastrukturausbauprogrammen (insb. STEP Schiene und STEP Strasse) zu vereinheitlichen.

**Antrag 7.** Mit dem NEB werden im Jahr 2020 rund 400 Kilometer Strassen in das Nationalstrassennetz aufgenommen – darunter finden sich auch Gemischtverkehrs- und alpine Strassen, die besondere Anforderungen an den Eigentümer stellen. Die Übernahme der zusätzlichen Strecken führt zu einer Zunahme der Erhaltungs- und Ausbauprojekte und zu einer Erhöhung des Kontroll- und Koordinationsaufwands. Das ASTRA möchte den Personaletat um 60 erhöhen: 43 der beantragten Stellen würden für die Abteilungen Infrastruktur benötigt; weiter seien diverse Disziplinen zu verstärken. Für die BPUK ist klar: Diese zusätzlichen Aufgaben können nicht mit dem bestehenden Personal bewältigt werden. Die entsprechenden Mittel müssen dem ASTRA zur Verfügung gestellt werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung der Stellungnahme und verbleiben mit freundlichen Grüßen.

### Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK

Die Präsidentin



Jacqueline de Quattro

Die Generalsekretärin



Christa Hostettler

Kopie an: BPUK- und KIK-Mitglieder

Geht per Mail an: [netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

30.4.2018

**Vernehmlassung: Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Bürgerlich-Demokratische Partei (BDP) bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme in obgenannter Vernehmlassung.

**Die BDP ist grundsätzlich einverstanden mit der Vorlage bezüglich dem Betrieb, Unterhalt und dem Ausbau der Nationalstrassen. Besonders erfreut ist sie über die Tatsache, dass die 2. Röhre des Gotthard-Strassentunnels zu den grösseren Vorhaben hinzugenommen worden ist, denn die BDP hat sich in der Vergangenheit stark dafür eingesetzt. Die BDP fordert zudem, dass das Projekt „Cargo sous terrain“ in die weitere Planung und insbesondere in den nächsten Bericht aufgenommen wird, denn jenes dürfte auch Auswirkungen auf der Strasse nach sich ziehen. Die BDP versteht zudem nicht, weshalb neben der Umfahrung le Locle nicht auch die beiden Umfahrungen La Chaux-de-Fonds und Näfels Bestandteil dieser Vorlage sind.**

Die BDP gliedert ihre Antworten gemäss dem zur Vorlage beigefügten Fragebogen:

1. Grundsätzlich ist Vorlage zu begrüessen, denn die Aufrechterhaltung der Verfügbarkeit und der Leistungsfähigkeit unseres Nationalstrassennetzes ist für die gesamte Volkswirtschaft von grosser Bedeutung; nichtsdestotrotz wird in der Folge auf einige Punkte aufmerksam gemacht, die speziell zu beachten sind und demzufolge ihren Niederschlag im STEP Nationalstrassen finden müssen.
2. Es ist abzusehen, dass das Projekt „Cargo sous terrain“ realisiert werden dürfte. Nebst den Auswirkungen auf den Güterverkehr der Bahn wird es auch zu Veränderungen auf der Strasse führen. Heute ist es noch zu früh, um konkrete Massnahmen für diese Vorlage treffen zu können. Dennoch ist es notwendig, dass dieses Projekt im STEP Nationalstrassen erwähnt wird. Die BDP fordert, dass hinsichtlich des nächsten Ausbauschrittes eine Prüfung der möglichen Auswirkungen auf den Ausbau des Nationalstrassennetzes stattfindet.

Auch das Thema der Elektromobilität sollte in einem zukünftigen STEP Nationalstrassen Eingang finden.

3. Der Zahlungsrahmen wurde durch eine systematische Bewertung der Projekte festgelegt, bei welcher alle Projekte nach denselben Kriterien beurteilt wurden. Die BDP dankt dem ASTRA für die umfassende Arbeit.
4. Die Kriterien zur Festlegung grösserer Vorhaben sind klar formuliert und nachvollziehbar. Insbesondere ist es begrüssenswert, dass die eidgenössischen Räte, wie bei den Erweiterungsprojekten des STEP Nationalstrassen, die Möglichkeit erhalten, über diese grösseren Projekte zu befinden.
5. Sehr erfreulich ist, dass die 2. Röhre des Gotthard-Strassentunnels den grösseren Vorhaben beigelegt worden ist. Das Schweizer Volk hatte sich in einer Abstimmung im Jahr 2016 für die Realisierung einer zweiten Röhre ausgesprochen. Die BDP hat sich in der Vergangenheit klar für dieses Vorhaben ausgesprochen.
6. In diesem Bericht wurden die NEB-Strecken noch separat behandelt. Nach der Übernahme sollte, wie im Bericht aufgeführt, die Untersuchungen erfolgen und diese Strecken ins Nationalstrassennetz integriert werden.

Es ist zu begrüssen, dass wie in Kapitel 2.3.7 dargestellt worden ist, im Limmattal Untersuchungen zu einem neuen Netzelement laufen. Im Raum Wettingen - Baden - Brugg - Lenzburg - Aarau drängt sich eine andere Lösung als ein Ausbau der A1 auf.

Auch ist es vernünftig, dass künftigen Entwicklungen wie automatisiertes Fahren im nächsten Bericht einfließen sollen.

7. Ja.
8. Zur Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und Ausbausritten hat die BDP folgende Bemerkungen:
  - Volk und Stände haben am 12. Februar 2017 der Schaffung des NAF zugestimmt. Dabei wurde nicht nur das Nationalstrassennetz festgelegt, sondern die drei kantonalen Projekte „Umfahrung Näfels“, „Umfahrung le Locle“ und „Umfahrung La-Chaux-de-Fonds“ in den Bundesbeschluss aufgenommen. Dies vor allem deshalb, weil diese drei Projekte als umsetzungsreif galten. Damit wurde auch die Erwartungshaltung geschaffen, dass diese drei Projekte als logische und selbstverständliche Konsequenz im ersten Ausbauschritt einzuplanen sind. Dass dies jetzt nur für le Locle der Fall sein soll, entspricht nicht dem Verständnis, das während der parlamentarischen Arbeit und bei der damaligen Volksabstimmung vorhanden war.
  - Aarau Ost-Birrfeld: Es ist begrüssenswert, dass der 6-Spur-Ausbau Aarau Ost bis Birrfeld dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen worden ist.
  - Ausbauvorhaben Aarau West - Aarau Ost: Im STEP-Nationalstrassen wird das Ausbauvorhaben Aarau West - Aarau Ost dem Realisierungshorizont nach 2040 zugeordnet. Gerade aber im Hinblick des geplanten Ausbaus Aarau Ost-Birrfeld (Realisierungshorizont 2030) ist es unklar, ob die Kapazitäten im Abschnitt Aarau West – Aarau Ost noch genügen. Es ist deshalb unabdingbar, dass der Bund aufzeigt, ob die Kapazität des Abschnitts Aarau West – Aarau Ost auch nach einem 6-Spur-Ausbau Aarau Ost- Birrfeld genügt oder das Ausbauvorhaben mindestens dem Realisierungshorizont 2040 zuzuweisen ist.
  - Nach der Realisierung von Härkingen - Wiggertal wurde Wiggertal - Oftringen zu einem Flaschenhals. Dieses Projekt sollte in den Realisierungshorizont 2040 vorgezogen werden.

- Die Kapazität bei Wankdorf – Muri genügt dem täglichen Verkehrsaufkommen nicht mehr. Die BDP begrüsst, dass der Ausbau dieser Strecke im Ausbauschritt 2030 enthalten ist.
- In Biel wurde letzten Herbst der Ostast der Umfahrung eröffnet. Dadurch ist die nur zweispurige Strecke zwischen Lyss und Biel zum Engpass geworden. Wenn der Westast in Biel gebaut ist, verschärft sich die Situation noch. Daher sollte dieses Teilstück der A6 auf vier Spuren ausgebaut werden; nach Möglichkeit wäre zu prüfen, ob das Teilstück Lyss-Biel in die Fertigstellung der Umfahrung Biel integriert werden könnte.

Wir danken für die Prüfung und Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen



Martin Landolt  
Parteipräsident BDP Schweiz



Rosmarie Quadranti  
Fraktionspräsidentin BDP Schweiz

CVP Schweiz, Postfach, 3001 Bern

Per Mail: [netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

Bern, 27. April 2018

**Vernehmlassung: Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit**

---

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns eingeladen zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit Stellung zu nehmen. Für diese Gelegenheit zur Meinungsäusserung danken wir Ihnen bestens.

**Allgemeine Bemerkungen**

Ein gut funktionierendes Verkehrsnetz ist eine der zentralen Grundlagen des Wirtschaftsstandortes Schweiz. Die CVP setzt sich für die freie Wahl des Verkehrsmittels ein: Jedes Transportmittel ist entsprechend seiner komparativen Vorteilen zu nutzen. Eine effiziente Koordination zwischen Schienen-, Strassen-, Wasser- und Luftverkehr ist jedoch erforderlich.

Das Bevölkerungswachstum und die zunehmende Mobilität unserer Gesellschaft und Wirtschaft sind grosse Herausforderungen, denen wir uns stellen müssen. Die heutige Leistungsfähigkeit des schweizerischen Verkehrsnetzes darf – abgesehen von gewissen Engpässen – als gut bezeichnet werden. Sie hält auch im internationalen Vergleich stand. Dieser Standortvorteil ist jedoch nicht dauerhaft gesichert und bedarf auch vorausschauender Investitionen. Bei bedeutenden Verkehrsträgern bestehen bereits heute kritische Engpässe und Überlastungen.

Die CVP hat sich stark für die Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) eingesetzt. Der Fonds ist ein gutes, zuverlässiges und nachhaltiges Instrument für eine sichere Finanzierung unserer Strassen. Mit dem von der Schweizer Bevölkerung am 12. Februar 2017 angenommenen Strassenfonds wurden neue Mittel zur Verfügung gestellt, um Engpässe zu beseitigen und den Verkehr zu steuern.

Die Stellungnahme der CVP ist gemäss dem übermittelten Fragebogen strukturiert.



## **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

### *1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?*

Die CVP hat sich stark für die Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) eingesetzt. Es bedarf in den kommenden Jahren für die Finanzierung der Strasse bedeutende finanzielle Mittel. Der Mehrbedarf an Finanzmitteln für den Ausbau, den Substanzerhalt, den Betrieb und den Unterhalt der Nationalstrassen wird in den nächsten Jahren weiterhin stark wachsen.

Die CVP unterstützt die Massnahmen, die der Bundesrat in der Vernehmlassungsvorlage vorsieht. Die CVP ist sich bewusst, dass es in die Verkehrsinfrastruktur investiert werden muss, um die Qualität unseres Strassenverkehrsnetzes zu gewährleisten. Ungenügende Investitionen im Unterhalt und in der Modernisierung des Verkehrsnetzes würden noch viel höhere Kosten verursachen. Die im Bericht des Bundesrates festgestellte leichte Zustandsverschlechterung der Nationalstrasseninfrastruktur gegenüber 2008 ist beunruhigend und muss rasch korrigiert werden. Die CVP erwartet mit den Investitionen weniger Staus, die rasche Beseitigung von Engpässen und eine angemessene Bedienung der Regionen.

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

Nein.

## **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?*

Gemäss erläuterndem Bericht beantragt der Bundesrat für den Zeitraum 2020-2023 einen Zahlungsrahmen in der Höhe von 8.156 Milliarden Franken. Die CVP unterstützt diesen Zahlungsrahmen grundsätzlich, stellt aber fest, dass die finanzielle Mittel für die NEB-Strecken (im Nationalstrassennetz integrierten kantonalen Strassen, NEB) substanziell gesenkt werden, was für diese Strecken nicht unproblematisch sein könnte. Aus Sicht der CVP wäre eine Erhöhung der jährlichen Beiträge für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau der NEB-Strecken erforderlich.

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

Die CVP unterstützt die vorgeschlagenen Kriterien zur Festlegung der grösseren Vorhaben, würde es allerdings als sinnvoll erachten, wenn die Möglichkeit vorgesehen wird, bei wichtigen Projekten auf dem Hauptstrassennetz, die von überregionaler Bedeutung sind, eine analoge Vorgehensweise zu wählen.

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

Ja.

## **Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen**

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

Die dargelegte Langfristperspektive des Nationalstrassennetzes entspricht der voraussichtlichen Entwicklung des Verkehrs in diesem Land. Allerdings fordert die CVP die Erarbeitung einer Strategie, um der Abwanderung der Bevölkerung aus den sogenannten „peripheren Gebieten“ entgegenzuwirken, d.h. der Abwanderung aus den ländlichen Räumen und den Berggebieten in die Städte und Agglomerationen vorzubeugen. Eine solche Strategie könnte u.a. dazu beitragen, das Wachstum der Verkehrsnachfrage in und zwischen den metropolitanen und grossstädtischen Gebieten zu reduzieren.

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

Die CVP nimmt den im erläuternden Bericht aufgeführten Gesamtumfang des STEP Nationalstrassen zur Kenntnis.

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

Die CVP nimmt die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und Ausbausritten zur Kenntnis.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und verbleiben mit freundlichen Grüßen.

CHRISTLICHDEMOKRATISCHE VOLKSPARTEI DER SCHWEIZ

Sig. Gerhard Pfister  
Präsident der CVP Schweiz

Sig. Béatrice Wertli  
Generalsekretärin CVP Schweiz



T +41 31 326 66 04  
E urs.scheuss@gruene.ch

Bundesamt für Strassen  
(ASTRA)  
3003 Bern

30. April 2018

## **Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 sowie zum Ausbauschritt 2019 mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit; Vernehmlassung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, uns zur titelgenannten Vorlage Stellung zu äussern. Wir gliedern unsere Stellungnahme entlang der Fragen des Fragebogens für die Vernehmlassung.

### **Zusammenfassung**

Die Grünen weisen die Vorlage zurück. Das Strassenbauprogramm widerspricht den gesetzlichen Zielen des Bundes in der Umwelt, Klima- und Energiepolitik und erschwert deren Umsetzung massiv. Der Bundesrat geht unkritisch von ungebremstem Verkehrswachstum aus, ohne gesellschaftliche und technologische Entwicklungen zu berücksichtigen. Er kapituliert vor den Realitäten, anstatt eine Verkehrsreduktion anzustreben. Mehr noch: während die Städte und Gemeinden heute erfolgreich eine innovative Verkehrspolitik betreiben, diktiert der Bund eine Betonpolitik aus dem letzten Jahrhundert. So soll etwa im Raum Luzern mit dem Bypass die Autobahnkapazität verdoppelt werden, was die kommunalen Anstrengungen zur Verkehrsvermeidung und Verlagerung torpediert. Die Grünen lehnen daher auch drei der vier vorgeschlagenen Projekte auf der Projektliste STEP „Strasse 2019“ klar ab: den Bypass Luzern und die Erweiterung des Abschnitts Rotsee-Buchrain sowie die Engpassbeseitigung im Raum Crissier. Bei der Umfahrung Le Locle bezweifeln die Grünen die Zweckmässigkeit.

Die Grünen fordern die Überarbeitung der Vorlage unter Berücksichtigung der umwelt-, klima- und energiepolitischen Ziele des Bundes und der kommunalen Bemühungen für eine nachhaltige Mobilität. Die Grünen fordern zudem, dass der Bundesrat eine verkehrsträgerübergreifende Gesamtschau zur Kapazitätssteuerung vorlegt.

Besonders problematisch erachten die Grünen den vorsorglichen Landerwerb für Nationalstrassenprojekten, die noch nicht per Bundesbeschluss „STEP Strasse“ beschlossen worden sind. Dadurch werden Sachzwänge geschaffen und die politische Diskussion vor Ort verhindert. Das Parlament und – im Falle eines Referendum die Stimmbevölkerung – können nicht mehr frei über die Realisierung eines Strassengrossprojektes entscheiden, wenn bereits riesige Summen für die Planung ausgeben wurden. Es gibt keinen Grund, nicht das gleiche Vorgehen wie beim „STEP Schiene“ anzuwenden: Bei jedem Ausbauschritt „STEP Strasse“ ist festzulegen, welche Projekte beim nächsten Ausbauschritt planerisch vorangetrieben werden sollen. Grundsatzentscheide würden getroffen, bevor Fakten geschaffen sind. Das ist Demokratie!

***Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden? Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?***

Aus Sicht der Grünen verletzt die Vorlage zahlreiche gesetzliche Zielsetzungen und Vorschriften im Bereich der Umwelt, Klima- und Energiepolitik oder erschwert deren Umsetzung massiv. Die Nationalstrassen müssen so geplant werden, dass diese gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden können und nicht behindert werden. Dabei handelt es sich vor allem um folgende Vorgaben:

- der Verbrauchsrichtwert für die Nutzung fossiler Energien gemäss der von Parlament und Volk beschlossenen Energiestrategie 2050 (Art. 3 EnG),
- das geltende Sektorziel Verkehr der aktuellen Schweizer Klimapolitik, wonach die CO<sub>2</sub>-Emissionen des inländischen Verkehrs nicht höher als 1990 sein dürfen (CO<sub>2</sub>-V),
- sämtliche aktuell gültigen Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung LRV,
- sämtliche aktuell gültigen Grenzwerte der Lärmschutzverordnung LSV,
- das aktuell gültige Verlagerungsziel für den alpenquerenden Güterverkehr (GVVG),
- die internationalen Verpflichtungen, welche die Schweiz durch Unterzeichnung des Klima-Abkommens von Paris eingegangen ist.

Zudem muss der Bund auch respektieren, dass sich verschiedene Städte und Gemeinden – meist aufgrund von Volksentscheiden – weitergehende Ziele gesteckt haben, weil sie auch zu den am stärksten Betroffenen der negativen Auswirkungen des Verkehrs gehören:

- kommunale Ziele zum Modal-Split
- kommunale Ziele zur 2000-Watt-Gesellschaft
- kommunale Ziele von Klimabündnis-Städten

Der Bund soll die Bemühungen der Städte und Gemeinden nicht zunichtemachen, den Verkehr nicht nur verträglich zu gestalten, sondern das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr zu fördern und den Verkehr insgesamt zu reduzieren.

Die Grünen lehnen daher konkret drei der vier vorgeschlagenen Projekte auf der Projektliste „STEP Strasse 2019“ ab: den Bypass Luzern und die Erweiterung des Abschnitts Rotsee-Buchrain sowie die Engpassbeseitigung im Raum Crissier. Diese verschärfen statt reduzieren die Vollzugsdefizite hinsichtlich Umwelt, Klima- und Energiepolitik und torpedieren die kommunalen Anstrengungen zur Verkehrsvermeidung und Verlagerung. Bei der Umfahrung Le Locle bezweifeln die Grünen die Zweckmässigkeit.

Betrieb und Unterhalt sowie Ausbau und Anpassungen des Nationalstrassennetzes sollen aus Sicht der Grünen grundsätzlich der Erreichung der gesetzlichen Vorgaben und verkehrspolitischen Ziele des Bundes und der Gemeinden dienen. Die Vorlage ist in diesem Zusammenhang völlig ungenügend und blendet alle diese Rahmenbedingungen aus. Stattdessen stützt sie einseitig auf statische Verkehrsprognosen und leitet daraus einen völlig überdimensionierten, nachfrageorientierten Strassenausbau ab. Zudem berücksichtigt sie zu wenig den technologischen, gesellschaftlichen und demographischen Wandel und klammert viele vorhandene Lösungsansätze, die das Verkehrswachstum eindämmen und Stauzeiten reduzieren würden, aus. Die Grünen können daher auch die Aussage, „STEP Strasse 2019“ leiste einen insgesamt „positiven Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung“ ebenso wenig unterstützen, wie die Behauptung, die beantragten Mittel würden zu einer „erhöhten Umweltqualität“ führen.

Dazu kommt, dass die Bestimmungen im Zweckartikel des NAF-Gesetzes nicht oder ungenügend erfüllt sind. Die dort geforderte Gesamtschau des Verkehrs muss gemäss Art. 2 NAFG explizit „alle Verkehrsträger einbeziehen“, „wirksame Alternativen gegenüber Infrastrukturbauten vorziehen“ und „den Schutz der Umwelt beachten“. Zu keinem der vier in „STEP Strasse 2019“ vorgeschlagenen Bauprojekten finden sich aber im erläuternden Bericht Informationen, welche Alternativen zu Infrastrukturausbauten kon-

kret geprüft worden sind, ob alternativ zu den Nationalstrassenausbauten der Ausbau umweltfreundlicher Verkehrsmittel geprüft worden ist, ob der Umweltschutz und die Umweltschutzgesetzgebung respektiert werden, ob die Siedlungsentwicklung nach innen wirklich verbessert wird und welche Tourismusregionen und Berggebiete mit den vorgeschlagenen Projekten besser erschlossen werden.

Die Grünen fordern, dass der Bundesrat die gesetzlichen Vorgaben in Art. 2 NAFG erfüllt und eine Gesamtschau des Verkehrs vorlegt, bevor der „Einsatz der Mittel“ zur Diskussion gestellt wird.

### ***Sind die Aussagen zur Festlegung des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2020-2023 nachvollziehbar?***

Zahlreiche Aussagen zur Festlegung des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2020-2023 sind für die Grünen überhaupt nicht nachvollziehbar. Die im erläuternden Bericht genannten Ziele für das Nationalstrassennetz – Verfügbarkeit, Leistungsfähigkeit, Wert- und Substanzerhalt, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Verträglichkeit – und deren Definitionen gehen zum Teil über die von Volk und Ständen beschlossene neue Verfassungsbestimmung zum NAF hinaus:

- In Art. 83 BV ist von Benutzbarkeit die Rede, nicht von einer „täglichen und lückenlosen“ Verfügbarkeit. Der Bund muss und kann kein staufreies Vorwärtskommen sicherstellen und Sperrungen der Nationalstrassen muss und kann der Bund auch nicht vermeiden.
- In Art. 83 BV ist von „ausreichendem“ Nationalstrassennetz die Rede und nicht von einem leistungsfähigen im Sinne von attraktivem Nationalstrassennetz. Das Ziel des Wert- und Substanzerhaltes für Nationalstrassen ist ausreichend. Einen Ausbau, der sich ausschliesslich an der Nachfrage orientiert, lehnen die Grünen dagegen ab.
- Laut Zweckartikel des NAF-Gesetzes (Art. 2) soll der NAF „der effizienten und umweltverträglichen Bewältigung der für eine leistungsfähige Gesellschaft und Wirtschaft erforderlichen Mobilität.“ dienen. „Leistungsfähige Gesellschaft“ bedeutet aber nicht „leistungsfähige Nationalstrassen“.
- Die Ziele „Verfügbarkeit“ und „Leistungsfähigkeit“ lehnen die Grünen in der im erläuternden Bericht definierten Form ab. Die Ziele „Wert- und Substanzerhalt“, „Sicherheit“, „Wirtschaftlichkeit“ und „Verträglichkeiten“ unterstützen die Grünen sehr und fordern den Bund auf, den Einsatz der finanziellen Mittel verstärkt auf die vier letztgenannten Ziele für das Nationalstrassennetz auszurichten.

Davon abgesehen begrüssen die Grünen ausdrücklich die Feststellung im erläuternden Bericht, wonach in den Bereichen Tunnelsicherheit, Lärmschutz, Wildtierkorridore und Kontrollzentren für den Schwerverkehr in den nächsten Jahren Nachholbedarf besteht, so dass dafür steigende Mittel notwendig sind.

### ***Wie beurteilen Sie die Kriterien zur Festlegung der grösseren Vorhaben? Sind Sie mit der Zuteilung der 2. Röhre des Gotthard-Strassentunnels zu den grösseren Vorhaben einverstanden?***

Die 2. Gotthard-Röhre ist aufgrund der Dimension und der Auswirkungen sicher ein „grösseres Vorhaben“, das bekanntlich auf einem politischen Grundsatzentscheid fusst. Mit dem nach dem Entscheidungsprozess zur 2. Röhre in Kraft getretenen NAF wird in Form des neuen Art. 11a NSG die demokratische Mitbestimmung bei Nationalstrassenprojekten erhöht. Es wäre unverständlich und entgegen dem Willen des Gesetzgebers, wenn die bisherige Politik im gegenteiligen Sinne geändert würde.

Kilometerlange Tunnelsanierungen entlang der A13 oder im innerstädtischen Raum stellen ebenfalls in finanzieller, technischer und politischer Hinsicht eindeutig „grössere Vorhaben“ dar und müssen deshalb analog zum Vorgehen bei der 2. Gotthard-Röhre künftig in einem Bundesbeschluss zur Mittelfreigabe für „grösseren Vorhaben“ ausdrücklich erwähnt werden.

Die Grünen lehnen zudem ab, dass nur isolierte Anlagen mit Kosten über 500 Mio. (oder alternativ einem Anteil von über 10% der Summe aller Ausbauten im Sinne von Anpassungen) „grössere Vorhaben“ darstellen. Die Auswirkungen eines Vorhabens können auch bei tieferen Kosten enorm sein.

Projekte, die Pannestreifen-Umnutzungen (PSU) enthalten, erfüllen aus Sicht der Grünen sämtliche gesetzlichen Kriterien für die referendumsfähigen Projektlisten des Strategischen Entwicklungsprogramm STEP Strasse. PSU sind erhebliche Kapazitätserweiterungen und bedürfen deshalb die gleiche demokratische Legitimation wie Engpassbeseitigungen und sind daher bei den jeweiligen STEP-Ausbauschritten aufzuführen. Die Grünen verlangen daher, dass auf der Projektliste „STEP Strasse 2019“ auch alle Projekte mit PSU angegeben werden.

***Sind Sie mit der dargelegten Langfristsperspektive des Nationalstrassennetzes einverstanden. Falls nein, was sollte geändert werden? Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig? Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und Ausbausritten?***

Für die Grünen bedeutet eine nachhaltige Verkehrspolitik, dass in Zukunft die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs stärker gewichtet werden. Die Belastung für Mensch und Umwelt sind zu minimieren. In Anbetracht der laufend bei der Eidgenossenschaft vorgenommenen Kürzungen sehen sich die Grünen zudem darin bestätigt, dass der NAF die schwach gebundenen Ausgaben kannibalisiert – insbesondere auch zu Lasten des öffentlichen Verkehrs, wie die massive Kürzung des Parlamentes von 295 Mio. Franken alleine für das Jahr 2018 zu Lasten der Einlage in den Bahninfrastrukturfonds gezeigt hat.

Der NAF ist zum einen an sich nicht nachhaltig. Zumindest könnte er aber mehr in Richtung Nachhaltigkeit umgesetzt werden. Dazu fehlen aber in den Langfristsperspektiven Überlegungen wie folgende:

- Mehrverkehr durch Ausbau: Die mit den Ausbaumassnahmen in Aussicht gestellte „Engpassbeseitigung“ ist trügerisch. Der Kapazitätsausbau mag kurzfristig die betroffenen Autobahn-Teilstücke entlasten. Mit Sicherheit wird er aber mittel- und langfristig noch mehr Verkehr generieren und damit zu noch grösseren Engpässen führen. Auf die vorgeschlagene Kapazitätserweiterung folgt unweigerlich der nächste Stau beim nächsten Flaschenhals.
- Fragwürdige Verkehrsprognosen: Die Prognosen für das Verkehrswachstum sind zu hoch bzw. werden nicht kritisch hinterfragt. Zu wenig berücksichtigt werden z.B. steigende Energiepreise, die zusätzliche Bepreisung der Mobilität, Resultate aus den eingeleiteten Massnahmen im Verkehrsmanagement oder die technologische Fahrzeugentwicklung, wie Fahrassistenzsysteme. Zudem können mit Massnahmen wie Parkplatzbewirtschaftung, Reduktion der Anzahl Parkplätze und Fahrtenmodellen die Fahrten des motorisierten Individualverkehrs weiter reduziert werden. Dazu kommen nicht zuletzt soziökonomische Entwicklungen. Gerade im Einkaufssektor, welcher vermehrt über den E-Commerce abgewickelt wird, sollte der Verkehr künftig abnehmen oder zumindest weniger stark wachsen.
- Schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis: Die Kosten sämtlicher Ausbauvorhaben sind zu hoch im Vergleich zum generierten Nutzen. Vom Ausbau profitiert vor allem der motorisierte Individualverkehr; jedoch auch nur kurzfristig und punktuell, da die Erfahrung zeigt, dass das Problem des Engpasses nur lokal und zeitlich verschoben wird.
- Konkurrenzierung nachhaltiger Mobilität: Untersuchungen zeigen, dass es sich bei einem Grossteil des Verkehrs auf den Autobahnstücken um Ziel- und Quellverkehr aus dem Umland und ins Regionszentrum handelt. Ein Kapazitätsausbau auf der Strasse führt folglich in diesen Räumen zu einer Attraktivitätssteigerung für den motorisierten Individualverkehr. Anstatt umweltverträgliche



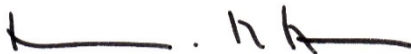
Mobilitätsformen mit einem Autobahnausbau zu konkurrenzieren, sollte das Velo- und Fussverkehrsnetz weiter verbessert werden. Auch hat die Bewältigung der Kapazitätsprobleme im öV aus Sicht der Grünen Vorrang gegenüber dem Angebotsausbau für den motorisierten Individualverkehr.

- Summarische Betrachtung von Stau: Stau ist nicht absolut verhinderbar. Eine rein quantitative Zählung der Staustunden genügt nicht, um den Zustand dauerhaft zu verbessern. Stau kann viele unterschiedliche Gründe haben, die durch verschiedene Massnahmen angegangen werden müssen. Unfallbedingter Stau erfordert Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit. Stau wegen undiszipliniertem Verhalten (z.B. Verlangsamung bei Beginn einer Steigung, unnötige Spurwechsel etc.) könnte durch intelligente Signalisation gemildert werden. Stau infolge von Systeminkongruenz muss mit sehr differenzierten Mitteln des Verkehrsmanagements angegangen werden. Es muss vor allem, aber auch definiert werden, wie viel Stau akzeptiert wird. Staufreiheit ist illusorisch und unbezahlbar, solange die Konsumentinnen und Konsumenten den Strassenraum, der zusätzlich bereitgestellt werden muss, nicht direkt bezahlen müssen.
- Probleme für städtische Strassennetze können mit einfachen Massnahmen behoben werden: Im erläuternden Bericht wird auf folgendes Problem aufmerksam gemacht: „Aufgrund von Überlastungen sind nicht nur die Nationalstrassen, sondern auch das nachgeordnete städtische Strassennetz betroffen. Ungenügende Kapazitäten der Nationalstrassen führen dazu, dass der Verkehr, der eigentlich auf den Nationalstrassen verkehren sollte, auf das städtische Netz ausweicht.“ Dies gilt es natürlich zu verhindern. Geeignete flankierende Massnahmen (Tropfsystem, Verkehrsberuhigungen, Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes) sind dabei die Lösung. Kapazitätsausbau ist dagegen kein nachhaltiger Ausweg.

Schliesslich erachten die Grünen es als inakzeptabel, dass vorsorglich Land für Nationalstrassenprojekte erworben wird, die noch nicht per Bundesbeschluss „STEP Strasse“ beschlossen worden sind. Die Grünen lehnen dieses Vorgehen aus demokratiepolitischen, rechtlichen und raumplanerischen Gründen klar ab und verweisen darauf, dass für die Bahnprojektlisten „STEP Schiene“ kein analoges Vorgehen besteht. Die Grünen fordern deshalb, den Verpflichtungskredit von Vorlage 1 entsprechend um 300 Mio. zu kürzen und Buchstabe c von Artikel 1 ersatzlos zu streichen.

Wir danke Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und bitte Sie die, die Vorlage entsprechend anzupassen. Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Regula Rytz  
Präsidentin



Urs Scheuss  
stv. Generalsekretär

Grüne / Les Verts / I Verdi  
Waisenhausplatz 21 | 3011 Bern



Eidgenössisches  
Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
3003 Bern

Eschlikon, 20. April 2018

**Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020 - 2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit**

**Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,  
sehr geehrte Damen und Herren

Gemäss Schreiben vom 17. Januar 2018 sind neben den Kantonen auch interessierte Kreise zur Stellungnahme zur erwähnten Vorlage eingeladen. Dafür danken wir. Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, uns als Kantonalpartei zu dieser Vorlage vernehmen zu lassen. Vor dem Hintergrund der kontrovers diskutierten Thurgauer Strassenprojekte Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) und Oberlandstrasse (OLS) hat sich unsere Partei in den vergangenen Jahren intensiv mit verkehrspolitischen Konzepten, sowie deren Auswirkungen auf Gesellschaft, Raumordnung und Umwelt auseinandergesetzt. Wir äussern uns deshalb vor allem zu den Planungen mit Ostschweizer Bezug.

**Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

Frage 1 und 2 des Fragenkatalogs:

Wir sind damit einverstanden, der Funktionsfähigkeit des bestehenden Nationalstrassennetzes höchste Priorität einzuräumen.

Zu Recht wird im erläuternden Bericht auf den Seiten 60 und 61 in den Kapiteln 4.4., 4.5. und 4.6. auf die Zielkonflikte hingewiesen, welche die Erweiterungsprojekte des STEP Nationalstrassen mit sich bringen. Der Vermeidung von Problemverlagerungen, schädlichen Auswirkungen auf Umwelt und Raumordnung, sowie der direkten Konkurrenzierung des ÖV-Angebotes ist grösste Beachtung zu schenken.



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

Frage 3 des Katalogs:

Der Zahlungsrahmen ist aus unserer Sicht nachvollziehbar und richtig.

### **Grössere Vorhaben**

Frage 4 und 5 des Katalogs:

Wir äussern uns nicht zu diesem Teilbereich, da wir generell zur Entwicklung des Nationalstrassennetzes Stellung nehmen und uns im Übrigen, wie eingangs erwähnt, auf Planungen beschränken, die die Ostschweiz betreffen.

### **Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen**

Frage 6 des Katalogs:

Wir sind mit der hier skizzierten Langfristperspektive des Nationalstrassennetzes einverstanden. Die verfolgten Ziele sind plausibel, massvoll und aus unserer Sicht zurecht «defensiv»: Sicherstellen der Leistungsfähigkeit der Nationalstrasseninfrastruktur / Schutz von Mensch, Umwelt und Infrastrukturen / Wirtschaftlichkeit der staatlichen Infrastrukturnetze steigern.

Dass Projekte unter dem Aspekt des effektiven Einsatzes der öffentlichen Mittel priorisieren werden, heisst – nach unserer Lesart – dass regionale Wünsche bzw. Projekte für Strassen mit geringem Verkehrsaufkommen zurecht nicht berücksichtigt werden. Plausibel ist es auch, sich auf den Ausbau zwischen den «metropolitanen und grossstädtischen Gebieten» zu fokussieren, wobei – wie im Bericht auf Seite 40 erwähnt – «Kapazitätserhöhungen auf beiden Verkehrsträgern (Schiene und Strasse) notwendig» sind.

Frage 7 des Kataloges:

Das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen wurde aufgrund der Erhebung heutiger Schwachstellen und aufgrund plausibler Prognosen erarbeitet. Wir gehen davon aus, dass es somit bezüglich Umfang der Projekte vollständig ist.

Frage 8 des Kataloges:

Dass bei der Zuteilung von Erweiterungsprojekten zu den Realisierungshorizonten die erwähnten Kosten-Nutzen-Analyse, die Kosten-Wirksamkeitsanalyse und eine qualitative Analyse erhoben werden, ist richtig und wohl eine Selbstverständlichkeit. Zur Priorisierung der Projekte sind die in Phase 2 zu berücksichtigenden Aspekte wichtig. Wir gehen davon aus und hoffen, das ASTRA halte sich an diese entscheidenden Kriterien:

1. Konzentration auf Abschnitte mit dem grössten Handlungsdruck (Engpassbeseitigung)
2. Konzentration auf Kerngebiete der Agglomerationen
3. Städtebauliche Aufwertung (Projekte bei Nationalstrassen im Siedlungsgebiet tragen zur städtebaulichen Sanierung bei)





4. Berücksichtigung der Bedürfnisse des nationalen und internationalen Verkehrs (Priorität der Engpassbeseitigung auf den grossen Transitrouten)

Wir gehen davon aus, dass innerhalb der vorliegenden Liste die Aspekte selber priorisiert werden; dass also das erste Kriterium das wichtigste, das zweite Kriterium das zweitwichtigste etc. ist. Von untergeordneter Bedeutung müssen die weiteren Kriterien sein. An fünfter Stelle folgt «Projektierungsstand». Es wäre aus unserer Sicht systemfremd und völlig unverständlich, wenn ein Vorhaben priorisiert würde, weil ein ausgearbeitetes Generelles Projekt vorliegt und wenn es nicht den Kriterien 1 bis 4 entspricht.

### Weitere Bemerkungen

Frage 9 des Kataloges:

Gestatten Sie uns, hier auf das Thurgäuer Projekt «BTS» einzugehen.

### Der Netzbeschluss von 2012

Die Thurgauer Stimmberechtigten haben 2012 dem Netzbeschluss BTS/OLS mit 54.6% Ja zugestimmt, ein relativ klares Verdikt. Heute, sechs Jahre nach dieser Volksabstimmung - und aufgrund der in der Zwischenzeit gesammelten Erkenntnisse - muss dieses Resultat kritisch hinterfragt werden. Zweifel, ob dieses Resultat auch die tatsächliche und heutige Haltung der Bevölkerung wiedergibt, sind angebracht:

- Die Botschaft des Regierungsrates zur Volksabstimmung vom 23.09.2012 argumentierte, dass der «Bau der BTS und deren Finanzierung aller Voraussicht nach mit Wirkung per 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen wird». Noch deutlicher wurde der Flyer des Pro-Komitees, der in alle Haushalte verteilt wurde: «Die BTS wird durch den Bund bezahlt.» Dass unter der Prämisse, hier bekäme der Kanton Thurgau vom Bund eine 800 Millionen Franken teure Strasse geschenkt, dennoch 45.4% der Stimmberechtigten nein sagten, ist eigentlich erstaunlich. Und es zeigt, wie umstritten das Projekt BTS war und ist.  
Heute sind sowohl der «Übernahmetermin» von 2014 obsolet als auch das klare Versprechen der Finanzierung durch den Bund mehr als fraglich.
- In der gleichen regierungsrätlichen Botschaft wird die «rund 800 Millionen Franken teure BTS» erwähnt. Inzwischen hat das DBU des Kantons Thurgau diese «Berechnung» nach oben korrigiert. Gemäss Information vom 16.03.2016 an die Raumplanungskommission betragen die Kosten 1.550 Milliarden Franken.
- 29 der 80 Thurgauer Gemeinden sagten Nein zum Netzbeschluss. Aufschlussreich ist das Nein jener acht Gemeinden, die eigentlich mit der OLS - im Gesamtpaket BTS/OLS eine kantonale Ergänzung zur BTS - hätten entlastet werden müssen.
- Am 23.09.2012 wurde auch über eine moderate Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer zur Finanzierung der OLS abgestimmt. Dass diese mit 59.9% abgelehnt wurde, verrät auch keine grosse Begeisterung der Bevölkerung für den Strassenbau. Oder etwas salopp ausgedrückt: Wenn uns der Bund eine Autostrasse schenkt, ist das ok - aber selber ins Portemonnaie greifen? Sicher nicht.

Von den Argumenten der BTS-Gegner von 2012 dürften die folgenden aus der Sicht der übergeordneten Verkehrsplanung des Bundes relevant sein:

- *Zusätzlicher Verkehr in die Stauzone Winterthur-Zürich: Mit dem Ausbau eines neuen Zubringers - eben der BTS - würde noch mehr Verkehr in diesen Stauraum (Winterthur-Zürich Nord) geführt (Argumentarium BTS/OLS NEIN, S. 17).*  
Dieses Argument entspricht einem Kriterium (Phase 2) für die Zuteilung der Projekte in



die Prioritätsstufen: *Vermeidung von Problemverlagerungen* (STEP Nationalstrasse: Planungsschritte, Prioritäten Faktenblatt 17.01.2018)

- Parallelausbau Schiene und Strasse? Der öffentliche Verkehr ist auf der Thurtal-Aachtalstrecke vorbildlich ausgebaut. Heute verkehren im Fernverkehr täglich 69 Züge zwischen Winterthur und Weinfelden, davon 36 von und nach Romanshorn. Hinzu kommen an Wochentagen 73 Regionalzüge zwischen Winterthur und Weinfelden, 41 zwischen Weinfelden und Romanshorn. Fazit: Das Vorhaben, parallel zur Schiene eine Hochleistungsstrasse zu bauen, kannibalisiert den ÖV und widerspricht raumplanerischen Grundsätzen (Argumentarium BTS/OLS NEIN, S. 18). Auch das Gesamtverkehrskonzept Thurgau (!) weist auf diese Problematik hin: *Die BTS erhöht andererseits die Kapazitäten und verkürzt die Reisezeiten im Strassenverkehr. Damit konkurrenziert sie den gut ausgebauten öffentlichen Verkehr und fördert die Verkehrsverlagerung auf der Ost-West-Achse Richtung MIV.* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, TBA 2011 - ewp / büro widmer / infras, S. 9). Auch dieses Argument entspricht einem Kriterium (Phase 2) für die Zuteilung der Projekte in die Prioritätsstufen: *Vermeidung einer Konkurrenzierung des öffentlichen Verkehrs* (STEP Nationalstrasse: Planungsschritte, Prioritäten Faktenblatt 17.01.2018).
- Fragwürdiger Nutzen: Die Gegner der BTS-Planung zweifelten ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis / positives Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis schon an, als man noch von Gesamtkosten von 800 Millionen Franken ausging. Umso negativer muss die Analyse ausfallen, wenn heute von 1.550 Mrd Franken auszugehen ist. Massgeblich sind zwei Fakten: 1. die generell geringen DTV-Zahlen und 2. dass die Entlastungswirkung gering bleibt, da es sich überwiegend um Binnen- und Zielquellverkehr handelt. Beispiel: Gemäss einer Amriswiler Studie zur Zentrums- und Verkehrsplanung würde eine Nordumfahrung (= BTS) die Ortsdurchfahrt Ost-West um 33% entlasten (Ghielmetti / Gemperli 2004). Gemäss Botschaft an den Grossen Rat vom Dezember 2011 würde die BTS Amriswil zu 38% entlasten, ebenso sind es 38% im Dossier des DBU vom 13.04.2012. (Gemäss Abstimmungsbotschaft 23. September 2012 dann allerdings 64%!). Aus unserer Sicht erfüllt die BTS einen überwiegenden Teil der Indikatoren der drei Analysen (KNA / KWA / QA, Erläuternder Bericht S. 43) nicht.

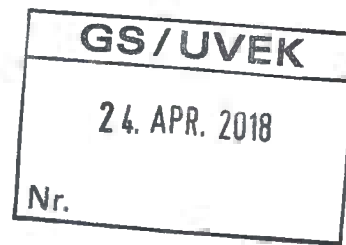
Schlussbemerkung: Wir gehen davon aus, dass der Bund bei seinen Planungsgrundsätzen und Prioritäten bleibt und somit die Geldmittel da einsetzt, wo sie tatsächlich gebraucht werden: Beim Unterhalt des Nationalstrassennetzes und für einen massvollen Ausbau im Sinne von dringend notwendigen Engpassbeseitigungen. In diesem Sinne bitten wir Sie, unsere Anmerkungen bei der Beurteilung mitzuberücksichtigen.

Freundliche Grüsse

Kurt Egger

Präsident GRÜNE Kanton Thurgau, Kantonsrat





Eidgenössisches  
Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
3003 Bern

Kreuzlingen, 10. April 2018

**Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020 – 2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit**

## **Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard,  
sehr geehrter Herr Wieland, sehr geehrte ASTRA-MitarbeiterInnen

Die Grünliberale Partei Thurgau bedankt sich für die Möglichkeit sich im Rahmen der vorliegenden Vernehmlassung äussern zu dürfen.

## **Vorbemerkung**

Vor dem Hintergrund der kontrovers diskutierten Thurgauer Strassenprojekte Bodensee-Thurthalstrasse (BTS) und Oberlandstrasse (OLS) hat sich unsere Partei in den vergangenen Jahren intensiv mit verkehrspolitischen Konzepten, sowie deren Auswirkungen auf Gesellschaft, Raumordnung und Umwelt auseinandergesetzt. Wir stellen fest, dass die Thurgauer Regierung offensichtlich nicht in der Lage oder nicht gewillt ist die Thurgauer Verkehrssituation in einen übergeordneten Kontext zu stellen. Die Vogelschauperspektive des ASTRA steht hier in einem wohlthuenden, sachdienlichen Kontrast zur irritierenden Vernehmlassungsantwort der Thurgauer Regierung, welche offensichtlich mit der Brechstange versucht ihrem Prestigeprojekt BTS/OLS zum Durchbruch zu verhelfen – ohne Rücksicht auf Verluste und koste es was es wolle.

## **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage** (Frage 1 und 2 des Fragenkatalogs)

Wir sind damit einverstanden der Funktionsfähigkeit des bestehenden Nationalstrassennetzes höchste Priorität einzuräumen.



Zu Recht wird im erläuternden Bericht auf den Seiten 60 und 61 in den Kapiteln 4.4., 4.5. und 4.6. auf die Zielkonflikte hingewiesen, welche die Erweiterungsprojekte des STEP Nationalstrassen mit sich bringen. Der Vermeidung von Problemverlagerungen, schädlichen Auswirkungen auf Umwelt und Raumordnung, sowie der direkten Konkurrenzierung des ÖV-Angebotes ist grösste Beachtung zu schenken.

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

(Frage 3 des Katalogs)

Der Zahlungsrahmen ist aus unserer Sicht nachvollziehbar und richtig.

#### **Grössere Vorhaben**

(Frage 4 des Katalogs)

Grundsätzlich sind wir mit der Festlegung der Kriterien einverstanden. Stärker zu gewichten sind unserer Meinung nach die räumlichen Entwicklungsziele des Raumkonzeptes Schweiz. Sachfremd scheint uns das Kriterium „Projektierungsstand“. Überdies bringt dieses Kriterium für die Kantone den Fehlanreiz mit, Projekte zu forcieren, welche im Widerspruch zu den viel wichtigeren Kriterien der Phase 1 (Beurteilung nach NISTRA-Kriterien), sowie den Kriterien 1 – 4 der Phase 2 stehen.

Antrag: Das Kriterium „Projektierungsstand“ ist wegzulassen.

#### **Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen**

##### Frage 6 des Katalogs

Die dargelegte Langfristperspektive des Nationalstrassennetzes ist aus unserer Sicht am oberen Limit, was die Kapazitätserweiterungen betrifft. Begründung: Die Digitalisierung bietet die Chance den MIV wesentlich effizienter abzuwickeln. Dieser Entwicklung ist grösste Beachtung zu schenken, um Fehlinvestitionen und Überkapazitäten zu vermeiden.

##### Frage 7 des Katalogs

Ja.

##### Frage 8 des Katalogs

Ja.

#### **Weitere Bemerkungen**

##### Thurgauer Strassenprojekte BTS/OLS

Eine hochkarätige Arbeitsgemeinschaft, bestehend aus den renommierten Ingenieurbüros

INFRAS, Zürich

SNZ, Zürich

IPG Keller Ag, Kreuzlingen



erhielt bereits im Jahr 2001 vom damaligen Thurgauer Regierungsrat den Auftrag ein Gesamtkonzept für eine zweckmässige Verkehrserschliessung der Räume Oberthurgau und Thurtal zu erarbeiten.

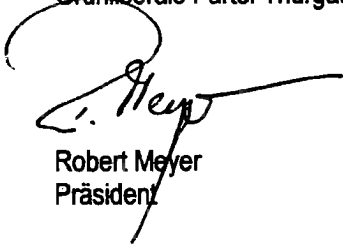
In der auf den etablierten NISTRA-Kriterien basierenden Beurteilung gibt die Arbeitsgruppe in ihrem Schlussbericht vom 5. März 2002 folgende Empfehlung ab: *Beim Ausbau des Strassennetzes im Thurgau sei auf neue Achsen zu verzichten, weil sie*

- *teuer sind und in ihrer Wirkung ein unzweckmässiges Mittel zur Wirtschaftsförderung darstellen. Zudem sind die erzielbaren Reisezeitgewinne gegenüber heute relativ bescheiden, was die Aussage bestätigt, dass das bestehende Strassennetz bereits eine gute Erschliessungsqualität gewährleistet.*
- *zu grossräumigen Verkehrsverlagerungen durch den Oberthurgau führen, was zwar Verkehr auf die neuen Achsen, aber auch zusätzliche Umweltbelastungen für die Region bringt.*
- *den öffentlichen Verkehr in Korridoren konkurrenzieren, wo dieser stark ist, und damit den raumordnungspolitischen Zielsetzungen des Bundes und des Kantons zuwider laufen.*
- *vergleichsweise grosse Umweltbeeinträchtigungen (Landverbrauch, Landschaft) bewirken*
- *entlang den Achsen, aufgrund der gesteigerten Verkehrsattraktivität, den Siedlungsdruck erhöhen und damit einen weiteren Konflikt erzeugen mit den räumlichen Entwicklungszielen des Richtplans.*

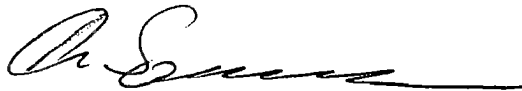
Auch wenn diese Beurteilung bereits vor 16 Jahren erstellt wurde, so darf doch festgehalten werden, dass die Arbeitsgemeinschaft sehr fundierte Grundlagen erarbeitet hat und sich an Kriterien orientierte, welche heute noch Gültigkeit haben oder heute gar von noch grösserer Bedeutung sind. (Stichwort Kulturlandschutz). Eine neuere unabhängig erstellte Studie von vergleichbarer Qualität ist uns nicht bekannt – Studien mit „bestelltem“ Resultat wurden zahlreich erstellt.

In diesem Sinne halten wir Ihren Entscheid die Bodensee-Thurtalstrasse keinem Realisierungshorizont zuzuteilen für sachlich richtig. Wir freuen uns, wenn Sie diesbezüglich standhaft bei Ihrer Haltung bleiben.

Freundliche Grüsse  
Grünliberale Partei Thurgau



Robert Meyer  
Präsident



Klemenz Somm,  
Alt-Kantonsrat

grünliberale

Eidgenössisches  
Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
3003 Bern

23.04.18 17:04  
CH - 8280  
Kreuzlingen 2

CHF 6.30

8246



0.023 kg

**DIE POST**

**R**

Recommandé 98.00.828002 02253743





Grünliberale Partei Schweiz  
Monbijoustrasse 30, 3011 Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
Bundesamt für Strassen  
3003 Bern

Per E-Mail an: [netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

27. April 2018

Ihr Kontakt: Ahmet Kut, Geschäftsführer der Bundeshausfraktion, Tel. +41 31 311 33 03, E-Mail: [schweiz@grunliberale.ch](mailto:schweiz@grunliberale.ch)

**Stellungnahme der Grünliberalen zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Vorlagen und den Erläuternden Bericht zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit und nehmen dazu wie folgt Stellung:

#### Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

##### 1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Grundsätzlich unterstützen die Grünliberalen das Ziel, bei der Weiterentwicklung der Nationalstrassen ihre Funktionalität und Zuverlässigkeit zu erhalten und somit das Nationalstrassennetz zu betreiben, zu unterhalten und wo nötig gezielt auszubauen. Dabei gilt aber in jedem Fall das Prinzip «Intelligenz vor Beton».

Für die Grünliberalen ist wichtig, dass Massnahmen berücksichtigt und umgesetzt werden, die mithelfen, die Zunahme der Verkehrsnachfrage zu drosseln (Raumplanung, verkehrsträgerübergreifendes Mobility Pricing usw.), und welche andererseits die vorhandenen Kapazitätsreserven im Nationalstrassennetz primär mittels betrieblichen Massnahmen ohne grosse Ausbauten (z.B. Pannestreifen-Umnutzung) optimal nutzen.

Bei den Ausbauprojekten nehmen die Grünliberalen positiv zur Kenntnis, dass Projekte, die gleichzeitig der Stadt-reparatur dienlich sind, in den Ausbauschritt 2030 vorgezogen werden. Auch dass die gravierendsten Engpässe im Nationalstrassennetz beseitigt werden, wird von den Grünliberalen grundsätzlich mitgetragen. Dabei sind jedoch Überkapazitäten zu vermeiden und auf städtebauliche Verträglichkeit sowie auf gute Kostenwirksamkeit Wert zu legen.

Die Grünliberalen sind klar der Auffassung, dass der Kapazitätsausbau nicht beliebig fortgesetzt werden kann, auch wenn die Mobilitätsnachfrage weiter steigt. Vielmehr ist eine Strategie zu entwickeln, wie die Funktionalität der Nationalstrassen auch in Überlastungsphasen gewährleistet werden kann.

In diesem Rahmen und unter Berücksichtigung der nachfolgenden Bemerkungen sind die Grünliberalen mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden.

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

Aus Sicht der Grünliberalen wurden folgende Themen zu wenig berücksichtigt:

- Aufzeigen der absehbaren Auswirkungen der Entwicklung autonomer Fahrzeuge sowie des Car-Sharings auf Betrieb und Ausbau der Nationalstrassen.
- Abschätzung der Wirkung von Massnahmen zur Verkehrsentslastung (insbesondere in Spitzenzeiten) wie vermehrte Arbeit von zuhause aus (Home-Office) und Shared Offices in der Nähe des Wohnorts usw.
- Das absehbare Problem, dass der zunehmende Verkehr der Autobahnen vom Strassennetz der Kernstädte nicht mehr aufgenommen werden kann, wurde bisher nicht erläutert und bei den Kapazitätsausbauten nicht berücksichtigt.
- Generell fehlt eine Strategie, wie die Funktionalität der Nationalstrassen auch in Überlastungsphasen gewährleistet werden kann. Dazu ist eine „Strategie Anschlüsse“ erforderlich, die sicherstellt, dass nur noch so viel Verkehr ins Nationalstrassennetz einfahren kann, wie ausreichend Kapazitätsreserven vorhanden sind. Auch bei Ausfahrten in die Stadtzentren sind Stauräume erforderlich, so dass ein Rückstau auf die Stammstrecken vermieden werden kann.
- Im Übergang vom Nationalstrassen- ins städtische Strassennetz sind Infrastrukturen der kombinierten Mobilität und insbesondere Parkplatzinfrastrukturen inkl. Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge vorzusehen. Die Grünliberalen erinnern in diesem Zusammenhang an die Motion 18.3332 von Nationalrat Jürg Grossen, in der eine Zweckbindung der CO2-Sanktionen für Elektroauto-Ladenstationen gefordert wird.

**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?

Die vorgesehenen Massnahmen und der entsprechende Zahlungsrahmen für die vier Jahre 2020–2023 für Betrieb und Erhaltung, Anpassungen an die rechtlichen Vorgaben und für die Effizienzsteigerung erscheinen den Grünliberalen plausibel.

**Verpflichtungskredit für grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz, für den Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen und für die Planung von Projekten nach 2019**

Der Bundesrat schlägt vor, aus dem Realisierungshorizont 2030 die vier Vorhaben Crissier, Bypass Luzern inkl. Ergänzung Süd (Kriens – Hergiswil), Rotsee – Buchrain (Ausbau Nord) und die Umfahrung Le Locle dem Ausbauschnitt 2019 zuzuordnen.

Die Grünliberalen sind damit nur zum Teil einverstanden und lehnen ein Vorziehen sowie die Realisierung des Bypasses Luzern klar ab. Das Projekt Bypass Luzern schafft aus Sicht der Grünliberalen grosse Überkapazitäten (10 Autobahnfahrstreifen im Querschnitt Reussporttunnel) und städtebaulich unverträgliche Eingriffe entlang der Reuss (Vollanschluss Lochhof und Abschnitt zwischen den beiden Brücken der Reusseggstrasse). Die bestehende Nationalstrasse verläuft im städtischen Abschnitt bereits weitgehend in Tunnels und liegt somit bereits städtebaulich privilegiert im Vergleich zu andern Städten. Ausserdem ist der Problemdruck auf diesem Autobahnabschnitt im Vergleich mit andern Engpässen eher tief. Das Projekt Bypass Luzern widerspricht somit klar den

Vorgaben im Erläuternden Bericht (Ziff. 2.3.1), wonach dem haushälterischen Umgang mit den verfügbaren finanziellen Mitteln ein hohes Gewicht beigemessen wird und die Erweiterungsprojekte auf das Notwendige beschränkt werden und somit keine unverhältnismässigen Kosten verursachen.

Der entsprechend angepasste Ausbau des Projekts Ergänzung Rotsee – Buchrain („Ausbau Nord“), das Projekt Crissier und die Umfahrung Le Locle können aus Sicht der Grünliberalen dem Ausbauschrift 2019 zugeordnet werden.

Antrag: Der Bypass Luzern ist zu teuer, muss als überdimensioniert beurteilt werden und ist deshalb weder vorzuziehen noch weiter zu verfolgen. Die Höhe des beantragten Verpflichtungskredits 2019 ist dementsprechend um 1'347 Mio. Franken zu reduzieren. Stattdessen soll eine angemessene, einfachere Lösung ausgearbeitet werden. Die Priorität ist auf den ÖV mit Tiefbahnhof Luzern auszurichten (Abstimmung mit dem STEP Bahninfrastruktur).

## Grössere Vorhaben

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

Die Kriterien zur Festlegung der grösseren Vorhaben werden als vernünftig beurteilt. Allerdings erachten die Grünliberalen isolierte Anlagen bereits dann als grössere Vorhaben, wenn ihre Kosten mehr als 300 Millionen Franken betragen, und fordern daher, dass das Parlament bereits ab diesem Betrag darüber entscheiden kann (Erläuternder Bericht, Ziff. 2.2.1: höher als 500 Mio.).

Antrag: Senkung der Kostenlimite zur Festlegung der grösseren Vorhaben.

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

Nachdem sich das Schweizer Stimmvolk für das Projekt der zweiten Röhre des Gotthard-Strassentunnels ausgesprochen hat, sind die Zuteilung der zweiten Röhre des Gotthard-Strassentunnels zu den grösseren Vorhaben und die Genehmigung eines entsprechenden Verpflichtungskredits in Höhe von 2,084 Milliarden Franken nachvollziehbar, auch wenn die Grünliberalen die zweite Röhre im Abstimmungskampf bekämpft haben und nach wie vor nicht vom Projekt überzeugt sind.

Im Hinblick auf die Realisierung stellt sich für die Grünliberalen jedoch die Frage der Priorisierung. Für die Grünliberalen sind gute Ausbauprojekte in Agglomerationen dringlicher als die zweite Röhre am Gotthard.

## Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP)

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

Es ist richtig, dass der Bund eine Langfristperspektive zum möglichen Endausbau des Nationalstrassennetzes vor Augen hat. Wichtig ist jedoch, dass alle Ausbauprojekte bezüglich Notwendigkeit, Kosten und Nutzen genau überprüft und kritisch hinterfragt werden.

Unter den nachfolgenden drei Vorbehalten sind die Grünliberalen mit der dargelegten Langfristperspektive des Nationalstrassennetzes einverstanden:



- Netzergänzungen sind generell nur noch als Ausnahmen vorzusehen. Intelligente und organisatorische Massnahmen und Anreizsysteme sind zu priorisieren. Dass für einzelne Agglomerationen Autobahn-Ringsysteme als Verkehrslösung ins Auge gefasst werden, wird von den Grünliberalen klar abgelehnt. Dieser Ansatz ist zu streichen.
- Kapazitätsausbauten können und werden an nachgelagerten Stellen neue Stauprobleme und Überlastungen verursachen. Dies gefährdet die Funktionalität des Nationalstrassennetzes und ist zu vermeiden.  
So ist beim Ausbauprojekt Aarau Ost – Birrfeld zu befürchten, dass die geplante Kapazitätserweiterung eine Netzhomogenität und einen neuen Engpass beim Baregg Tunnel und im Limmattal mit erneuten Staus und Verkehrszusammenbrüchen verursachen würde. Auf einen Kapazitätsausbau ist hier deshalb zu verzichten oder das Projekt in den Realisierungshorizont 2040 zu verschieben.

Antrag: In einer Studie ist eine alternative Lösung zum Ausbauprojekt Aarau Ost – Birrfeld zu suchen, welche auch die Netzhomogenität berücksichtigt und beispielsweise die erwünschte Redundanz im Grossraum Aarau – Zürich verbessert und das Limmattal entlastet.

- Bei Nationalstrassenabschnitten, die aus der Agglomeration radial in Richtung Stadtzentrum führen und insbesondere stark durch Pendlerverkehr geprägt sind, stellt sich die Frage, ob der zusätzliche Verkehr vom städtischen Strassennetz übernommen werden kann. Diverse Städte planen in entgegengerichteter Absicht, den Verkehr auf ihrem Strassennetz zu reduzieren. Zudem ist zu vermeiden, dass Kapazitätsausbauten Vorschub für neue, raumplanerisch unerwünschte Siedlungsentwicklungen am äusseren Rand der Agglomerationen leisten. Deshalb ist es erforderlich, den Verkehr der Nationalstrasse auf die Kapazitäten des städtischen Strassennetzes abzustimmen. Anstelle von Kapazitätsausbauten auf diesen Nationalstrassenabschnitten, zumindest Richtung Kernstadt, sind vermehrt Dosierungskonzepte und generell Parkings (für Car-Sharing) bei den Einfahrten in Richtung Stadt zu realisieren. Car-Sharing entlastet den Pendlerverkehr auf der Nationalstrasse und im Stadtzentrum.

Antrag: Folgende Ausbauprojekte sind in den Ausbauschritt 2040 zu verschieben und der Verkehrsfluss auf der Nationalstrasse stadteinwärts mit Dosiersystemen und Parkings an Einfahrten sicherzustellen:

- o Coppet – Nyon
- o Villars-Ste-Croix – Cossonay
- o Schönbühl – Kirchberg
- o Hagnau – Augst

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

Ja.

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

Wie bereits erwähnt beantragen die Grünliberalen, die Projekte Bypass Luzern und Aarau Ost-Birrfeld in den Ausbauschritt 2040 zu verschieben resp. ganz zu streichen und dafür Projektalternativen zu prüfen.

Die Projekte Coppet – Nyon, Villars-Ste-Croix – Cossonay, Schönbühl – Kirchberg und Hagnau – Augst sind in den Ausbauschritt 2040 zu verschieben und der Verkehrsfluss auf der Nationalstrasse vorerst mittels Dosierungen und Parkings an den Einfahrten in Richtung Kernstadt sicherzustellen.

Positiv zu vermerken ist, dass Projekte, die eine Stadtreparatur unterstützen, wie z.B. in Basel und Bern, rasch realisiert werden sollen und im Realisierungshorizont 2030 enthalten sind.

## Weitere Bemerkungen

### 9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Im Fragenkatalog zur Vernehmlassung fehlt die Möglichkeit, sich zum Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2019 zu äussern. Wir haben daher vorstehend ein zusätzliches Kapitel eingefügt (zwischen den Fragen 3. und 4.), das gegebenenfalls auch hier berücksichtigt werden kann.

Zusammenfassend beantragen die Grünliberalen Folgendes:

- Anstelle folgender Projekte sind mittels Studien alternative Lösungen zu suchen:
  - o N1 Aarau Ost – Birrfeld (Netzergänzungen prüfen)
  - o N2 Bypass Luzern (einfachere, kostengünstigere Lösung ausarbeiten)
- Folgende Projekte sind in den Ausbauschritt 2040 zu verschieben:
  - o Coppet – Nyon
  - o Villars-Ste-Croix – Cossonay
  - o Schönbühl – Kirchberg
  - o Hagnau – Augst

Verkehrsplanung ist auch Raumplanung. Die Grünliberalen fordern eine klare Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet und eine entsprechend angepasste räumliche und verkehrspolitische Entwicklung. In den Städten ist eine Verdichtung auf bereits bebauten Flächen notwendig, um auch im Siedlungsraum Naherholungsgebiete und grüne Oasen zu erhalten und neue zu schaffen. Die Agglomerationen sollen auch in Zukunft noch attraktive Gebiete mit einer intakten Landschaft sein, was eine massvolle Verdichtung erfordert. Die Verkehrsplanung muss der Zersiedlung entgegenwirken und darf sie nicht verstärken.

Für die Grünliberalen ist der Lärmschutz wichtig. Sie begrüssen, dass im Rahmen des Ausbaus im Sinne von Anpassungen in den Lärmschutz investiert wird. Die Anstrengungen in diesem Bereich sind zu verstärken.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Prüfung unserer Anmerkungen und Vorschläge. Bei Fragen dazu stehen Ihnen die Unterzeichnenden gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Jürg Grossen  
Parteipräsident



Ahmet Kut  
Geschäftsführer der Bundeshausfraktion

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la communication  
DETEC

Par e-mail: [netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

Berne, 30 avril 2018/ nb  
VL routes nationales 2020-23

**Projet relatif au plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2020-2023, aux grands projets à réaliser sur le réseau des routes nationales, ainsi qu'à l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales avec le crédit d'engagement correspondant**

**Prise de position du PLR.Les Libéraux-Radicaux**

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de nous exprimer dans le cadre de la consultation de l'objet mentionné ci-dessus. Vous trouverez ci-dessous notre position.

PLR.Les Libéraux-Radicaux approuve les grandes lignes du projet relatif aux routes nationales 2020-23. La Suisse dispose de l'un des meilleurs réseaux de transport au monde. Afin de conserver cet avantage compétitif majeur et au vu de l'augmentation continue de la demande de mobilité, des investissements importants sont nécessaires sur le réseau de routes nationales. Or, de tels investissements requièrent un financement garanti à long terme. En 2013 déjà, le PLR exigeait dans son papier de position [La mobilité réglée comme une montre suisse](#) la création d'un fonds d'infrastructures pour les routes. Fort logiquement, le PLR a donc contribué à la mise en place du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), pour lequel il a activement fait campagne lors de la votation populaire de février 2017. Le PLR veillera à ce que les moyens financiers mis à disposition par le fonds soient engagés de manière efficace et durable et que le volume du fonds ne soit pas gonflé de manière injustifiée.

Le PLR s'était également engagé pour la construction d'un deuxième tube au tunnel du Gothard. Il soutient dès lors la proposition du DETEC de classer cet ouvrage dans la rubrique « Grands projets ». Le PLR ne se prononce pas sur la liste des projets présentés dans le cadre de l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales. Les critères retenus par l'OFROU, analyses coûts/avantages, coût/efficacité et qualitative, semblent quant à eux appropriés.

La fréquence et la dimension des embouteillages ne cessent de croître sur les routes suisses. Pour cette raison, il est urgent d'y éliminer les principaux goulets d'étranglements. Des retards dans les travaux doivent à tout prix être évités. De plus, afin de répondre rapidement à ces défis, l'horizon de réalisation des projets les plus urgents devrait dans la mesure du possible être avancé.

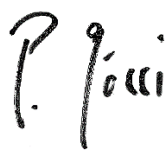
Les trafics des routes nationales et d'agglomération sont intrinsèquement liés. Les déficiences dans la capacité d'absorption du trafic par les agglomérations provoquent des embouteillages sur les routes nationales au sein et en périphérie des centres urbains. Les investissements dans le trafic d'agglomération et dans le réseau de routes nationales doivent par conséquent être coordonnés. Le réseau routier doit impérativement être considéré dans son ensemble. Pour ce faire, une meilleure

coordination avec les politiques d'aménagement du territoire est requise. Le PLR relevait déjà cet aspect dans sa [réponse de consultation](#) à l'Etape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/35.

Le temps passé dans les embouteillages est du temps perdu pour notre économie, porte préjudice au bien-être de nos citoyens et a des conséquences indésirables sur l'environnement. L'augmentation du trafic ne concerne pas seulement le TIM, mais également les transports publics: un transfert du privé au public n'est donc ni souhaitable ni envisageable. Au contraire, une expansion et un renouvellement du réseau de routes est inévitable si l'on veut combattre les embouteillages.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à nos arguments, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos plus cordiales salutations.

PLR.Les Libéraux-Radicaux  
La Présidente

Handwritten signature of Petra Gössi in black ink.

Petra Gössi  
Conseillère nationale

Le Secrétaire général

Handwritten signature of Samuel Lanz in black ink.

Samuel Lanz

Annexe

› Questionnaire

## **Questionnaire relatif au projet mis en consultation « Plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2020-2023, grands projets à réaliser sur le réseau des routes nationales et étape d'aménagement 2019 des routes nationales avec le crédit d'engagement correspondant**

### **Généralités concernant le projet mis en consultation**

1. Approuvez-vous les grandes lignes du projet ?

Oui. Le PLR ne se prononce cependant pas sur les projets de manière individuelle.

2. Estimez-vous que certains sujets n'ont pas été suffisamment pris en considération ?

Les embouteillages sur les routes se multiplient. Leur magnitude s'amplifie. Il est donc impératif qu'aucun retard ne soit pris là où les investissements sont les plus urgents.

Il est indispensable que le projet présenté ici soit coordonné au plus près avec les programmes d'agglomération. Sans cela, certains investissements dans les routes nationales pourraient se révéler inutiles.

### **Plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes nationales sur la période 2020-2023**

3. Les explications concernant la fixation du plafond de dépenses pour les routes nationales sur la période 2020-2023 sont-elles claires ?

Oui.

### **Grands projets**

4. Que pensez-vous des critères servant à définir les grands projets ?

Ils sont appropriés.

5. Acceptez-vous que le deuxième tube du tunnel routier du Gothard soit classé parmi les grands projets?

Oui. Le PLR s'est battu pour la construction de ce second tube lors du référendum de février 2016.

### **Programme de développement stratégique des routes nationales**

6. Approuvez-vous la perspective à long terme établie pour le réseau des routes nationales. Dans la négative, que faudrait-il modifier ?

Oui.

7. Le programme de développement stratégique des routes nationales est-il complet par rapport au volume de projets pris en considération ?

Oui.

8. Que pensez-vous de la répartition des projets d'extension dans les horizons de réalisation et dans les étapes d'aménagement ?

Dans l'ensemble, le PLR approuve cette répartition. Cependant, au vu de la multiplication des embouteillages sur certains tronçons, l'horizon des projets les plus urgents devrait être avancé. Les erreurs qui ont amené aux retards pris par le passé dans ce genre de travaux ne doivent pas être

répétées: l'étape de planification, avec la coordination nécessaire avec l'aménagement du territoire, doit initier dans les plus brefs délais.

**Autres remarques**

9. Quelles autres remarques relatives au projet mis en consultation souhaitez-vous formuler ?

Aucune remarque.



Bundesamt für Strassen  
Bereich Fahrzeuge  
Mühlestrasse 2  
3063 Ittigen

E-Mail:  
[netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

Bern, 27. April 2018

**Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen, zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit.**

**Vernehmlassungsantwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)**

---

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, im Rahmen der oben genannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen.

**Die SVP ist mit der Vorlage weitgehend einverstanden, verlangt aber, dass der Zahlungsrahmen für den Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen in den Jahren 2020 bis 2023 auf 8,356 Mrd. Franken erhöht wird (s. nächste Seite).**

Die finanziellen Mittel stehen im NAF zur Verfügung. Bei der deutlichen Zustimmung zum NAF durch das Stimmvolk, hat dieses in erster Linie die Staubekämpfung, die Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit des Strassennetzes sowie den Werterhalt im Auge gehabt. Damit muss nun – im Interesse der gesamten Volkswirtschaft und der Umwelt – rasch vorwärts gemacht werden. Es gilt bei der Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz das Tempo wesentlich zu erhöhen, sofern wir wegen den zunehmenden Staustunden nicht gravierende negative Folgen für Gewerbe, Wirtschaft, Tourismus sowie die Umwelt («Stop and Go» lässt Schadstoffbelastung explodieren) in Kauf nehmen wollen. Denn 2016 wurden bereits 24'066 Staustunden gezählt, was gegenüber dem Vorjahr einem Wachstum um 5 Prozent entspricht. Der grösste Teil davon entfiel auf Verkehrsüberlastungen (88 Prozent). Hier gibt es also dringenden Handlungsbedarf.

Der technische Wandel (immer mehr Elektrofahrzeuge, selbstfahrende Fahrzeuge), die zunehmende Mobilität, die wachsende Bevölkerung sowie die politische Realität in unseren Nachbarländern (Stichwort: «Strasse first»), werden auch in den kommenden Jahrzehnten für einen massiven Zuwachs beim Strassenverkehr sorgen. Gemäss den Verkehrsperspektiven des Bundesamts für Raumentwicklung wird die Verkehrsleistung auf der Strasse bis 2040 im motorisierten Individualverkehr um 18 Prozent und im Güterverkehr gar um 33 Prozent ansteigen (jeweils gegenüber der Verkehrsleistung von 2010).

### **Unterhalt**

Besorgniserregend ist für die SVP der seit 2008 festgestellte Abwärtstrend des durchschnittlichen Zustands von Fahrbahnen und Belägen, der auf eine langfristige Verschlechterung der Fahrbahnen hindeutet. Wir haben jahrelang von der Substanz gelebt und den Unterhalt sträflich vernachlässigt. Damit ist klar festgestellt, dass künftig mehr Mittel für den Unterhalt bereitgestellt werden müssen, als dies bisher der Fall war. Die SVP begrüsst die geplanten Investitionen in den Unterhalt der Beläge, Fahrbahnen etc.

### **Anpassungen und bauliche Ergänzungen**

Zusätzliche neue LKW-Abstellplätze sind dringend, die Umnutzung des Pannestreifens sowie Massnahmen gegen Naturgefahren sind sinnvoll. Hingegen ist die SVP gegen die Finanzierung von Lärmschutzmassnahmen, Wildtierpassagen und Filtration von Strassenabwasser mit Geld aus dem NAF. Diese Kosten werden der Strasse durch politische Entscheide, neue rechtliche Vorgaben, Normen und Richtlinien aufgezwungen. Solche aufgezwungenen Kosten sind – falls überhaupt nötig - über die jeweiligen Kredite für Umweltschutz, Gewässerschutz, Tierschutz etc. zu bezahlen.

### **Einsparungen und Minderbedarf als Folge von Effizienzsteigerungen und Normen Anpassungen?**

Dieser Teil der Vorlage wird von der SVP abgelehnt. Einsparungen und Effizienzsteigerungen sind zwar wünschenswert und an sich ein Dauerauftrag, jedoch ist es nicht ersichtlich, warum diese im vorliegenden Fall nur das bestehende Nationalstrassennetz betreffen sollen. Hier sieht es nach einer «Reserven-Bildung» des Bundes aus, in einem Bereich, in welchem nun wirklich Investitions-Handlungsbedarf angesagt ist. Der geforderte Minderbedarf um 200 Mio. Franken ist zu streichen. Der Zahlungsrahmen für den Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen in den Jahren 2020 bis 2023 ist entsprechend auf 8,356 Mrd. Franken zu erhöhen.

### **Grössere Vorhaben**

Die SVP ist mit der Definition der «grossen Vorhaben» und deren politischer Dimension (Stichwort: Volksentscheide) einverstanden. Jedoch dürfen grosse Vorhaben, wie etwa die zweite Gotthard-Tunnelröhre, den prioritären Unterhalt und Ausbau des übrigen Nationalstrassennetzes nicht verlangsamen.

### **STEP Nationalstrassen und Langfristperspektive**

Dem STEP Nationalstrassen gehen umfassende Planungs- und Projektstudien voraus. Die SVP ist mit dieser Planung und den vorgesehenen Änderungen oder neuen Priorisierungen einverstanden. Es ist darauf zu achten, dass diese Planung aufgrund von politischem Druck aus einzelnen Regionen nicht ständig angepasst wird, sondern die einzelnen Schritte ausschliesslich auf die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems abstellen. Auch mit der Langfristperspektive des Nationalstrassennetzes ist die SVP einverstanden.

### **Personelles**

Mit dem Netzbeschluss im NAF werden 400 Kilometer kantonale Strassen an den Bund übergehen. Dadurch steigt gemäss ASTRA beim Bund der Personalbedarf. Die SVP fordert den Bundesrat auf, im Interesse der Steuerzahlenden darauf zu achten, dass für diese

neuen Bundesstellen soweit möglich Personal aus den Kantonen übernommen wird. Gleichzeitig sind die dort Verantwortlichen darauf aufmerksam zu machen, dass ihre Personalbestände entsprechend nach unten korrigiert werden. Zudem sind als Priorisierung Stellenumlagerungen innerhalb des UVEK vorzunehmen (z.B. vom BAFU zum ASTRA).

#### **Sicherung der Konjunktur und der Arbeitsplätze im Tiefbau**

Die geplanten Ausgaben für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen (2020-2023) der Nationalstrassen, für den Bau der zweiten Röhre des Gotthard Strassentunnels sowie für die Projekte des Ausbauschnittes 2019 des STEP Nationalstrassen in der Höhe von insgesamt rund 4,651 Milliarden Franken, machen rund 20 Prozent der gesamten Nachfrage im Tiefbau aus. Sie leisten somit einen Beitrag zur Sicherung der Konjunktur der Schweizer Wirtschaft und der Arbeitsplätze in der Bauchbranche.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassungsantwort.

Mit freundlichen Grüssen

**SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI**

Parteipräsident

Stv. Generalsekretärin



Albert Rösti  
Nationalrat



Silvia Bär



Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse  
Zentralsekretariat / Secrétariat central  
Theaterplatz 4, 3011 Bern  
Postfach / Case postale, 3001 Bern  
Tel. 031 329 69 69 / [www.spschweiz.ch](http://www.spschweiz.ch) / [www.pssuisse.ch](http://www.pssuisse.ch)

Per Mail an: [netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

Bern, 26. April 2018

**Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazu gehörenden Verpflichtungskredit: Stellungnahme SP Schweiz**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir wie gewünscht anhand des Fragebogens gerne nutzen.

**Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

**1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?**

Die NAF-Vorlage wurde am 12. Februar 2017 in einer Volksabstimmung angenommen und damit auch die Schaffung eines Fonds für Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr. Mit dem NAF tritt das STEP Nationalstrassen in Kraft sowie der Bundesbeschluss über den Netzbeschluss und damit verbunden erfolgt die Aufnahme von 400 Kilometern kantonaler Strassen ins Nationalstrassennetz ab 2020. Für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen beantragt der Bundesrat mit dieser Vorlage nun einen vierjährigen Zahlungsrahmen, für Kapazitätserweiterungen sowie grössere Vorhaben einen Verpflichtungskredit. Gestützt darauf schlägt er die Mittelfreigabe für die Erweiterungsprojekte des Ausbauschnitts 2019 vor.

**Konkret geht es um die folgenden Beiträge und Beschlüsse**

Mit dem Bundesbeschluss über den *Zahlungsrahmen Nationalstrassen für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen* sollen für 2020–2023 8,156 Milliarden Franken bewilligt werden. Davon fallen zwischen 432 und 454 Millionen Franken pro Jahr auf den Betrieb, das heisst auf Massnahmen zur Sicherstellung der Betriebsbereitschaft und der Sicherheit des Netzes. Für die Erhaltung der Nationalstrassen und ihrer technischen Einrichtungen wird von 1,102 bis 1,150 Milliarden Franken pro Jahr ausgegangen. Rechtliche Vorschriften, Normen und Richtlinien erfordern bauliche Ergänzungen mit Kosten von 617 bis 737 Millionen pro Jahr.

Der *Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz, für den Ausbauschnitt 2019 und für die Planung von Projekten nach 2019* beinhaltet einen Betrag von 4,651 Milliarden Franken. Dieser setzt sich wie folgt zusammen:

- Grösseres Vorhaben, d.h. 2. Röhre des Gotthard-Strassentunnels: 2,084 Milliarden Franken.
- Ausbauschnitt 2019 mit den Projekten Crissier, Bypass Luzern inkl. Ergänzung Süd (Kriens–Hergiswil), Rotsee–Buchrain (Ausbau Nord), Umfahrung Le Locle: 2,267 Milliarden Franken.

- Planerische Bearbeitung inkl. Landerwerb weiterer Projekte als Teil des Verpflichtungskredits für den Ausbauschritt 2019 und grössere Vorhaben: 300 Millionen Franken.

Der Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen legt fest, welche Projekte dem Ausbauschritt 2019 zugeteilt sind.

#### **Massnahmen, die zu Kapazitätserweiterungen führen, lehnen wir ab**

**Die SP hat die NAF-Vorlage abgelehnt, auch wenn das Anliegen, analog zum Bahnfonds FABI einen Strassenfonds zu schaffen, nachvollziehbar ist. Das Parlament hat aber die ursprüngliche Vorlage stark verschlechtert. Der anfängliche Finanzierungsmix zwischen Geldern aus der Bundeskasse und Benzinpreiserhöhung wurde ins Gegenteil verkehrt und belastet die Bundeskasse massiv. U.a. aus diesem Grund bewerten wir auch die nun zur Diskussion stehende Vorlage kritisch, auch wenn wir den Volksentscheid zum NAF natürlich respektieren. Den in dieser Vorlage vorgeschlagenen Projekten, die zu einer Kapazitätserweiterung führen, stehen wir aber kritisch-ablehnend gegenüber. Die SP hat auch den Bau einer zweiten Röhre des Gotthard-Strassentunnels abgelehnt und sich in der Referendumsabstimmung gegen dieses unnötige und teure Bauwerk gewehrt.**

Gemäss Vernehmlassungsbericht werden 2040 ohne Gegenmassnahmen gegen 400 Kilometer des Nationalstrassennetzes regelmässig überlastet sein. Das Fazit lautet, dass die Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen nur dann aufrechterhalten werden könne, wenn deren Kapazität mittel- bis langfristig markant gesteigert werde. Angesichts der Herausforderungen als Folge der Klimaüberhitzung teilen wir diese Haltung nicht. U.E. braucht es vielmehr zusätzliche Massnahmen in Bezug auf öV, Fuss- und Veloverkehr, Verkehrsverlagerung und intelligente Mobilitätslösungen mit Hilfe der Digitalisierung und nicht noch mehr Beton.

Massnahmen, die als *Ausbau im Sinne von Anpassungen* gelten wie Lärmschutz, Filtration von Strassenabwasser oder Wiederherstellung unterbrochener Wildtierkorridore unterstützen wir, da diese in der Summe eine positive Wirkung auf die Umwelt haben dürften. Die Umsetzung des Ausbaus 2019, wie vom Bundesrat vorgeschlagen, führt aber insgesamt zu Mehrverkehr und zu höheren Emissionen von Luftschadstoffen und Klimagasen. Die Erweiterungsprojekte des Ausbaus 2019 haben negative Auswirkungen auf die Bodenversiegelung und führen aufgrund höherer Verkehrsleistung zu stärkeren Emissionen von Luftschadstoffen. Es kommt zu Eingriffen in die Umwelt und zu höherer Flächenbeanspruchung, zu einer Beeinträchtigung der Landschaft und zu einer negativen Trennwirkung für die Fauna. Die erhöhten Kapazitäten erhöhen die räumliche Ausdehnung der Agglomerationen und damit die weitere Zersiedlung. Die Annahme, dass die Kapazitätserweiterung das Stauaufkommen verringert, können wir in dieser pauschalen Form nicht teilen. Mehrkapazitäten führen, wie bisherige Erfahrungen zeigen, meist zu Mehrverkehr. **Die Aussage im Vernehmlassungsbericht, dass die Projekte des Ausbaus 2019 in der Summe einen positiven Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung leisten, teilen wir aufgrund dieser Einschätzung nicht.**

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

Gemäss Verkehrsperspektiven des ARE wird die Verkehrsleistung auf der Strasse bis 2040 im MIV um 18 % ansteigen. Wir sind der Meinung, dass diese Zunahme nicht einfach automatisch als gegeben betrachtet werden sollte. Massnahmen zur Erhöhung des Anteils beim öV, beim Fuss- und Veloverkehr sowie bei der Verlagerung von Gütern auf die Schiene sollten verstärkt angegangen werden. Es braucht auch Überlegungen mit Blick auf gesamtgesellschaftliche Entwicklungen. Dazu gehören Förderung von Homeoffice in Berufen, wo das möglich ist, Carsharing und Carpooling etc. Aus unserer Sicht fehlen Überlegungen und Strategien, die dazu beitragen, den MIV zu verlagern bzw. dessen Anteil am Verkehr insgesamt zu senken. Eine Massnahme, die wir in diesem Zusammenhang unterstützen, ist das Mobility Pricing. Ein solches soll verbrauchsabhängig ausgestaltet werden, zur Verkehrslenkung, aber auch -senkung beitragen und sozialen Kriterien Rechnung tragen.

Auch die Potentiale der Digitalisierung sollten verstärkt genutzt werden. Im Postulatsbericht zum automatisierten Fahren hat der Bundesrat die Chancen und Risiken der Digitalisierung aufgezeigt und dargelegt, dass die neuen Technologien das Verkehrssystem grundlegend beeinflussen werden. Auch wenn unklar ist, mit welchem Tempo und in welchem Ausmass sich automatisierte Fahrzeuge durchsetzen, sollten die Potenziale der neuen Technologien, verkehrsträgerübergreifende Angebote zu

verbessern, die Auslastung der Fahrzeuge zu erhöhen und die Infrastrukturen besser zu nutzen, stärker in die Diskussionen einbezogen werden. Der Vernehmlassungsbericht ist u.E. in diesem Bereich zu zögerlich und setzt zu stark auf Ausbau.

### **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?**

Der Finanzbedarf für den Unterhalt des Nationalstrassennetzes liegt 2020–2023 jährlich zwischen 1,029 und 1,077 Milliarden Franken. Der Bundesrat geht davon aus, dass der Substanzerhalt dann sichergestellt ist, wenn der Aufwand für den Unterhalt 1,2 % des Wiederbeschaffungswerts entspricht. Dieser beläuft sich derzeit auf über 81 Milliarden Franken. Der Finanzbedarf für den Unterhalt der NEB-Strecken liegt bei 72 bis 74 Millionen Franken jährlich.

Wir sind damit einverstanden, dass beim angestrebten Zustand des Nationalstrassennetzes ein vollständig „guter“ Zustand des gesamten Netzes ein unrealistisches Ziel darstellt, das nur mit unverhältnismässig hohem Mitteleinsatz erreichbar wäre. Ebenfalls sind wir damit einverstanden, dass ein mehrheitlich „schlechter“ oder gar „alarmierender“ Zustand aus Sicherheitsgründen nicht akzeptabel wäre, da er eine Gefahr für die Verkehrsteilnehmenden bedeuten würde. In diesem Sinne sind wir mit der Festlegung eines durchschnittlichen Zustands des Nationalstrassennetzes auf einen bestimmten Wert einverstanden. Da gegenüber 2008 in allen Fachbereichen eine leichte Zustandsverschlechterung feststellbar wurde und der in den letzten Jahren getätigte Unterhalt nicht ausreichte, um den Substanzerhalt vollumfänglich sicherzustellen, sind wir mit den Massnahmen zum *Unterhalt* einverstanden.

Auch Massnahmen, die den Ausbau im Sinne von Anpassungen betreffen wie Lärmschutz, Filtration von Strassenabwasser oder Wiederherstellung unterbrochener Wildtierkorridore können wir grundsätzlich unterstützen, sofern damit keine Kapazitätserhöhung verbunden ist.

Ausbauten, die mit einer Kapazitätserhöhung verbunden sind, stehen wir, wie ausgeführt, kritisch bzw. ablehnend gegenüber.

### **Grössere Vorhaben**

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

Bei grösseren Vorhaben handelt es sich gemäss Vernehmlassungsbericht um Ausbauten, die keine Kapazitätserweiterung darstellen, die aufgrund ihrer Dimension und/oder ihrer Auswirkungen aber einen politischen Grundsatzentscheid erforderlich machen. Ein Ausbauprojekt wird den grösseren Vorhaben zugewiesen, wenn es gewisse Kriterien kumulativ erfüllt: Es handelt sich um eine *isolierte* Anlage, die für die Instandsetzung und/oder den verlässlichen Betrieb der Infrastruktur erforderlich ist, aber keine Kapazitätserweiterung darstellt. Ergänzend müssen solche Vorhaben substanziellen Mittelbedarf nach sich ziehen. Das Kriterium ist erfüllt, wenn die Aufwendungen höher als 500 Millionen Franken sind oder wenn der durchschnittliche Mittelbedarf für ihre Realisierung pro Jahr mehr als 10 % des Gesamtbedarfs der Ausbauten im Sinne von Anpassungen darstellt. Im Weiteren fällt eine isolierte Anlage unter ein grösseres Vorhaben, wenn ihre Realisierung politisch kontrovers diskutiert wird und/oder mit weitreichenden Auswirkungen auf Bevölkerung, Raum und Umwelt verbunden ist. Die 2. Röhre Gotthard-Strassentunnel, die 2027 in Betrieb gehen sollte, erfüllt diese Kriterien. Weitere Projekte, die im ausgeführten Sinne als grössere Vorhaben bezeichnet werden könnten, sind gemäss Vernehmlassungsbericht nicht absehbar.

Die genannten Kriterien sind auf die zweite Röhre zugeschnitten und scheinen extra für dieses Projekt konzipiert zu sein, zumal kein anderes grösseres Vorhaben in Sicht ist. Wir lehnen, wie bereits ausgeführt, den Bau einer zweiten Röhre ab, sind aber einverstanden damit, dass die Kriterien für ein grösseres Vorhaben hoch sind und dass diese kumulativ erfüllt sein müssen. **Besonderen Wert legen wir auf die Vorgabe, dass damit keinerlei Kapazitätserweiterungen verbunden sein dürfen.**



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

Da der Bau in einer Volksabstimmung eine Mehrheit fand, bleibt uns an dieser Stelle nur die Möglichkeit, folgende Anforderungen an das Projekt zu stellen: Ab 2030 stehen beide Röhren zur Verfügung. Im Gesetz ist verankert, dass immer nur eine Spur pro Richtung offen sein darf. **Wir verlangen mit Nachdruck, dass das vom Bundesrat gemachte Versprechen, dass es zu keiner Kapazitätserweiterung kommt, auch in einer langfristigen Optik eingehalten wird.** Der Bau muss zudem höchsten ökologischen sowie sozialen Standards genügen.

## Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

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

Wir sind mit der dargelegten Langfristperspektive des Nationalstrassennetzes nicht einverstanden, sofern damit Kapazitätserweiterungen verbunden sind. Die generelle Aussage im Vernehmlassungsbericht, dass das Nationalstrassennetz innerhalb und zwischen den metropolitanen und den grossstädtischen Gebieten konsequent auf mindestens 2x3-Spuren auszubauen ist, lehnen wir dezidiert ab. Das Ziel, die Leistungsfähigkeit der Nationalstrasseninfrastruktur sicherstellen, ist u.E. zu sehr auf die Wirtschaft und deren Bedürfnisse zugeschnitten und führt zu Kapazitätserweiterungen mit unerwünschten Auswirkungen für Mensch, Umwelt und Klima. Das im Bericht ebenfalls genannte Ziel, die negativen Auswirkungen der Mobilität auf Mensch und Umwelt auf ein langfristig unbedenkliches Niveau zu vermindern, ist prioritär zu verfolgen, da von den Infrastrukturnetzen ein erhebliches Risiko für die Umwelt sowie für Sicherheit, Gesundheit und Lebensqualität der Bevölkerung ausgeht. Die qualitative Analyse der Projekte, die auch nicht direkt monetarisierbare Indikatoren umfasst, sollte einen hohen Stellenwert haben.

Auch die Anliegen von Bewohnerinnen und Bewohnern, namentlich in Agglomerationsgebieten, die entlang von Nationalstrassen liegen, müssten verstärkt berücksichtigt werden. Insbesondere in Gebieten mit Wachstumsdynamik, woraus auch quartierfremde Zusatznutzungen mit entsprechender Verkehrsnachfrage resultieren, besteht Handlungsbedarf. Dem Erhalt und der Förderung einer hohen Lebensqualität in Wohnquartieren muss deshalb besondere Beachtung geschenkt werden. Dazu gehören Massnahmen zur wirksamen Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs und zur Verschiebung des Modalsplits zugunsten des öV und des Fuss- und Veloverkehrs und nicht weitere Ausbauten.

Als *Betrieb* der Nationalstrassen gelten die Instandhaltung, das Verkehrsmanagement und die Schadenwehr. Der Betrieb umfasst Massnahmen, die für die Sicherheit und die Verfügbarkeit der Nationalstrassen notwendig sind (Winterdienst, Pflege von Mittelstreifen und Böschungen, Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen sowie Reinigung von Entwässerungsleitungen, Rastplätzen und Unfallstellen). Zum *Unterhalt* gehören der Unterhalt im engeren Sinn und der Ausbau im Sinne von Anpassungen. Der *Unterhalt im engeren Sinn* umfasst Arbeiten, die der Erhaltung der Nationalstrassen und ihrer technischen Einrichtungen dienen, einschliesslich Austausch von Elementen, deren Funktionsfähigkeit nicht mehr gewährleistet ist. Wird der Unterhalt vernachlässigt, schadet dies der Verkehrssicherheit und führt zu wachsenden Schäden inkl. hohen Folgekosten. Der Unterhalt im engeren Sinn muss deshalb zusammen mit dem Betrieb in jedem Fall Priorität haben.

Der *Ausbau im Sinne von Anpassungen* umfasst bauliche Ergänzungen an der bestehenden Infrastruktur ohne Kapazitätserhöhung, die aufgrund neuer rechtlicher Vorschriften, Normen und Richtlinien erforderlich sind. Dazu gehören Massnahmen zum Lärmschutz, zur Filtration von Strassenabwasser, zum Bau von Wildtierpassagen, zur Erhöhung der Tunnelsicherheit oder zum Umbau von Anschlüssen. Den Ausführungen zu diesem Bereich gemäss Vernehmlassungsbericht können wir uns grundsätzlich anschliessen.

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

Als national tätige Partei äussern wir uns zu generellen Grundsätzen, die wir an Strassenbauprojekte stellen. Was den *Projektumfang* angeht, sind die betroffenen Kantone und Gemeinden kompetent, um dies abschätzen zu können.

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

Es ist nachvollziehbar, dass es eine Konzentration der Massnahmen auf Abschnitte mit dem grössten Handlungsdruck, insbesondere in den Agglomerationen, geben soll, mit denen die gravierendsten Engpässe beseitigt oder verkehrs- und sicherheitstechnische Mängel behoben werden sollen. Abhilfe soll u.E. aber über eine Stärkung des öV sowie des Fuss- und Veloverkehrs insbesondere im Rahmen der Agglomerationsprogramme geschaffen werden. Das ist vor allem in Gebieten von Bedeutung, in denen der öV-Anteil verglichen mit dem Gesamtverkehr tief ist und die Potenziale für eine Verlagerung entsprechend hoch sind. Unter "Massnahmen in den Agglomerationen" verstehen wir gezielt auch verkehrsberuhigende Massnahmen an neuralgischen Orten mit hohem Verkehrsaufkommen. Zudem sollen Instrumente zur intelligenten Verkehrslenkung sowie zur Reduktion beim MIV gefördert werden. Der Rückbau nicht mehr benötigter Strassenteilstücke sollte unterstützt werden. Das Schaffen von Netzredundanzen erachten wir nicht als die zielführendste Variante, da Mehrverkehr die Folge sein dürfte. Dem Bau neuer Netzelemente stehen wir, wie ausgeführt, grundsätzlich ablehnend gegenüber. Ausbauten stehen im Widerspruch zu einem sorgfältigen Umgang mit dem Boden und dem Schutz von Umwelt und Klima.

Je nach spezifischer Situation in einem Kanton, einer Region oder einer Gemeinde und wenn ein solches Projekt auf einem demokratisch legitimierten Entscheid der Bevölkerung beruht, kann ein Ausbau aber auch eine zielführende Lösung sein. Der Ausbau des Nationalstrassennetzes führt aber auch zu teuren Anpassungen mit entsprechenden Folgekosten auf dem gesamten lokalen Strassennetz von Kantonen, Gemeinden bzw. Agglomerationen, die entsprechend finanziert werden müssen.

In jedem Fall gewichten wir die Unterhaltsfähigkeit als zentrales Kriterium, insbesondere auch, was Tunnel und Brücken angeht. Vorhaben, die zur Unterhaltsfähigkeit der Nationalstrassen notwendig sind, müssen in jedem Fall prioritär und vor jedem Ausbau realisiert werden.

## **Weitere Bemerkungen**

### **9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

Erweiterungsprojekte als Folge von STEP Nationalstrassen führen zu einer direkten Konkurrenzierung von öV-Angeboten. Aus Gründen der Ökologie und der hohen Kosten, die für den öV aufgewendet werden, ist diese Konkurrenz nicht wünschenswert. Diesem Umstand muss bei der künftigen Verkehrsplanung grosses Gewicht beigemessen werden.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen  
SP Schweiz



Christian Levrat  
Präsident SP Schweiz



Chantal Gahlinger  
Politische Fachsekretärin SP Schweiz



Sozialdemokratische Partei  
Kanton Thurgau

Eidgenössisches Departement  
für Umwelt, Verkehr, Energie  
und Kommunikation UVEK  
3003 Bern

Kreuzlingen, 27. April 2018

**Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020 - 2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit**

**SP Thurgau**

Nina Schläfli  
Präsidentin  
Schmittenstrasse 18  
8280 Kreuzlingen

[nina.schlaefli@sp-tg.ch](mailto:nina.schlaefli@sp-tg.ch)

[www.sp-tg.ch](http://www.sp-tg.ch)  
[www.linksrum.ch](http://www.linksrum.ch)

## **Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,  
sehr geehrte Damen und Herren

Gemäss Schreiben vom 17. Januar 2018 sind neben den Kantonen auch interessierte Kreise zur Stellungnahme zur erwähnten Vorlage eingeladen. Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, uns als Kantonalpartei zu dieser Vorlage vernehmen zu lassen. Wir bedanken uns für diese Möglichkeit.

Vor dem Hintergrund der kontrovers diskutierten Thurgauer Strassenprojekte Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) und Oberlandstrasse (OLS) hat sich unsere Partei in den vergangenen Jahren mit verkehrspolitischen Konzepten sowie deren Auswirkungen auseinandergesetzt. Wir äussern uns deshalb vor allem zu den Planungen mit Ostschweizer Bezug.

## **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

(Frage 1 und 2 des Fragenkatalogs)

Wir sind damit einverstanden der Funktionsfähigkeit des bestehenden Nationalstrassennetzes höchste Priorität einzuräumen.

Zu Recht wird im erläuternden Bericht auf den Seiten 60 und 61 in den Kapiteln 4.4., 4.5. und 4.6. auf die Zielkonflikte hingewiesen, welche die Erweiterungsprojekte des STEP Nationalstrassen mit sich bringen. Der Vermeidung von Problemverlagerungen, schädlichen Auswirkungen auf Umwelt und Raumordnung, sowie der direkten Konkurrenzierung des ÖV-Angebotes ist grösste Beachtung zu schenken.

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

Frage 3 des Katalogs:

Der Zahlungsrahmen ist aus unserer Sicht nachvollziehbar und richtig.

## **Grössere Vorhaben**

Frage 4 und 5 des Katalogs:

Wir äussern uns nicht zu diesem Teilbereich, da wir generell zur Entwicklung des Nationalstrassennetzes Stellung nehmen und uns im Übrigen, wie eingangs erwähnt, auf Planungen beschränken, die die Ostschweiz betreffen.

## **Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen**

Frage 6 des Katalogs:

Wir sind mit der hier skizzierten Langfristperspektive des Nationalstrassennetzes einverstanden.

Frage 7 des Kataloges:

Das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen wurde aufgrund der Erhebung heutiger Schwachstellen und aufgrund plausibler Prognosen erarbeitet. Wir gehen davon aus, dass es somit bezüglich Umfang der Projekte vollständig ist.

Frage 8 des Kataloges:

Wir gehen davon aus, dass innerhalb der vorliegenden Liste die Aspekte priorisiert werden; dass also das erste Kriterium das wichtigste, das zweite Kriterium das zweitwichtigste usw. ist. Von untergeordneter Bedeutung müssen dementsprechend die weiteren Kriterien sein. Zum fünften Kriterium «Projektierungsstand»: Es wäre aus unserer Sicht systemfremd und unverständlich, wenn ein Vorhaben priorisiert würde, weil ein ausgearbeitetes Projekt vorliegt, obwohl es dabei nicht den Kriterien 1 bis 4 entspricht.

### **Weitere Bemerkungen**

Frage 9 des Kataloges:

Gestatten Sie uns, hier auf das Thurgauer Projekt «BTS» einzugehen.

### **Der Netzbeschluss von 2012**

Die Thurgauer Stimmberechtigten haben 2012 dem Netzbeschluss BTS/OLS mit 54.6% Ja zugestimmt, ein relativ klares Abstimmungsergebnis. Sechs Jahre nach dieser Volksabstimmung - und aufgrund der in der Zwischenzeit gesammelten Erkenntnisse - muss dieses Resultat kritisch hinterfragt werden.

Ernsthafte Zweifel, ob dieses Resultat weiterhin die heutige Haltung der Bevölkerung wiedergibt, sind angebracht:

- Die Botschaft des Regierungsrates zur Volksabstimmung vom 23. 9. 2012 argumentierte, dass der «Bau der BTS und deren Finanzierung damit aller Voraussicht nach mit Wirkung per 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen wird». Heute ist sowohl der «Übernahmetermin» von 2014 obsolet als auch das klare Versprechen der Finanzierung durch den Bund mehr als fraglich.
- In der gleichen Botschaft wird die «rund 800 Millionen Franken teure BTS» erwähnt. Inzwischen hat das DBU des Kantons Thurgau diese «Berechnung» nach oben korrigiert. Gemäss Info vom 16.3.2016 an die Raumplanungskommission betragen die Kosten 1.550 Mrd, also fast doppelt so viel.
- 29 der 80 Thurgauer Gemeinden sagten Nein zum Netzbeschluss. Aufschlussreich ist das Nein jener acht Gemeinden, die eigentlich mit der OLS hätten entlastet werden sollen.
- Am 23.9.2012 wurde auch über eine moderate Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer zur Finanzierung der OLS abgestimmt. Dass diese mit 59.9% abgelehnt wurde, verrät auch keine grosse Begeisterung der Bevölkerung für Strassenbau bzw. dessen Finanzierung aus kantonalen Finanzmitteln.

Folgende Argumente dürften auch weiterhin für die übergeordnete Verkehrsplanung des Bundes relevant sein:

- Zusätzlicher Verkehr in die Stauzone Winterthur-Zürich: Mit dem Ausbau eines neuen Zubringers - eben der BTS - würde noch mehr Verkehr in diesen Stauraum (Winterthur-Zürich Nord) geführt. Dieses Argument entspricht einem Kriterium (Phase 2) für die Zuteilung der Projekte in die Prioritätsstufen: Vermeidung von Problemverlagerungen.
- Parallelausbau Schiene und Strasse: Der öffentliche Verkehr ist auf der Thurtal-Aachtalstrecke vorbildlich ausgebaut. Das Vorhaben, parallel zur Schiene eine Hochleistungsstrasse zu bauen, gefährdet den ÖV und widerspricht raumplanerischen Grundsätzen. Auch das Gesamtverkehrskonzept Thurgau weist auf diese Problematik hin: Die BTS erhöht andererseits die Kapazitäten und verkürzt die Reisezeiten im Strassenverkehr. Damit konkurriert sie den gut ausgebauten öffentlichen Verkehr und fördert die Verkehrsverlagerung auf der Ost-West-Achse Richtung MIV. Auch dieses Argument entspricht einem Kriterium für die Zuteilung der Projekte in die Prioritätsstufen: Vermeidung einer Konkurrenzierung des öffentlichen Verkehrs.
- Fragwürdiger Nutzen: Die Gegner der BTS-Planung zweifelten ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis bzw. ein positives Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis an, als man noch von Gesamtkosten von 800 Millionen Franken ausging. Umso negativer muss die Analyse ausfallen, wenn heute von 1.550 Mrd. Franken auszugehen ist. Massgeblich sind zwei Fakten: Erstens die geringen DTV-Zahlen und zweitens bleibt die Entlastungswirkung gering, weil es sich überwiegend um Binnen- und Zielquellverkehr handelt.

Schlussbemerkung: Wir gehen davon aus, dass der Bund bei seinen Planungsgrundsätzen und Prioritäten bleibt und somit die Geldmittel da einsetzt, wo sie tatsächlich gebraucht werden: Beim Unterhalt des Nationalstrassennetzes und für einen massvollen Ausbau im Sinne von dringend notwendigen Engpassbeseitigungen. In diesem Sinne halten wir Ihren Entscheid die Bodensee-Thurtalstrasse keinem Realisierungshorizont zuzuteilen für sachlich richtig. In diesem Sinne bitten wir Sie, unsere Anmerkungen bei der Beurteilung mitzubedenken.

Für die Geschäftsleitung der SP Thurgau

Nina Schläfli

Präsidentin SP Thurgau und Kantonsrätin



Frau Bundesrätin  
Doris Leuthard  
Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Per E-Mail an:  
[netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

Altdorf, 30. April 2018

**Stellungnahme der Alpen-Initiative zum Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2020-2023 und Ausbauschritt 2019 Nationalstrasse**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns eingeladen, zum Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2020-2023 und Ausbauschritt 2019 Nationalstrasse Stellung zu nehmen. Dafür danken wir Ihnen herzlich und schicken Ihnen hiermit unsere Antworten auf den Fragekatalog.

Die Alpen-Initiative setzt sich für den Schutz des Alpengebietes vor dem Gütertransitverkehr ein. Hauptziel ist die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und somit die Umsetzung des Alpenschutzartikels der Bundesverfassung.

Die Alpen-Initiative lehnt die Vorlage grundsätzlich ab. Die Vorlage schafft mit der 2. Strassen-Röhre am Gotthard die potentiellen Voraussetzungen für eine Erhöhung der Kapazität der Strassentransitachsen. Zusätzlich haben einzelne Projekte möglicherweise negative Effekte auf die Erreichung des Verlagerungsziels. Vor diesem Hintergrund fordert die Alpen-Initiative eine vertiefte Prüfung der Auswirkungen der Projekte des Ausbauschrittes 2019, insbesondere des Bypass Luzern, auf die langfristige Umsetzung des Alpenschutzartikels.

Der Verkehr ist bereits heute das grösste Klimaproblem der Schweiz. Auch werden die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung und der Lärmschutzverordnung nicht immer eingehalten. Das Verlagerungsziel für den Güterverkehr auf der Strasse wird voraussichtlich erst verspätet erreicht. Vor diesem Hintergrund kritisiert die Alpen-Initiative die einseitige Ausrichtung der Vorlage auf Wachstumsprognosen des Verkehrs. Die Alpen-Initiative fordert die Einnahme einer umfassenden Sichtweise, welche umweltpolitische, umweltrechtliche und gesellschaftliche Grundsätze einschliesst: Verkehrssteuernde Massnahmen, beispielsweise die Anpassung und Erhöhung der LSVA, die Einführung einer Alpentransitbörse (ATB) oder einer Alpentransitabgabe (Toll Plus), müssen stärker in die Infrastrukturplanung

miteinbezogen werden. Nur so kann die Schweiz ihre umwelt- und klimapolitischen Ziele langfristig erreichen.

Die Alpen-Initiative basiert sich in ihrer Vernehmlassungsantwort grösstenteils auf die Vorlage des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Abweichende Antworten und Präzisierungen sind fett markiert. Weiterführende und ergänzende Kommentare der Alpen-Initiative finden Sie im Fragenkatalog.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

Mit freundlichen Grüssen



Jon Pult  
Präsident der Alpen-Initiative



Remco Giovanoli  
Koordinator Bundespolitik

## **Antworten der Alpen-Initiative zum Fragenkatalog bezüglich der Vernehmlassungsvorlage «Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35»**

### **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

*Frage 1: Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?*

Nein, aus folgenden fünf Gründen:

1. Den vorsorglichen Landerwerb von Nationalstrassenprojekten die noch nicht per Bundesbeschluss STEP Strasse beschlossen worden sind, wie er nun in Vorlage 2 dem Parlament unterbreitet werden soll, lehnen wir aus demokratiepolitischen, rechtlichen und raumplanungspolitischen Gründen klar ab. Wir verweisen darauf, dass für die Bahnprojektlisten STEP Schiene kein analoges Vorgehen besteht (siehe Frage 4). Wir fordern deshalb, den Verpflichtungskredit von Vorlage 1 entsprechend um 300 Mio. zu kürzen und Buchstabe c von Artikel 1 ersatzlos zu streichen.
2. Projekte, die Pannestreifen-Umnutzungen enthalten, erfüllen unserer Ansicht nach sämtliche gesetzlichen Kriterien für die referendumsfähigen Projektlisten des strategischen Entwicklungsprogramm STEP Strasse und sind deshalb bei den jeweiligen STEP-Ausbauschritten aufzuführen (siehe Frage 4).
3. Wie in Frage 3 ausgeführt unterstützen wir vier der sechs im erläuternden Bericht definierten Ziele an das Nationalstrassennetz. Die Ziele Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit lehnen wir in Form der im Bericht festgehaltenen Definition ab.
4. Durch den überraschenden Entscheid des Bundesrates, dass zur Strassenfinanzierung, entgegen der Informationen an Parlament und Stimmbürger, keine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlages notwendig sei, sieht sich die Alpen-Initiative in ihrer Einschätzung bestätigt, dass mit der neuen Strassenfinanzierung (NAF und SFSVneu) insgesamt mehr Geld zusätzlich für den Strassenverkehr zweckgebunden wird, als überhaupt ausgegeben werden kann. Offensichtlich wurden mit der Verfassungsänderung zum NAF Gelder auf Vorrat beschafft. Stichhaltige Gründe, weshalb der Finanzbedarf der Nationalstrassen innerhalb von wenigen Monaten um in etwa 200 Mio. pro Jahr nach unten korrigiert wurde, konnten wir keine ausmachen. Offensichtlich existierend beim Bund zwei widersprüchliche Prognosen. Eine für die Zeit vor der Volksabstimmung, um möglichst viele Zusatzmittel aus der allgemeinen Bundeskasse zweckbinden zu können, und eine für die Zeit nach der Volksabstimmung. Wir halten dies für eine Irreführung der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger und des Parlamentes.
5. In Anbetracht der beim Budget 2018 der Eidgenossenschaft vorgenommenen Kürzungen sehen wir uns zudem in unserer Einschätzung bestätigt, dass der NAF zu Einsparungen bei den schwach gebundenen Ausgaben führt – insbesondere auch zu Lasten des öffentlichen Verkehrs, wie die massive Kürzung des eidgenössischen Parlamentes von 295 Mio. alleine für das Jahr 2018 zu Lasten der Einlage in den Bahninfrastrukturfonds anlässlich der Budgetberatungen zum Jahr 2018 (dem ersten Jahr mit NAF) gezeigt haben.

Im Gegensatz zu den bundesrätlichen Erläuterungen in der Botschaft zum NAF ist nun nicht nur für 2030, sondern bereits für 2019 eine erste Projektliste geplant.

*Frage 2: Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?*

Ja.

Wir beurteilen den erläuternden Bericht des Bundesrates als ausgesprochen lückenhaft. Ein Denken in verschiedenen Szenarien fehlt. Anstelle von rein angebotsseitigen Ausführungen zur Deckung der prognostizierten Nachfrage wäre der Bund in der Pflicht, die Entwicklung der Verkehrsnachfrage auf Nationalstrassen aktiv zu beeinflussen, **wie dies im Fall der Einführung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) für den Schwerverkehr getan wurde. Systeme des Verkehrsmanagements können die Verkehrsentwicklung nachhaltig steuern und haben einen mässigen Einfluss auf das heute ungebremste Verkehrswachstum. Im Bereich des Gütertransitverkehrs sollen Instrumente wie eine Alpentransitbörse (ATB, Artikel 6 des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes) oder eine Alpentransitabgabe (Toll Plus) eingeführt werden, um das Verkehrsaufkommen noch umweltverträglicher zu organisieren.**

Wir stellen fest, dass wir in vielen mit dem Nationalstrassenbau eng zusammenhängenden Politikfeldern aktuell mit einem eindeutig illegalen Zustand konfrontiert sind. Der Bund hat die Pflicht, dafür zu sorgen, dass die von ihm beschlossenen gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden. Die Nationalstrassenplanung muss aktiv so gestaltet werden, dass gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden können:

- **der Alpenschutzartikel (Artikel 84 der Bundesverfassung)**
- **das Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (STVG), insbesondere die Bestimmungen zur Verkehrskapazität (Artikel 3)**
- **das Güterverkehrsverlagerungsgesetz (GVVG), insbesondere Artikel 3 zum Verlagerungsziel**
- der Verbrauchsrichtwert für die Nutzung fossiler Energien gemäss der von Parlament und Volk beschlossenen Energiestrategie 2050 gesenkt werden kann (Art. 3 EnG)
- das aktuell gültige Sektorziel Verkehr der aktuellen Schweizer Klimapolitik, wonach die CO<sub>2</sub>-Emissionen des inländischen Verkehrs nicht höher als 1990 sein dürfen (CO<sub>2</sub>-V)
- Einhaltung sämtlicher aktuell gültigen Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung LRV
- Einhaltung sämtlicher aktuell gültigen Grenzwerte der Lärmschutzverordnung LSV
- Einhaltung der internationalen Verpflichtungen, welche die Schweiz durch Unterzeichnung des internationalen Klima-Abkommens von Paris eingegangen ist (insbesondere hinsichtlich eines fairen Schweizer Beitrags um die globalen Temperaturanstieg auf 1.5 bis 2 Grad Celsius zu beschränken)

Schliesslich muss der Bund auch respektieren, dass verschiedene Städte und Gemeinden (meist aufgrund von Volksentscheiden) sich ehrgeizigere Ziele gesteckt haben und vollständig auf Verkehr induzierenden Massnahmen auf Nationalstrassen auf dem Territorium dieser Gemeinden verzichten. Dies gilt insbesondere für

- kommunale Ziele zum Modal-Split
- kommunale Ziele zur 2000-Watt-Gesellschaft
- kommunale Ziele von Klimabündnis-Städten

Das Nationalstrassennetz soll ausschliesslich auf eine Art und Weise verändert werden, welche die Erreichung dieser gesetzlichen Ziele des Bundes und der Gemeinden erleichtert. Verschiedene vom

Bund vorgeschlagenen Projekte auf der Projektliste STEP Strasse 2019 verschärfen gemäss unserer Einschätzung die hier aufgelisteten Vollzugsdefizite. Vor dem Hintergrund der Verschlechterungen bezüglich der ökologischen Nachhaltigkeit hinsichtlich des Vollzugsdefizites der oben erwähnten gesetzlichen Ziele verblüfft es uns sehr, dass der Bundesrat in seinem erläuternden Bericht auf Seite 53 zum Schluss kommt, die STEP Strasse 2019 leiste einen insgesamt «positiven Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung.» Das Prinzip der Nachhaltigkeit postuliert bekanntlich, dass zukünftigen Generationen keine Lasten überbürdet werden sollen. Keinesfalls teilen können wir die bundesrätliche Aussage, wonach die «beantragten Mittel eine erhöhte Umweltqualität» darstellen würden (Seite 60 des erläuternden Berichts).

Auch die im Zweckartikel des NAF-Gesetzes festgelegten Bestimmungen, denen der Nationalrat nach intensiver Diskussion zugestimmt hat, sind unserer Ansicht nach nicht oder ungenügend erfüllt worden. Die dort geforderte Gesamtschau des Verkehrs muss gemäss Art. 2 NAFG explizit «alle Verkehrsträger einbeziehen», «wirksame alternativen gegenüber Infrastrukturbauten vorziehen» und «den Schutz der Umwelt beachten».

Zu keinem der vier in STEP Strasse 2019 vorgeschlagenen Bauprojekten Crissier, Bypass Luzern inkl. Ergänzung Süd (Kriens – Hergiswil), Ausbau Nord (Rotsee – Buchrain) und die Umfahrung Le Locle finden sich im erläuternden Bericht des Bundesrates Informationen

- **über die möglichen negativen Auswirkungen der Bauprojekte auf die Erreichung des Verlagerungsziels der Projekte Bypass Luzern und des Ausbaus Nord Rotsee – Buchrain**
- welche Alternativen zu Infrastrukturausbauten konkret geprüft worden sind
- ob alternativ zu den Nationalstrassenausbauten der Ausbau ökologischerer Verkehrsmittel wie zum Beispiel des öV geprüft worden ist
- ob der Umweltschutz inklusive aller auf dem Umweltschutzartikel der Bundesverfassung abstellende Gesetze (also zum Beispiel auch das CO<sub>2</sub>-Gesetz) beachtet werden
- ob die Siedlungsentwicklung nach innen mit diesen Nationalstrassenprojekten wirklich verbessert wird
- welche Tourismusregionen und Berggebiete durch die vorgeschlagenen Projekte konkret besser erschlossen werden

Die gesetzlichen Vorgaben von Art. 2 NAFG an den Bundesrat, eine Gesamtschau des Verkehrs vorzulegen, bevor der «Einsatz der Mittel» erfolgt, ist eindeutig nicht erfüllt. Zudem mussten wir feststellen, dass die aktuelle Politik des Bundesrates, die Verkehrsteilnehmenden zumindest im Rahmen von Pilotprojekten zusätzlich zu bepreisen, im erläuternden Bericht keine Erwähnung findet, obwohl dies sehr wohl Auswirkungen auf die Nutzer von Nationalstrassen hat.

Schliesslich sind wir auch der Ansicht, dass der bundesrätliche Bericht den technologischen, gesellschaftlichen und demographischen Wandel zu wenig berücksichtigt und viele vorhandene Lösungsansätze, die das Verkehrswachstum eindämmen und Staustunden reduzieren würden, ausser Acht lässt. Auf die Mängel in der präsentierten Langfristperspektive gehen wir in Frage 6 näher ein.

**Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für den Betrieb und den Unterhalt**

**sowie für den Ausbau im Sinne von Anpassungen**

*Frage 3) Sind die Aussagen zur Festlegung des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2020-2023 nachvollziehbar?*

Nein.

Wir anerkennen, dass Volk und Ständen im Februar 2017 entschieden haben, die Verfassungsbestimmungen zur Strassenfinanzierung zu ändern und respektieren diesen Entscheid. Die im erläuternden Bericht des Bundesrates aufgeführten Ziele für das Nationalstrassennetz (nämlich Verfügbarkeit, Leistungsfähigkeit, Wert- und Substanzerhalt, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Verträglichkeit) und die dort aufgeführten Definitionen dieser Begriffe gehen jedoch zum Teil über den von Volk und Ständen beschlossene neue Verfassungsbestimmung zum NAF hinaus.

In Art. 83 der Bundesverfassung ist von Benutzbarkeit die Rede, nicht von einer «täglichen und lückenlosen» Verfügbarkeit. Der Bund muss und kann kein staufreies Vorwärtskommen sicherstellen und Sperrungen der Nationalstrassen muss und kann der Bund auch nicht vermeiden.

In Art. 83 der Verfassung ist von «ausreichendem» Nationalstrassennetz die Rede und nicht von einem leistungsfähigen im Sinne von attraktivem Nationalstrassennetz. Beim Gegenvorschlag zur Veloinitiative hat es der Bundesrat nach der Vernehmlassung explizit entschieden, keinem «attraktiven» Velowegnetze in der Verfassung zu garantieren. Das Ziel des Wert- und Substanzerhaltes für Nationalstrassen ist ausreichend. Ein Ausbau, der sich ausschliesslich an der Nachfrage orientiert, lehnen wir ab.

Gemäss Zweckartikel des NAF-Gesetzes beabsichtigt der NAF die effiziente und umweltverträgliche «Bewältigung der für eine leistungsfähige Gesellschaft und Wirtschaft erforderlichen Mobilität» (Art. 2 NAFG). Eine leistungsfähige Gesellschaft und leistungsfähige Nationalstrassen sind keine Synonyme. Die Ziele «Verfügbarkeit» und «Leistungsfähigkeit» lehnen wir in der im erläuternden Bericht definierten Form ab, die Nationalstrassen-Ziele «Wert- und Substanzerhalt», «Sicherheit», «Wirtschaftlichkeit» und «Erträglichkeiten» unterstützen wir sehr und fordern den Bund auf, den Einsatz der finanziellen Mittel verstärkt auf die vier letztgenannten Ziele für das Nationalstrassennetz auszurichten.

Was die Herleitung des Mittelbedarfs für den Unterhalt betrifft unterstützen wir die auf Seite 14 des erläuternden Berichtes formulierten qualitativen Ziele. Diese Ziele erscheinen uns vergleichsweise bescheiden und sie sollten keinesfalls reduziert werden. Für ein reiches Land, das stolz darauf ist eines der besten Verkehrssysteme der Welt zu besitzen, wäre es nicht angebracht bezüglich des Nationalstrassenunterhalts tiefere Ziele zu setzen. Eine Schwächung der Ziele würde beispielsweise bedeuten, dass die Schweiz akzeptiert, dass ein Teil ihrer Kunstbauten oder Tunnel in «allarmierendem» Zustand wäre oder dass die durchschnittlichen Nationalstrassenbeläge nicht in «guten» Zustand wären.

Wir nehmen zur Kenntnis, dass der erläuternde Bericht auf Seite 28 festhält, dass in den Bereichen Tunnelsicherheit, Lärmschutz und Wildtierkorridore in den nächsten Jahren Nachholbedarf besteht, so



dass dafür steigende Mittel notwendig sind. **Die Alpen-Initiative betont zusätzlich, dass für die Finalisierung der Kontrollzentren für den Schwerverkehr mehr Mittel gesprochen werden müssen, so dass das Kontrollnetz – wie es im Konzept des Bundesrats von 2003 zur Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen definiert wurde – möglichst bald fertiggestellt wird.**

### **Grössere Vorhaben**

*Frage 4) Wie beurteilen Sie die Kriterien zur Festlegung der grösseren Vorhaben?*

Ablehnend.

Ausgesprochen ablehnend stehen wir dem vorgeschlagenen Vorgehen gegenüber bereits den Bundesrat zu beauftragen und entsprechende Gelder in der Höhe von 300 Mio. zu beschliessen, um den Landerwerb für Nationalstrassenprojekte voranzutreiben, die noch nicht durch einen Ausbauschritt STEP Strasse beschlossen worden sind. Die Ausführungen im erläuternden Bericht zu diesem neuartigen und im Zusammenhang mit dem NAF in keiner Art und Weise diskutierten Vorgehen erachten wir als ausgesprochen dürftig. Insbesondere ist uns schleierhaft, welche Rechtsgrundlage einen solchen vorsorglichen Landerwerb für Nationalstrassen erlauben soll. Vorsorglicher Landerwerb bedarf einer expliziten Rechtsgrundlage.

Wir sind der Ansicht, dass dadurch Sachzwänge geschaffen werden in Bezug auf Projekte, zu denen noch keine politische Diskussion stattgefunden hat. Das Parlament und bei einem allfälligen Referendum auch die Stimmbevölkerung, können nicht mehr gleich frei über die Realisierung oder Nicht-Realisierung von bedeutenden Nationalstrassenausbauten entscheiden, wenn auf diesem Weg bereits hunderte von Millionen für deren Planung ausgegeben würden, bevor überhaupt ein politischer Grundsatzentscheid zu den entsprechenden Projekten vorliegt. Sachgerecht und demokratiepolitisch unbedenklich wäre hingegen ein Vorgehen, das analog zur aktuellen Praxis von STEP Schiene wäre: Bei jedem Ausbauschritt STEP Strasse könnte festgelegt werden, welche Projekte des voraussichtlich nächsten Ausbauschritts planerisch vorangetrieben werden sollen. Bei STEP Schiene 2025 wurde bereits eine solche explizite Nennung aller für die folgenden Ausbauschritte (STEP Schiene 2030) zu planenden Projekte umgesetzt. Der aktuelle Vorschlag in Art. 1 Buchstabe c geht weit darüber hinaus. Nicht nur für Projekte des nachfolgenden Ausbauschrittes STEP Strasse 2030, sondern auch für STEP Strasse 2040 sowie unbestimmte «weitere Realisierungsschritte» sollen bereits Gelder ausgegeben werden können.

Wir fordern aus demokratiepolitischen und raumplanungsrechtlichen Gründen deshalb Buchstabe c von Artikel 1 ersatzlos zu streichen und den Kredit von Vorlage 2 entsprechend um 300 Mio. zu reduzieren.

Unverständlich ist für uns zudem, dass der Bund den neuen Artikel 11a des Nationalstrassengesetzes so auslegt, dass Projekte, die Umnutzungen von Pannestreifen enthalten, nicht Bestandteil der referendumsfähigen Projektlisten STEP sein müssen. Der Wortlaut des erwähnten Art. 11b NSG ist unserer Ansicht nach eindeutig: Sämtliche baulichen Nationalstrassenprojekte, die einem schrittweisen Ausbau des Nationalstrassennetzes gleichkommen, müssen in einem referendumsfähigen Ausbauschritt verzeichnet sein, bevor der Bund dafür finanzielle Mittel aus dem NAF entnehmen darf. Umnutzungen von

Pannestreifen stellen unbestrittenermassen erhebliche Kapazitätserweiterungen dar und bedürfen deshalb die gleiche demokratische Legitimation wie Engpassbeseitigungen. **Ausserdem führt die Umnutzung von Pannestreifen zu einer Erhöhung der Kapazität auf Kosten der Sicherheit.**

Wir fordern den Bund deshalb auf, die Projektliste STEP Strasse 2019, so zu ergänzen, damit alle Projekte mit Pannestreifen-Umnutzungen darauf verzeichnet sind und für die folgenden Projektlisten STEP Strasse 2030 und 2040 analog zu verfahren. Auch ein Vergleich mit dem Vorgehen für die Projektlisten STEP Schiene (Verzeichnis sämtlicher Strecken auf denen wesentliche Änderungen über mehrere Kilometer vorgenommen werden) spricht für ein solches Vorgehen.

Wir sind der Ansicht, dass neben den Pannestreifen-Umnutzungen alle weiteren sogenannten Anpassungsprojekte ebenfalls ins STEP aufgenommen werden müssen, sofern sie eine funktionale Wirkung aufweisen.

Wir teilen auch die Einschätzung im erläuternden Bericht Seite 29 nicht, wonach nur isolierte Anlagen mit Kosten *über* 500 Mio. (oder alternativ einem Anteil von über 10% der Summe aller Ausbauten im Sinne von Anpassungen) sogenannten «grössere Vorhaben» darstellen.

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

Ja.

Die 2. Röhre stellt zweifelslos ein grösseres Vorhaben dar, das keinesfalls als reine technische Anpassung gelten kann. Bundesrat und Parlament haben diesem Umstand Rechnung getragen, indem Sie dafür eine Gesetzesänderung beschlossen haben. Mit dem nach dem Entscheidungsprozess zur 2. Röhre in Kraft getretenen NAF wird in Form des neuen Art. 11a NSG die demokratische Mitbestimmung bei Nationalstrassenprojekten erhöht. Es wäre deshalb unverständlich und entgegen dem Willen des Gesetzgebers, wenn die bisherige Politik im gegenteiligen Sinne geändert würde. Beispielsweise kilometerlange Tunnelanierungen entlang der A13 oder im innerstädtischen Raum stellen ebenfalls in finanzieller, technischer und politischer Hinsicht eindeutig «grössere Vorhaben» und nicht etwa kleiner Vorhaben oder reine Anpassungen dar und müssen deshalb analog zum Vorgehen bei der 2. Gotthardröhre künftig in einem Bundesbeschluss zur Mittelfreigabe von «grösseren Vorhaben» explizit erwähnt werden.

Wir möchten betonen, dass im Gesetz explizit festgehalten wurde, dass der Bau der 2. Gotthardröhre mit keinerlei baulichen oder betrieblichen Kapazitätserweiterungen verbunden sein darf und erwarten entsprechend, dass dieses Versprechen auch umgesetzt und regelmässig von unabhängiger Seite überprüft wird.

Eine Freigabe von mehr als einer Spur pro Richtung – und sei sie auch nur vorübergehend – ist somit unter keinerlei Umständen zulässig. Dieses Versprechen gilt für die ganze Betriebszeit des von Parlament und Volk beschlossenen redundanten Systems mit mehr als einem befahrbaren Tunnel. Es würde gegen Treu und Glauben verstossen, würde sich der Bundesrat künftig nicht entschieden dafür

einsetzen, allfällige undemokratische politische Ideen von Dritten diesbezüglich nicht zumindest dem obligatorischen Referendum zu unterstellen.

### **Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen**

*Frage 6: Sind Sie mit der dargelegten Langristperspektive des Nationalstrassennetzes einverstanden?*

*Falls nein, was sollte geändert werden?*

Nein.

**Die Alpen-Initiative setzt sich für den Schutz des Alpengebietes vor dem Gütertransitverkehr ein. Hauptziel ist die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und die Umsetzung des Alpenschutzartikels der Bundesverfassung.** Für die Alpen-Initiative hat die Minimierung der Umweltbelastung, des Ressourcenverbrauchs, der gesellschaftlichen Beeinträchtigung sowie des ökonomischen Mitteleinsatzes deshalb oberste Priorität. Der Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden muss differenziert betrachtet werden und sollte nicht absolute Priorität haben. Eine nachhaltige Verkehrspolitik bedingt, dass in Zukunft die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs stärker gewichtet werden als heute und im Vergleich zu denjenigen von Verkehrsträgern mit grossem Ressourcenverbrauch.

In diesem Zusammenhang vermissen wir in der präsentierten Langfristperspektive insbesondere Überlegungen folgender Art:

- Verkehrsplanung auf Siedlungsentwicklung abgestimmt: Der VCS begrüsst, dass der Prognosezustand 2040 anhand der Verkehrsperspektiven 2040 des ARE, welche wiederum auf der prognostizierten Siedlungsentwicklung und Raumplanung beruht, vorgenommen wurde.
- Mehrverkehr durch Ausbau: Die mit den Ausbaumassnahmen in Aussicht gestellte «Engpassbeseitigung» ist trügerisch. Der Kapazitätsausbau mag kurzfristig die betroffenen Autobahn-Teilstücke entlasten. Mit Sicherheit wird er aber mittel- und langfristig noch mehr Verkehr generieren und damit zu noch grösseren Engpässen führen. Auf die vorgeschlagene Kapazitätserweiterung folgt unweigerlich der nächste Stau beim nächsten Flaschenhals. Zum Beispiel führt ein Ausbau der Autobahnstrecke Grauholz von sechs auf acht Spuren unweigerlich zu neuen Problemen.
- Fragwürdige Verkehrsprognosen: Die Prognosen für das Verkehrswachstum sind zu hoch bzw. werden nicht kritisch hinterfragt. Zu wenig berücksichtigt werden zum Beispiel steigende Energiepreise, die zusätzliche Bepreisung von Verkehrsteilnehmern, Resultate aus den eingeleiteten Massnahmen im Verkehrsmanagement oder die technologische Fahrzeugentwicklung, wie Fahrassistenzsysteme. Anstatt Massnahmen zu ergreifen, um das Verkehrswachstum einzudämmen, wird dieses mit dem Strassenausbau zusätzlich gefördert.

Gewisse Kriterien dieser Prognosen werden nach unserem Kenntnis-Stand nicht dynamisch betrachtet. Bei einer der Hauptprognosen der Verkehrsperspektiven 2040 des ARE, dass namentlich der Einkaufs- (38%) und Freizeitverkehr (32%) bis ins Jahr 2040 ein extremes Wachstum erfahren, ist nicht notwendigerweise der Fall. Gerade der Einkaufssektor, welcher vermehrt über den E-Commerce abgewickelt wird und Detailhändler tiefere Besucherzahlen verzeichnet, sollte in den nächsten Jahren abnehmen und kein so starkes Wachstum verzeichnen. Zudem können mit Massnahmen, wie Park-

platzbewirtschaftung, Reduktion der Anzahl an Parkplätzen, Fahrtenmodellen die MIV-Fahrten weiter reduziert werden. Der öV-Anschluss und die entsprechenden oben ausgeführten Massnahmen können auch im Freizeitverkehr, bspw. bei publikumsintensiven Anlagen (wie Sportstätten, Konzert- und Clublocations, Kinos, Museen, temporären Anlässen, etc.) eingesetzt werden. In diesen Feldern gibt es noch enormes Potenzial um dieses Verkehrswachstum zu dämpfen.

Es ist nötig, dass die Strasseninfrastruktur nicht nur für die Verkehrsspitzen dimensioniert wird. Ausserdem könnten mit einer zusätzlichen Bepreisung auch die externen Kosten des MIV verursachergerecht abgegolten werden. Damit würde der Verkehr geglättet und durch die Verteuerung (Inklusion der externen Kosten) wird die Nachfrage gesenkt. Vor diesem Hintergrund ist es sehr schwierig die Nachfrage zu prognostizieren.

Die ausgeführten Überlegungen zeigen deutlich, dass es schwierig ist Verkehrsmengen und Staustunden zu prognostizieren und künftige Engpässe zu identifizieren. Ob es jemals zu den regelmässig überlasteten 385 Kilometer des Nationalstrassennetzes kommen würde ist vor diesem Hintergrund schwer zu sagen.

Im erläuternden Bericht wird folgendes festgehalten: «Die Digitalisierung in der Mobilität kann zwar zu einer effizienteren Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen beitragen. Derzeit liegen aber noch keine ausreichend belastbaren Erkenntnisse vor, die den weiteren Ausbau der Nationalstrasseninfrastruktur grundsätzlich in Frage stellen wurden.»

Damit wird zwar anerkannt, dass es voraussichtlich zu wesentlichen Veränderungen kommen wird. Aber der Ausbau der Infrastruktur wird dennoch befürwortet. Dies scheint ein wenig effizienter Umgang mit öffentlichen Mitteln darzustellen. Dazu kommt, dass mit dem Ausbau, das Verkehrswachstum angebotsseitig angeheizt wird, wird in keiner Weise berücksichtigt.

- Schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis: Die Kosten sämtlicher Ausbauabsichten sind zu hoch im Vergleich zum generierten Nutzen. Vom Ausbau profitiert insbesondere der motorisierte Individualverkehr; jedoch auch nur kurzfristig und punktuell, da die Erfahrung zeigt, dass das Problem des Engpasses nur lokal und zeitlich verschoben wird. Der Stau verschiebt sich auf ein anderes Teilstück bzw. nach kurzer Zeit wird das ausgebaute Teilstück durch Mehrverkehr wieder zum Engpass.
- Konkurrenzierung nachhaltiger Mobilität: Untersuchungen zeigen, dass es sich bei einem Grossteil des Verkehrs auf den Autobahnteilstücken um Ziel- und Quellverkehr aus dem Umland ins Regionszentrum handelt. Ein Kapazitätsausbau auf der Strasse führt folglich zu einer Attraktivitätssteigerung für den MIV in entsprechenden Raum. Anstatt umweltverträgliche Mobilitätsformen mit einem Autobahnausbau zu konkurrenzieren, sollte das Velo- und Fussverkehrsnetz weiter verbessert werden. Auch hat die Bewältigung der Kapazitätsprobleme im öV hat aus unserer Sicht Priorität gegenüber dem Ausbau des Angebots für den motorisierten Individualverkehr.
- Summarische Betrachtung von Stau: Stau ist nicht absolut verhinderbar. Eine rein quantitative Zählung der Staustunden genügt nicht, um den Zustand dauerhaft zu verbessern. Stau kann viele unterschiedliche Gründe haben, die durch unterschiedliche Massnahmen angegangen

werden müssen. Stau wegen Unfällen erfordert Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit. Stau wegen undiszipliniertem Verhalten der Fahrer (z.B. Verlangsamung bei Beginn einer Steigung, unnötige Spurwechsel etc.) könnte durch intelligente Signalisation gemildert werden. Stau infolge von Systeminkongruenz muss mit sehr differenzierten Mitteln des Verkehrsmanagements angegangen werden. Es muss auch definiert sein, wie viel Stau akzeptiert wird. Staufreiheit ist illusorisch und unbezahlbar, solange die Konsumentinnen und Konsumenten den Strassenraum, der zusätzlich bereitgestellt werden muss, nicht direkt bezahlen müssen.

- Probleme für städtische Strassennetze können mit einfachen Massnahmen behoben werden: Im erläuternden Bericht wird auf folgendes Problem aufmerksam gemacht: «Aufgrund von Überlastungen nicht nur die Nationalstrassen, sondern auch das nachgeordnete städtische Strassennetz betroffen. Ungenügende Kapazitäten der Nationalstrassen führen dazu, dass der Verkehr, der eigentlich auf den Nationalstrassen verkehren sollte, auf das städtische Netz ausweicht.» Dies gilt es natürlich zu verhindern. Mit geeigneten flankierenden Massnahmen (**Tropfensystem und Alpentransitbörse**, Verkehrsberuhigungen, Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes) kann dies vergleichsweise einfach organisiert und verhindert werden. Dies ist kein schlüssiges Argument für einen Kapazitätsausbau.

Wie in Frage 2 ausgeführt fehlt jede Langfristperspektive, die die gesetzlichen Ziele insbesondere bezüglich Energieverbrauch, CO<sub>2</sub>-Ausstoss des Verkehrs, Grenzwerte der Luftreinhalte- und Lärm-schutzverordnung und des Güterverlagerungsziels respektiert und sich zum Ziel setzt, die im Rahmen der Verkehrsperspektiven aufgezeigten Szenarien zu beeinflussen.

Wie ebenfalls in Frage 2 ausgeführt basiert die hier präsentierte Langfristperspektive kaum auf einer gemäss Gesetz vorgeschriebenen Gesamtschau des Verkehrs mit ihren ebenfalls im Gesetz festgehaltenen Kriterien. Zudem wird für eine Langfristperspektive, die für sich in Anspruch nimmt, den Zeithorizont bis 2040 abzudecken, der gesellschaftliche, technologische und demographische Wandel und seine Auswirkungen auf die Nutzung des Nationalstrassennetzes zu wenig berücksichtigt.

*Frage 7: Ist das strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?*

1. In Bezug auf das Fehlen von Projekten mit Pannestreifenumnutzung: Nein, STEP Strasse 2019 ist unvollständig (siehe Frage 4).
2. In Bezug auf Neubau- und Engpassbeseitigungsprojekten: Ja, es sollen keine weiteren Projekte hinzugeführt werden. Die Vollständigkeit kann nur aufgrund von apolitischen, technischen Kriterien beurteilt werden, die Aufschluss darüber geben, wann ein Projekt Baureife erreicht. Offensichtlich ist der Bundesrat der Ansicht, dass keinerlei weitere Neubau- oder Engpassbeseitigungsprojekte vor 2030 beschlussreif werden. In Bezug auf Neubau- und Engpassbeseitigungsprojekte ist STEP Strasse 2019 vollständig und darf aus rein politischen Begehrlichkeiten keinesfalls ergänzt werden mit Projekten, die aus Sicht der Fachleute des ASTRA aus technischen Gründen nicht vor 2030 Baureife erlangen können. Dies wäre nämlich ein politisch unehrliches Vorgehen, bei dem Parlament und Volk im Glauben gelassen würden, Nationalstrassenprojekte würden frühere fertiggestellt als es technisch möglich ist.

3. In Bezug auf die vorgeschlagenen Projekte: Nein, die Projektliste ist nicht vollständig, sondern überladen. Wir sind deshalb der Meinung, dass ein Teil der Projekte von der Projektliste gestrichen werden sollen.

*Frage 8: Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und Ausbausritten?*

Wie schon in Frage 7 angetönt muss die Zuteilung der Projekte zu den einzelnen Ausbausritten 2019, 2030 oder 2040 auf einer rein technischen Beurteilung beruhen, die sich nicht nach politischen Wünschen, sondern nach der prognostizierten Baureife richtet. Wir stellen jedoch fest, dass die von der Bundesverwaltung geschätzten Realisierungszeitpunkte für Nationalstrassenprojekte oft zu wenig grosszügig abgeschätzt worden sind. Wir vermuten deshalb, dass aktuellen Prognosen zu STEP 2030 und 2040 tendenziell eher zu knapp als zu grosszügig bemessen sein werden.

Wir haben zur Kenntnis genommen, dass das eidgenössische Parlament bei der Gesetzgebung zum NAF sich in einem nicht projektspezifischen Grundsatzentscheid für die Engpassbeseitigungsmodule 1 bis 4 sowie einzelne Netzergänzungen ausgesprochen hat. Das Parlament hat sich jedoch nicht zum Realisierungszeitpunkt dieser Module geäussert. Es ist deshalb durchaus möglich den Realisierungszeitpunkt von Engpassbeseitigungen und Netzergänzungen auf der Zeitachse im Vergleich zur aktuellen Planungsstand des Bundes nach hinten zu verschieben. In Anbetracht der vom Gesetzgeber definierten umweltpolitischen Ziele, die momentan nicht eingehalten werden (siehe Frage 2) erscheint uns eine solche Verschiebung auf der Zeitachse nach hinten sehr angebracht. Der Verkehr wird nicht umhinkommen einen namhaften Beitrag an die klima- und energiepolitischen Ziele der Schweiz zu leisten. In diesem Zusammenhang steht vor allem auch der motorisierte Individualverkehr, der zu einem wachsenden Anteil auf dem Nationalstrassennetz abgewickelt wird, in der Verantwortung. Eine das Verkehrswachstum zumindest hemmende Nationalstrassenpolitik des Bundes ist deshalb dringend nötig.

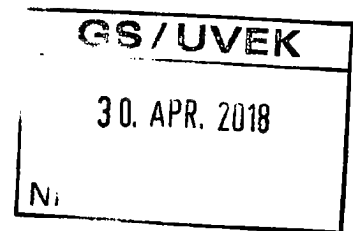
#### **Weitere Bemerkungen**

*Frage 9) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

Keine.



Frau Bundesrätin  
Doris Leuthard  
Vorsteherin UVEK  
Kochergasse 10  
3003 Bern



Romoos, 27. April 2018

**Stellungnahme der Arbeitsgruppe Berggebiet zum Zahlungsrahmen  
Nationalstrassen 2020-2023 und zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die AG Berggebiet bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Zahlungsrahmen  
Nationalstrassen 2020-2023 und zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen.

Die Arbeitsgruppe (AG) Berggebiet ist an den Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung angegliedert. Sie  
äussert sich zu Themen, welche für das Berggebiet und den ländlichen Raum von politischer Relevanz sind.

**Die Arbeitsgruppe Berggebiet unterstützt vollumfänglich die Stellungnahme der SAB.**

Die AG Berggebiet unterstützt die Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 sowie zum  
Ausbauschritt 2019 des STEP Nationalstrassen, erachtet sie aber in ihrer jetzigen Fassung als  
unausgewogen. Die jährlichen Mittel, die der Bundesrat für den Unterhalt und Ausbau der NEB-Strecken  
vorsieht, sind ungenügend. Zudem trägt die Vorlage, die stark auf die Bedürfnisse der städtischen Zentren  
und Agglomerationen ausgerichtet ist, der notwendigen Koordination zwischen dem Nationalstrassennetz und  
den Hauptstrassen nur ungenügend Rechnung. Die AG Berggebiet beantragt deswegen, in der Vorlage  
folgende Anpassungen vorzunehmen:

- Erhöhung der Mittel für den Unterhalt und den Ausbau der NEB-Strecken auf jährlich mindestens 300  
Millionen Franken gemäss der ursprünglichen Planung des Bundesrates;
- Ausweitung der neuen Kategorie für grössere Vorhaben auf das Hauptstrassennetz, um die  
Realisierung wichtiger Projekte von überregionaler Bedeutung zu ermöglichen;
- Ausbau der Langfristperspektive des Nationalstrassennetzes zu einer Gesamtplanung der  
Strassenverkehrsinfrastruktur, in der auch zentrale Projekte auf dem Hauptstrassennetz berücksichtigt  
werden;
- Revision der übergeordneten Konzepte der Vorlage und der Langfristperspektive des  
Nationalstrassennetzes auf der Grundlage dezentraler räumlicher Entwicklungsstrategien.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Arbeitsgruppe Berggebiet c/o Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung

A handwritten signature in black ink, appearing to be "R. Lustenberger".

Ruedi Lustenberger, Präsident

A handwritten signature in black ink, appearing to be "C. Reis-Reis".

Claudia Reis-Reis, Sekretariat



Frau Bundesätin  
Doris Leuthard  
Vorsteherin UVEK  
  
3003 Bern

**Cargo Forum Schweiz**  
c/o VAP  
Ringlikerstrasse 70  
Postfach 31  
8142 Uitikon  
Tel.: 044 491 15 95  
Fax: 044 491 28 80  
E-Mail: furrer.vap@bluewin.ch

Uitikon, 30. April 2018

**Vernehmlassungsverfahren zu den Bundesbeiträgen an Massnahmen im Rahmen der dritten Generation des Programms Agglomerationsverkehr PAV ab 2019**

**Vernehmlassungsverfahren zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie zum Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,  
sehr geehrte Damen und Herren

Für die Einladung zur Stellungnahme zum Entwurf des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite für die Beiträge ab 2019 an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr und den Verpflichtungskredit und den Zahlungsrahmen für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen danken wir Ihnen und äussern uns nachfolgend gerne dazu.

Vorab möchten wir uns für die erfreuliche Zusammenarbeit mit den verschiedenen Stellen des Bundes bei der Abstimmung der Massnahmen im Bereich öffentlicher Verkehr, Nationalstrassen und Agglomerationen bedanken. Der Wille zu nachhaltigen Lösungen der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und Wirtschaft und zu vermehrt multimodalen Verkehrsinfrastrukturen ist spürbar.

Gleichwohl kommen wir nicht umhin festzustellen, dass die Feinverteilung der Güter un-  
ausweichlich mit dem Lastwagen erfolgt und daher entsprechende Strassen- und Umschlagsinfrastrukturen sowie Verkehrskonzepte in den Agglomerationszentren von

höchster Wichtigkeit sind. Wir vermissen in den Agglomerationsprogrammen und den Bewertungskriterien des Bundes diesbezüglich das Bewusstsein und den Willen zu Verbesserungen für den Strassengüterverkehr, der gemäss den Prognosen in den Agglomerationen aufgrund veränderten Konsumverhaltens weiter zunehmen wird, in der Zukunft.

### **Verflüssigung des Verkehrs auf Nationalstrassen und in den Agglomerationen**

Die Stautunden auf dem Nationalstrassen- und Agglomerationsstrassennetz, die zu einer merklichen Erhöhung des Treibstoffverbrauchs und CO<sub>2</sub>-Ausstosses führen, müssen reduziert und der Verkehr daher verflüssigt werden. Dazu sind langfristig Ausbauten (Kapazitätserweiterungen, Engpassbeseitigungen) und kurzfristig gezielte Massnahmen des Verkehrsmanagements nötig.

### **Nationalstrassen übernehmen Funktion agglomerationsinterner Infrastruktur**

Für eine multimodale Logistik sind beide Infrastrukturen des Landverkehrs den Bedürfnissen von Gesellschaft und Wirtschaft entsprechend weiterzuentwickeln. Mit dem NAF wurde hierzu ein Planungs- und Finanzierungsinstrument analog demjenigen des BIF für die Schiene geschaffen. Da die Strasseninfrastruktur auf allen Staatsebenen angesiedelt ist, beschränkt sich die Vorlage auf die Nationalstrassen und die Agglomerationsprogramme. Letztere ermöglichen die zielgerichtete Entwicklung von Kantons- und Ortsnetzen. Im Zusammenspiel von Nationalstrassen und untergeordnetem Strassennetz übernehmen die Nationalstrassen noch mehr als bisher die Funktion agglomerationsinterner Infrastruktur. Diese Entwicklung hat zwei Konsequenzen: Die Zubringerfunktion der Agglomerationsnetze zu den Nationalstrassen muss durch Ausbauten sichergestellt werden und der Ausbau der Nationalstrassen muss sowohl Ziel-/Quellverkehr der Agglomerationen als auch nationalen Durchgangsverkehr ermöglichen.

### **Stärkerer und rascherer Ausbau der Nationalstrassen nötig**

Das Cargo Forum Schweiz erachtet daher den rascheren und stärkeren Ausbau der Nationalstrassen zur Schaffung genügender Kapazitäten für nationale wie auch agglomerationsinterne Verkehre für dringend. Die Aufnahme eines Ringsystems als Ergänzung der bestehenden Nationalstrassen in die „Langfristperspektive des Nationalstrassennetzes“ als mögliche Lösung der Kapazitätsengpässe wird ausdrücklich begrüsst. Projekte wie der Rheintunnel, welcher im Realisierungshorizont 2030 enthalten ist, schaffen wertvolle Redundanz und stabilisieren so das Strassennetz der Agglomerationen. Insgesamt sind die bislang vorgelegten Massnahmen zum Ausbau der Nationalstrassen und zur Planung weiterer Ausbauten jedoch ungenügend.

### **Stärkerer Ausbau der Zubringerstrassen zu den Nationalstrassen nötig**

Die Agglomerationsprogramme sollen ihrerseits genügende Ausbauten für die Zubringerfunktion zum übergeordneten Netz sicherzustellen. Sie sollen zudem ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Projekten des öV und des MIV ausweisen. Insbesondere die Versorgung der Agglomerationen mit Gütern muss langfristig gesichert und vereinfacht werden. Die Verdrängung des Bahngüterverkehrs vom Netz durch die Projekte des öV im

Rahmen des Ausbaus 2025 darf nicht fortgesetzt werden. Die vorgelegte 3. Generation der Agglomerationsprogramme genügt diesen zwei Anliegen nicht.

### Infrastrukturen und Konzepte für die City-Logistik fehlen

Die Agglomerationsprogramme bieten noch keine Lösungen für die effiziente Versorgung der Agglomerationen mittels Lastwagen weder uni- noch insbesondere multimodal. Logistikplattformen für den Güterumschlag Schiene-Strasse mit ausgezeichneten Anschlüssen an das Schienen- und Strassennetz sowie Umschlagplätze gehören zu einem Agglomerationsprogramm wie Massnahmen für den Langsamverkehr. In diesem Kontext weisen wir auch auf bestehende Zielkonflikte des Agglomerationsprogramms mit dem Ausbau von Strassenkapazität hin. Die Vorgaben und Bewertungskriterien des Bundes für Agglomerationsprogramme sollten diesbezüglich entsprechend der realen Bedürfnisse der Gesellschaft aktualisiert werden. Verzichteten Agglomerationsprogramme auf solche Güterverkehrsinfrastrukturen, sollte ihre Wirkung als ungenügend eingestuft werden.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Einschätzungen und stehen Ihnen für Ergänzungen jederzeit gerne zur Verfügung. Für detaillierte Angaben verweisen wir auf die Antwort unseres Mitgliedsverbands ASTAG, die wir vollumfänglich unterstützen.

Mit freundlichen Grüssen

**Cargo Forum Schweiz**



Fabio Regazzi, Nationalrat  
Präsident CFS



Dr. Frank Furrer, VAP  
Geschäftsführer CFS



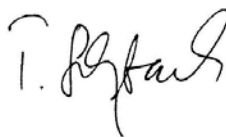
Fabio Regazzi, Nationalrat  
Präsident SSC



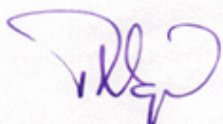
Philipp Muster  
Geschäftsleiter SSC



Thomas De Courten, Nationalrat  
Präsident SPEDLOGSWISS



Thomas Schwarzenbach  
Direktor SPEDLOGSWISS



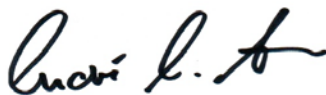
Robert Vogel  
Präsident GS1



Thomas Bögli  
Geschäftsleitung GS1



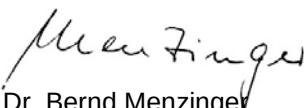
Dr. Ralph Lewin  
Präsident SVS



André Auderset  
Geschäftsführer SVS



Martin Dätwyler  
Direktor HKBB



Dr. Bernd Menzinger  
e. Vorstandsausschuss HKBB



NR Adrian Amstutz  
Präsident ASTAG



Dr. André Kirchhofer  
Vizedirektor ASTAG



SR Josef Dittli  
Präsident VAP



Dr. Frank Furrer  
Generalsekretär VAP

**Beilage:** Antworten ASTAG samt Fragebogen

## **CARGO FORUM SCHWEIZ**

Das Cargo Forum Schweiz (CFS) ist der Schulterschluss der verkehrsträgerneutralen Verbände mit spezifischen Interessen am Güterverkehr. Seine Verbände und deren Mitglieder beeinflussen ca. 90% der Gütertransporte in der Schweiz. Es setzt sich aus folgenden Organisationen zusammen:

### **ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband**

ist der Verband des Schweizer Güter- und Personentransports auf der Strasse mit Lastwagen, Cars und Taxis. Die ASTAG hat rund 4'200 Transportunternehmen in 18 Sektionen und 15 Fachgruppen und repräsentiert damit über 80 Prozent des Transportgewerbes in allen Kantonen und Regionen der Schweiz.

### **GS1, Schweiz**

ist die Kompetenzplattform für nachhaltige Wertschöpfung auf der Basis optimierter Waren- und Informationsflüsse. Als Fachverband mit rund 5000 Mitgliedsunternehmen vernetzt GS1 Schweiz Beteiligte, fördert die Kollaboration und vermittelt Kompetenz in Wertschöpfungsnetzwerken. Globale GS1 Standards und Prozessmodelle ermöglichen die Gestaltung effizienter Wertschöpfungsketten.

### **SIHK Schweizerische Industrie- und Handelskammern, vertreten durch die Handelskammer beider Basel**

Die SIHK vertreten die Wirtschaftsverbände der Industrie-, Handels- und Dienstleistungsfirmen in der ganzen Schweiz. Sie verstehen sich als Bindeglied zwischen Staat und Wirtschaft. Die Mitgliederfirmen repräsentieren die Struktur der Schweizer Wirtschaft und einen Grossteil der schweizerischen Arbeitsplätze.

### **SPEDLOGSWISS - Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen, Basel**

ist der Verband der international operierenden Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen. Er ist verkehrsträgerneutral und repräsentiert über 95% der Speditionsbranche in der Schweiz. SPEDLOGSWISS vertritt über 320 Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen.

### **SSC - Swiss Shippers' Council, Lausanne**

Der SSC ist die Organisation der Schweizer Verladerschaft und nimmt branchenübergreifend die Interessen der Industrie, des Handels und der Grossverteiler in allen Sparten der Gütertransporte wahr. Der SSC setzt sich für eine freie Wahl der Transportträger und optimale und nachhaltige Rahmenbedingungen im nationalen und internationalen Transportwesen ein. Im SSC sind alle namhaften Schweizer Firmen vertreten.

### **SVS - Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt- und Hafenwirtschaft**

Die SVS ist der Zusammenschluss der schweizerischen Schifffahrt sowie der Hafenwirtschaft und vertritt deren Interessen bei Behörden, anderen Verkehrsträgern und einschlägigen Organisationen im In- und Ausland.

### **VAP - Verlader, Anschlussgleise, Privatgüterwagen**

Der VAP vertritt ca. 300 Unternehmungen der verladenden Wirtschaft und Logistik der Schweiz, Deutschlands, Italiens, Polens, Österreichs und Frankreichs, welche Güter per Bahn, Lastwagen, Schiffen, Pipeline sowie in allen Kombinationsformen transportieren und dazu erhebliche Investitionen in Anschlussgleise, Terminals, Umschlagseinrichtungen, Lastwagen, Güterwagen und Traktionsmittel tätigen.



Bundesamt für Raumentwicklung  
3003 Bern

per Mail an:  
info@are.admin.ch

Bern, 27. April 2018 / AK

## 1 | 7 **Massnahmen des Programms Agglomerationsverkehr** **Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG**

---

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Januar 2018 hat Frau Bundesrätin Doris Leuthard die Vernehmlassung betreffend «Verpflichtungskredite für die Beiträge ab 2019 an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr» eröffnet. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen.

Gerne äussern wir uns wie folgt:

**Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG ist mit den Vorschlägen der Vorlage grundsätzlich einverstanden. Aufgrund des massiven Handlungsdrucks, bedingt durch die zunehmende Stauproblematik, ist es dringend notwendig, das Nationalstrassennetz mit bedarfsgerechten Erweiterungen leistungsfähiger auszugestalten und zugleich den Betrieb und den Unterhalt besser zu gewährleisten als heute.**

### **1. Steigender Handlungsdruck**

Mit einer Zunahme der Verkehrsleistung von 2000 bis 2015 um 27 Prozent im Personen- und 20 Prozent im Güterverkehr stösst die bestehende Verkehrsinfrastruktur zunehmend an ihre Grenzen. Klarer Beleg dafür sind, wie auch im Erläuternden Bericht des Bundesrats erwähnt, die folgenden Fakten:

- Die Anzahl der Stautunden auf dem Nationalstrassennetz steigt seit Jahren ungebrochen an und haben sich in den letzten 10 Jahren verdoppelt.
- 2016 wurden insgesamt 24'066 Stautunden erfasst; das sind über 5 Prozent mehr als im Vorjahr oder umgerechnet 2,7 Jahre Stau in einem Jahr!

- Der allergrösste Teil davon, nämlich 88 Prozent, entfällt auf Verkehrsüberlastungen. Somit entsteht Stau primär aufgrund der staatlichen Verzögerungspolitik, die während Jahren vom früheren Vorsteher des UVEK praktiziert wurde.
- Rund 85 bis 90 Prozent aller Staus in der Schweiz entstehen in den Agglomerationsräumen, wo auch die Zeiten mit Verkehrsspitzen länger dauern.
- In den Spitzenstunden erreichen das Strassen-, aber auch das Schienennetz vielerorts ihre Kapazitätsgrenzen.

Zu beachten ist ausserdem, dass der Güterverkehr und die Mobilität auf der Strasse aufgrund der Nachfrage von Wirtschaft, Gewerbe und Bevölkerung – Verkehr ist kein Selbstzweck – in Zukunft weiter stark zunehmen werden. Das Bundesamt für Raumentwicklung ARE rechnet bis 2040 mit einem Wachstum von 18 Prozent im Personen- bzw. 33 Prozent im Güterverkehr gegenüber der Verkehrsleistung von 2010.

Der erwähnte Problemdruck wird sich daher in den nächsten Jahren, je länger es dauert, bis die vielerorts nicht mehr ausreichende Strasseninfrastruktur grundlegend modernisiert und vor allem ausgebaut wird, stark verschärfen.

Die **negativen Folgen für das Transportgewerbe** sind:

- Aufgrund der hohen Verkehrsdichte nimmt das Unfallrisiko unverschuldet zu, wie auch die erstmalige Zunahme der unfallbedingten Staustunden auf dem Nationalstrassennetz im Jahr 2016 verdeutlicht.
- Gegenüber der verladenden Kundschaft können Termintreue und Pünktlichkeit nicht mehr garantiert werden; immer häufiger fallen Strafzahlungen wegen verspäteter Anlieferungen und Abholungen an.
- Die Verlässlichkeit und die Flexibilität – als zentrale Stärken – des Gütertransports auf der Strasse sind je länger desto weniger gegeben. Das behindert letztlich Produktionsabläufe in Industrie und Gewerbe und dazu die ganze Ver- und Entsorgung der Menschen in der Schweiz.
- Insbesondere in der City-Logistik, die aufgrund von veränderten Konsumgewohnheiten der Bevölkerung stark wächst, sind zeit- und kundengerechte Transportdienstleistungen kaum mehr möglich.
- Weitere Mehrkosten ergeben sich zudem durch Umwegfahrten.
- Für die betroffenen Transportunternehmen resultieren daher enorme Produktivitätsverluste, die über interne Effizienzgewinne nicht mehr kompensiert werden können.

Ein zentraler Punkt ist schliesslich, dass Staus auch erhebliche negative Auswirkungen auf die Umwelt haben. Bei Stop-and-Go-Verkehr ist der Treibstoffverbrauch nachweislich höher, was zu höheren CO<sub>2</sub>-Emissionen führt – ohne dass die Fahrerinnen und Fahrer durch ökologisches Fahrverhalten quasi Gegensteuer geben können.

**Die ASTAG fordert daher, bei den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation vorab Projekte zu berücksichtigen, die einen reibungslosen Verkehrsfluss gewährleisten. Die**

## **2. Koordination mit STEP Nationalstrassen**

Trotz dem enormen Handlungsdruck und der Notwendigkeit, die Strasseninfrastruktur auch in den Städten und Agglomerationen auszubauen, geht der Trend in die gegenteilige Richtung.

- In vielen Städten und Agglomerationen werden die Kapazitäten von Durchgangsstrassen durch die Reduktion der Anzahl Fahrspuren, tiefere Geschwindigkeits-Limiten, den Einbau von Hindernissen und schikanöse Rotlicht-Wellen bewusst und vorsätzlich gesenkt. Klares Ziel ist die Behinderung und damit Verhinderung des Strassenverkehrs.
- Entsprechend wurden bisher nur gerade 10 Prozent aller Bundesbeiträge, die im Rahmen der Agglomerationsprogramme der ersten und zweiten Generation investiert wurden, direkt für den Kapazitätsausbau im Strassenverkehr verwendet.<sup>1</sup> Die übrigen Mittel kamen dem Tram (20%), dem Bus (6%) und vor allem der Eisenbahn (22%), d.h. dem öV, sowie dem Langsamverkehr (15%) zugute.

Stattdessen wird die Lösung fast nur im (Aus-) Bau von Umfahrungsstrassen und Tangenten gesucht, wie auch dem Erläuternden Bericht des Bundesrats zur Vernehmlassung betreffend Strategisches Entwicklungsprogramm STEP Nationalstrassen zu entnehmen ist. Konkret liegt der Fokus einseitig auf «gut funktionierenden» Nationalstrassen, die den Ziel-, Quell- und Binnenverkehr der Agglomerationen aufnehmen und so «massgeblich zur Entlastung der innerstädtischen Strassen» (S. 41) beitragen sollen.

In Wahrheit hat jedoch der grösste Teil des Verkehrs auf den Nationalstrassen rund um Städte – Studien sprechen von 70 Prozent – die Quelle und das Ziel in den Agglomerationen selbst. Anders gesagt: Dieser Verkehr beginnt und /oder endet in der Stadt, es handelt sich nicht um «Transitverkehr», der die Zentren nicht berührt. Somit braucht es nebst der überfälligen Kapazitätssteigerung auf dem Nationalstrassennetz zwingend auch Ausbauten zur Aufnahme des Verkehrs in den Städten und Agglomerationen – nämlich: Umfahrungen, Tangenten und genügend Parkflächen sowie Ausstellplätze für Nutzfahrzeuge und Reisebusse. Auch sind die nötigen Flächen für Umschlagplätze zugunsten der City-Logistik freizuhalten.

**Die ASTAG fordert daher, dass a) der Koordination zwischen dem übergeordneten und dem untergeordneten Strassennetz mehr Rechnung getragen wird und b) mehr Mittel in den Städten und Agglomerationen direkt den Strassenverkehr und vor allem für den Güterverkehr eingesetzt werden, als noch in den Agglomerationsprogrammen 1 und 2.**

## **3. Unzulässiges Warten auf Digitalisierung**

Als Allheilmittel zur Lösung der Verkehrs- bzw. Stauproblematik in der Schweiz wird in letzter Zeit in Medien und Politik vermehrt auf die Chancen der Digitalisierung hingewiesen. Mittels Automatisierung bis hin zu selbstfahrenden Fahrzeugen, vorausschauender Vernetzung von Fahrzeugen und Infrastruktur, Kolonnenbildung von Lastwagen («Platooning») und neuartigen Geschäftsmodellen zur verstärkten gemeinschaftlichen Nutzung von Mobilität («Car-Sharing», Uber usw.) soll das Verkehrsaufkommen angeblich stark zurückgehen. Jedoch liegen bisher

---

<sup>1</sup> UVEK, [Faktenblatt](#) «Stärkung des Agglomerationsverkehrs», 12.12.2016, S. 3.

4 | 7  
keinerlei gesicherte Erkenntnisse vor, weder was den Zeitpunkt der technischen Machbarkeit betrifft noch in Bezug auf die tatsächlichen Effekte auf das individuelle Verkehrsverhalten. Bis zum Beweis des Gegenteils muss insbesondere in Rechnung gestellt werden, dass sich der bisherige unbegrenzte bzw. unbegrenzbare Mobilitätskonsum mit den neuen Möglichkeiten, die die Digitalisierung dereinst zweifellos bieten wird, eher noch beschleunigt als zurückgeht. Insofern darf die potentielle Nutzung von digitalen Technologien nicht als Ausrede verwendet werden, um mit den überfälligen Infrastrukturausbau weiter zuzuwarten – so wie es auch der Bundesrat im Erläuternden Bericht zur Vernehmlassung STEP Nationalstrassen zu Recht festhält (S. 12, 18). Die einzig belastbaren Zahlen, die als Basis dienen können, sind die jährlichen Verkehrszählungen des ASTRA und die Verkehrsprognosen des ARE für 2040 (vgl. oben, Punkt 1).

**Für die ASTAG ist klar: Der bedarfsgerechte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur muss so rasch wie möglich und unabhängig von den kommenden Chancen der Digitalisierung realisiert werden.**

#### **4. Abstellplätze für Nutzfahrzeuge / City-Logistik**

Die Verfügbarkeit von genügend Ausstell- und Abstellplätzen für Lastwagen (Zugfahrzeuge, Auflieger) und Reisebusse in vernünftigen Abständen entlang des gesamten Nationalstrassennetzes sowie in den Agglomerationen und Regionen ist für das Schweizer Transportgewerbe zentral wichtig. Nur können die gesetzlichen Vorgaben betreffend Arbeits- und Ruhezeiten, die von den betroffenen Transportunternehmern und Fahrern selbstverständlich als verbindlich zu befolgen sind, überhaupt eingehalten werden.

Vor diesem Hintergrund ist das Konzept für zusätzliche LKW-Ausstellplätze, das vom ASTRA aufgrund des Postulats [09.3102](#) von Ständerat Rolf Büttiker (FDP / SO) vom 12. März 2009 (!) erarbeitet wurde, endlich umzusetzen.<sup>2</sup> Zwar anerkennt die ASTAG, dass der Landerwerb von Privaten und Gemeinden nicht ganz einfach ist, bzw. auf gewisse Schwierigkeiten stösst, die zu zeitlichen Verzögerungen führen. Fast zehn Jahre nach Annahme des Postulats durch den Ständerat sollten dennoch mehr Erfolge vorliegen, als es heute der Fall ist.

Für eine funktionierende City-Logistik ist es zudem nötig, in den Städten und Agglomerationen wie erwähnt genügend Flächen für die Umschlagvorgänge freizuhalten. Gemeint sind sowohl das Abladen und Aufladen von Gütern an Stellen, die den Verkehrsfluss nicht behindern, wie auch eigentliche «Hubs», die die möglichst zentrumsnahe Bewältigung und Bündelung bzw. Entbündelung von grösseren Gütermengen erlauben. Nur so ist langfristig eine effiziente und nachhaltige Versorgung der Innenstädte mit Gütern und Waren überhaupt noch möglich.

**Die ASTAG fordert nachdrücklich, die Bedürfnisse des Güterverkehrs bei der Verteilung von Bundesgeldern für die Agglomerationsprogramme der 3. Generation künftig stärker zu gewichten, als es bisher der Fall war.**

---

<sup>2</sup> ASTRA, [Medienmitteilung](#), 11.03.2011, S. 1.

## 5. Unzulässige Verknüpfung 1./2./3. Generation

Bei der Beurteilung von Projekten der dritten Generation der Agglomerationsprogramme soll neu – im Gegensatz zum bisherigen Vorgehen – der Stand der Umsetzung von Projekten aus Agglomerationsprogrammen der ersten und zweiten Generation berücksichtigt werden (S. 11). Die Umsetzungsbeurteilung will das UVEK bzw. das ARE einerseits quantitativ aufgrund des Realisierungsstands und andererseits qualitativ – wobei die Kriterien überaus schleierhaft sind – vornehmen (S. 13).

Damit wird eine demokratie- und ordnungspolitisch absolut unhaltbare Drohkulisse aufgebaut, die an Erpressung grenzt. Denn offensichtlich sollen die betroffenen Agglomerationen, Städte und insbesondere Gemeinden auf diesem Wege gezwungen werden, möglichst viele bzw. alle Massnahmen der ersten und zweiten Generation beschleunigt umzusetzen – selbst wenn es berechtigten Widerstand gegen eine sogenannte «Aufwertung» des Strassenraums gibt, die vielerorts mit Projekten der ersten und zweiten Agglomerationen durchgedrückt werden sollen.

Bei einer Verknüpfung der Programme würde die Argumentation nämlich vielerorts so laufen, dass einen «Aufwertung» des Strassenraums zwingend umgesetzt werden muss, selbst wenn es wenig oder nichts bringt, weil ansonsten in den Folgeprogrammen keine Bundesgelder mehr erhältlich wären.

**Aus demokratiepolitischen Gründen lehnt die ASTAG jegliche Verknüpfung der ersten, zweiten und dritten Generation der Agglomerationsprogramm grundsätzlich. Der dritte Schritt des Prüfverfahrens («Prüfung der Programmwirkung») gemäss «Weisung» des UVEK (S. 11) muss zwingend entsprechend geändert werden.**

## 6. Detailanmerkungen

Den ausgefüllten Fragebogen finden Sie in der Beilage.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband



NR Adrian Amstutz  
Zentralpräsident



Dr. André Kirchhofer  
Vizedirektor

## Fragebogen

### 1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Die ASTAG unterstützt die Vorlage. Das Wirtschafts- und Verkehrswachstum findet nicht nur in den Zentren, sondern vor allem auch in den Agglomerationen statt. Hier befinden sich rund 80 Prozent der Arbeitsplätze. Das Verkehrsaufkommen innerhalb der Agglomerationen wird in Zukunft weiter steigen. Daher macht es Sinn, hier genügend Mittel für die Verkehrsinfrastruktur zu investieren. Jedoch muss weiterhin die **freie Wahl der Verkehrsmittel** gewährleistet sein. Die Bundesbeiträge, die mit der dritten Generation der Agglomerationsprogramme investiert werden sollen, dürfen keinesfalls für die einseitige Bevorzugung von einzelnen Verkehrsmitteln aufgrund ideologischer Präferenzen missbraucht werden. Vorab muss der Strassenverkehr, dank dem die benötigten Mittel aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF überhaupt zur Verfügung stehen, angemessen berücksichtigt werden.

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

Die Agglomerationsprogramme sind bisher fast nur auf den Individualverkehr ausgerichtet. Es müssen jedoch, wie oben ausgeführt, auch die Bedürfnisse des Güterverkehrs angemessen und verstärkt berücksichtigt werden.

### 3. Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage?

Der Koordination zwischen dem STEP Nationalstrassen und den Agglomerationsprogrammen wird zu wenig Beachtung eingeräumt. Die Massnahmen der beiden Vorlagen müssen besser aufeinander abgestimmt werden. Nur so kann das Gesamtverkehrssystem funktionieren.

### 4. Sind Sie mit dem Vorgehen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der dritten Generation einverstanden?

Das Vorgehen auf übergeordneter Ebene (Ziel, Zweck, Ablauf, Methodik) ist nachvollziehbar dargestellt. Im Detail können allerdings die Entscheide für oder gegen einzelne Projekte nicht überprüft werden.

Nicht akzeptabel ist der Einbezug des Umsetzungsstands von Projekten aus der ersten und zweiten Generation der Agglomerationsprogramme (vgl. oben, Punkt 5).

### 5. Sind Sie mit den Ergebnissen der Bundesprüfung einverstanden?

Gemäss dem Erläuternden Bericht des Bundesrats (S. 20, Abb. 9) liegt eine grosse Zahl von Programmen nur sehr knapp über der Schwelle einer «zu geringen Wirkung». Es darf jedoch nicht sein, dass gewisse Programme unter Umständen einfach bewilligt werden, nur weil dafür Bundesgelder zur Verfügung stehen. Die ASTAG legt grössten Wert auf eine zweckgerichtete Mittelverwendung, zumal die Mittel aus dem Strassenfonds NAF knapp bemessen sind. Eine Verschleuderung von Steuergeldern kann nicht akzeptiert werden.

### 6. Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?

Nein.



7 | 7      7. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

vgl. oben

Bundesamt für Strassen ASTRA  
3003 Bern

per Mail an:  
[netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

Bern, 20. April 2018 / AK

## Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG

---

1 | 7

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Januar 2018 hat Frau Bundesrätin Doris Leuthard die Vernehmlassung betreffend «Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023» und zum «Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen» eröffnet. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen.

Gerne äussern wir uns wie folgt:

**Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG ist mit den Vorschlägen der Vorlage grundsätzlich einverstanden. Aufgrund des massiven Handlungsdrucks, bedingt durch die zunehmende Stauproblematik, ist es dringend notwendig, das Nationalstrassennetz mit bedarfsgerechten Erweiterungen leistungsfähiger auszugestalten und zugleich den Betrieb und den Unterhalt besser zu gewährleisten als heute.**

### 1. Steigender Handlungsdruck

Mit der massiven Zunahme der Verkehrsleistung seit 1980 um 43,9 Prozent im Personen- und 150,0 Prozent im Güterverkehr ist das bestehende, ab 1960 geplante und in den folgenden beiden Jahrzehnten realisierte Schweizer Nationalstrassennetz längst nicht mehr genügend leistungsfähig. Klarer Beleg dafür sind, wie im Erläuternden Bericht des Bundesrats erwähnt, die folgenden Fakten:

- Die Anzahl der Stautunden auf dem Nationalstrassennetz steigt seit Jahren ungebrochen an.
- 2016 wurden insgesamt 24'066 Stautunden erfasst; das sind über 5 Prozent mehr als im Vorjahr oder umgerechnet 2,7 Jahre Stau in einem Jahr!

- Der allergrösste Teil davon, nämlich 88 Prozent, entfällt auf Verkehrsüberlastungen. Somit entsteht Stau primär aufgrund der staatlichen Verzögerungspolitik, die während Jahren vom früheren Vorsteher des UVEK praktiziert wurde.
- Am stärksten belastet sind die Hauptverkehrsachsen A1 und A2 im Mittelland sowie entlang des L'Arc lémanique, d.h. in den Räumen mit der dichtesten Besiedlung. Somit ist ein sehr grosser Teil der Schweizer Wirtschaft und Bevölkerung negativ betroffen.

Zu beachten ist ausserdem, dass der Güterverkehr und die Mobilität auf der Strasse aufgrund der Nachfrage von Wirtschaft, Gewerbe und Bevölkerung – Verkehr ist kein Selbstzweck – in Zukunft weiter stark zunehmen werden. Das Bundesamt für Raumentwicklung ARE rechnet bis 2040 mit einem Wachstum von 18 Prozent im Personen- bzw. von 33 Prozent im Güterverkehr gegenüber der Verkehrsleistung von 2010.

Der erwähnte Problemdruck wird sich deshalb in nächster Zeit, je länger es dauert, bis die aus dem vorigen Jahrhundert stammende Strasseninfrastruktur grundlegend modernisiert und vor allem ausgebaut wird, stark verschärfen.

Die **negativen Folgen für das Transportgewerbe** sind:

- Aufgrund der hohen Verkehrsdichte nimmt das Unfallrisiko unverschuldet zu, wie auch die erstmalige Zunahme der unfallbedingten Staustunden im Jahr 2016 verdeutlicht (S. 11).
- Gegenüber der verladenden Kundschaft können Termintreue und Pünktlichkeit nicht mehr garantiert werden; immer häufiger fallen Strafzahlungen wegen verspäteter Anlieferungen und Abholungen an.
- Die Verlässlichkeit und die Flexibilität – als zentrale Stärken – des Gütertransports auf der Strasse sind je länger desto weniger gegeben. Das behindert letztlich Produktionsabläufe in Industrie und Gewerbe und dazu die ganze Ver- und Entsorgung der Menschen in der Schweiz.
- Weitere Mehrkosten ergeben sich zudem durch Umwegfahrten.
- Für die betroffenen Transportunternehmen resultieren daher enorme Produktivitätsverluste, die über interne Effizienzgewinne nicht mehr kompensiert werden können.

Ein zentraler Punkt ist schliesslich, dass Staus auch erhebliche negative Auswirkungen auf die Umwelt haben. Bei Stop-and-Go-Verkehr ist der Treibstoffverbrauch nachweislich höher, was zu höheren CO<sub>2</sub>-Emissionen führt – ohne dass die Fahrerinnen und Fahrer durch ökologisches Fahrverhalten quasi Gegensteuer geben können.

**Die ASTAG fordert deshalb, die Projekte des STEP-Ausbaus schrittweise unverzüglich voranzutreiben. Die Engpassbeseitigung und die Erweiterung der Kapazitäten müssen so rasch wie möglich realisiert werden.**

## **2. Koordination mit Agglomerationsprogrammen**

Die Problematik von Kapazitätsengpässen, verbunden mit Staus und Behinderungen, tritt nicht nur auf dem Nationalstrassennetz auf, sondern – was ebenso verheerend ist – in wachsendem Ausmass auch in den Städten und Agglomerationen. Die Verkehrsbehinderungen, die dadurch

3 | 7 entstehen, betreffen zwar hauptsächlich den Strassenverkehr selbst, zugleich aber auch den öffentlichen Verkehr öV und den Langsamverkehr.

Umso wichtiger ist es, die nötigen, sprich bedarfsgerechten Ausbauten zwecks Verflüssigung des Verkehrs auch in Städten und Agglomerationen sicherzustellen. Allerdings geht der Trend offensichtlich in die gegenteilige Richtung:

- In vielen Städten und Agglomerationen werden die Kapazitäten von Durchgangsstrassen durch die Reduktion der Anzahl Fahrspuren, tiefere Geschwindigkeits-Limiten, den Einbau von Hindernissen und schikanöse Rotlicht-Wellen bewusst und vorsätzlich gesenkt. Klares Ziel ist die Behinderung und damit Verhinderung des Strassenverkehrs.
- Entsprechend wurden bisher nur gerade 10 Prozent aller Bundesbeiträge, die im Rahmen der Agglomerationsprogramme der ersten und zweiten Generation investiert wurden, direkt für den Kapazitätsausbau im Strassenverkehr verwendet.<sup>1</sup> Die übrigen Mittel kamen dem Tram (20%), dem Bus (6%) und vor allem der Eisenbahn (22%), d.h. dem öV, sowie dem Langsamverkehr (15%) zugute.
- Auch im Erläuternden Bericht des Bundesrats wird die Notwendigkeit einer Koordination zwischen übergeordnetem und untergeordnetem Strassennetz verkannt bzw. unterschätzt. Stattdessen liegt der Fokus einseitig auf «gut funktionierenden» Nationalstrassen, die den Ziel-, Quell- und Binnenverkehr der Agglomerationen aufnehmen und so «massgeblich zur Entlastung der innerstädtischen Strassen» (S. 41) beitragen sollen.

In Wahrheit hat jedoch der grösste Teil des Verkehrs auf den Nationalstrassen rund um Städte – Studien sprechen von 70 Prozent – die Quelle und das Ziel in den Agglomerationen selbst. Anders gesagt: Dieser Verkehr beginnt und /oder endet in der Stadt, es handelt sich nicht um «Transitverkehr», der die Zentren nicht berührt. Somit braucht es nebst der überfälligen Kapazitätssteigerung auf dem Nationalstrassennetz zwingend auch Ausbauten zur Aufnahme des Verkehrs in den Städten und Agglomerationen – nämlich: Umfahrungen, Tangenten und genügend Parkflächen sowie Ausstellplätze für Nutzfahrzeuge und Reisebusse.

**Die ASTAG fordert daher, dass a) der Koordination zwischen dem übergeordneten und dem untergeordneten Strassennetz mehr Rechnung getragen wird und b) mehr Mittel in den Städten und Agglomerationen direkt für die Verflüssigung des Strassenverkehrs eingesetzt werden, als noch in den Agglomerationsprogrammen 1 und 2.**

### 3. Stellenerhöhung ASTRA

Die tatsächlich realisierten Investitionen zwecks Beseitigung von Engpässen sind bisher stets hinter den Versprechungen und Ankündigungen des Bundes zurückgeblieben. Angesichts des beschriebenen Problemdrucks, der kontinuierlich zunimmt, muss daher alles dafür getan werden, dass sich die Modernisierung und der Ausbau der Strasseninfrastruktur in sämtlichen Landesteilen nicht weiter verzögert. Dazu gehört auch und insbesondere, dass das zuständige Bundesamt für Strassen ASTRA mit den notwendigen Stellen dotiert wird.

---

<sup>1</sup> UVEK, [Faktenblatt](#) «Stärkung des Agglomerationsverkehrs», 12.12.2016, S. 3.

**Aus diesem Grund unterstützt die ASTAG zwar die Schaffung von 70 Vollzeitstellen zur raschen Realisierung der Strassenprojekte. Als Vorbehalt wird jedoch klar angebracht, dass das UVEK verpflichtet wird, den Personalbestand intern durch eine Priorisierung der Aufgaben zu kompensieren.**

#### **4. Unzulässiges Warten auf Digitalisierung**

Als Allheilmittel zur Lösung der Verkehrs- bzw. Stauproblematik in der Schweiz wird in letzter Zeit in Medien und Politik vermehrt auf die Chancen der Digitalisierung hingewiesen. Mittels Automatisierung bis hin zu selbstfahrenden Fahrzeugen, vorausschauender Vernetzung von Fahrzeugen und Infrastruktur, Kolonnenbildung von Lastwagen («Platooning») und neuartigen Geschäftsmodellen zur verstärkten gemeinschaftlichen Nutzung von Mobilität («Car-Sharing», Uber usw.) soll das Verkehrsaufkommen angeblich stark zurückgehen. Jedoch liegen bisher keinerlei gesicherte Erkenntnisse vor, weder was den Zeitpunkt der technischen Machbarkeit betrifft noch in Bezug auf die tatsächlichen Effekte auf das individuelle Verkehrsverhalten. Bis zum Beweis des Gegenteils muss insbesondere in Rechnung gestellt werden, dass sich der bisherige unbegrenzte bzw. unbegrenzbare Mobilitätskonsum mit den neuen Möglichkeiten, die die Digitalisierung dereinst zweifellos bieten wird, eher noch beschleunigt als zurückgeht. Insofern darf die potentielle Nutzung von digitalen Technologien nicht als Ausrede verwendet werden, um mit den überfälligen Infrastrukturausbau weiter zuzuwarten – so wie es auch der Bundesrat zu Recht festhält (S. 12, 18). Die einzig belastbaren Zahlen, die als Basis dienen können, sind die jährlichen Verkehrszählungen des ASTRA sowie die Verkehrsprognosen des ARE für 2040 (vgl. oben, Punkt 1).

**Für die ASTAG ist klar: Der bedarfsgerechte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur muss so rasch wie möglich und unabhängig von den kommenden Chancen der Digitalisierung realisiert werden.**

#### **5. Abstellplätze für Nutzfahrzeuge**

Die Verfügbarkeit von genügend Ausstell- und Abstellplätzen für Lastwagen (Zugfahrzeuge, Auflieger) und Reisebusse in vernünftigen Abständen entlang des gesamten Nationalstrassennetzes sowie in den Agglomerationen und Regionen ist für das Schweizer Transportgewerbe zentral wichtig. Nur können die gesetzlichen Vorgaben betreffend Arbeits- und Ruhezeiten, die von den betroffenen Transportunternehmern und Fahrern selbstverständlich als verbindlich zu befolgen sind, überhaupt eingehalten werden.

Vor diesem Hintergrund ist das Konzept für zusätzliche LKW-Ausstellplätze, das vom ASTRA aufgrund des Postulats [09.3102](#) von Ständerat Rolf Büttiker (FDP / SO) vom 12. März 2009 (!) erarbeitet wurde, endlich umzusetzen.<sup>2</sup> Zwar anerkennt die ASTAG, dass der Landerwerb von Privaten und Gemeinden nicht ganz einfach ist, bzw. auf gewisse Schwierigkeiten stösst, die zu zeitlichen Verzögerungen führen. Fast zehn Jahre nach Annahme des Postulats durch den Ständerat sollten dennoch mehr Erfolge vorliegen, als es heute der Fall ist.

---

<sup>2</sup> ASTRA, [Medienmitteilung](#), 11.03.2011, S. 1.

**Störend ist vor allem die Aussage, wonach der Mittelbedarf bei LKW-Ausstellplätzen in den nächsten Jahren tiefer liegen soll als in der NAF-Vorlage angenommen. Die ASTAG vertritt die klare Auffassung, dass das Gegenteil der Fall ist – es braucht auch künftig genügend Mittel für genügend Ausstellflächen.**

## **6. Detailanmerkungen**

Den ausgefüllten Fragebogen finden Sie in der Beilage.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband



NR Adrian Amstutz  
Zentralpräsident



Dr. André Kirchhofer  
Vizedirektor



## Fragebogen

*1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?*

Ja.

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

Die geplanten Erweiterungsprojekte des Ausbaus Schritts 2019 und die Erweiterungsprojekte in den nachfolgenden Ausbaus Schritten weisen einen langen Realisierungshorizont auf und wirken sich erst mittel- bis langfristig positiv auf den Verkehrsfluss der Nationalstrassen aus. Die ASTAG vertritt daher den Ansatz und unterstützt die Bestrebungen des ASTRA, dass zur Verbesserung der Situation kurzfristig gezielt auf Massnahmen des Verkehrsmanagements zu setzen ist. Diesbezüglich wären Ausführungen zum aktuellen Stand der Dinge wünschenswert.

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

Ja.

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

Die Kriterien sind nachvollziehbar und gut begründet. Die Kriterien 1 (Art der Infrastruktur und 2 (Kostenumfang) sind zudem objektiv feststellbar, bzw. sogar quantifizierbar. Bei Kriterium 3 fragt sich hingegen, was unter «weitreichenden Auswirkungen auf Bevölkerung, Raum und Umwelt» zu verstehen ist. Hier ist eine genauere Umschreibung zwingend notwendig, weil ansonsten die politische Relevanz einfach, d.h. ohne klare Grundlage, geltend gemacht werden kann. Grundsätzlich entsteht der Eindruck, dass die Kriterien zur Festlegung von grösseren Vorhaben unter dem Einfluss der Debatte um den Sanierungstunnel am Gotthard entstanden sind.

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

Ja.

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

Ja. Entscheidend ist allerdings, dass die rollende Planung, die dem Vorgehen zugrunde liegt, zeitlich genauer definiert wird, obwohl «kein konkreter Zeithorizont hinterlegt» (S. 36) ist. Die angestrebte Weiterentwicklung und allfällige Anpassung des Konzepts (S. 39-40) ist ansonsten rein hypothetisch bzw. sogar Makulatur.

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

Ja. Der Umfang scheint vollständig zu sein. Wichtig ist, dass auch die NEB-Strecken angemessen in das Entwicklungsprogramm eingegliedert werden, sobald sie per 1. Januar 2020 in die Zuständigkeit des Bundes fallen, d.h. landesweit gleichberechtigt sind. Die 83 Mio. Franken, die gemäss Erläuterndem Bericht (S. 9), jährlich für Ausbauten im Sinne von

717 Anpassungen und Kapazitätserweiterungen zur Verfügung stehen, müssen zwingend ausgeschöpft werden.

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

Aus föderalistischen Überlegungen ist bei der Zuteilung selbstverständlich auf eine regionale Ausgewogenheit zu achten. Entscheidend müssen jedoch die Indikatoren gemäss NISTRA mit Kosten-Nutzen-Analyse, Kosten-Wirksamkeits-Analyse und qualitativer Analyse sein (S. 42). Nur so lässt sich sicherstellen, dass die verfügbaren, nach Auffassung der ASTAG leider zu knappen Mittel (in Anbetracht des Problemdrucks) möglichst effizient und effektiv eingesetzt werden.

*9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

vgl. oben.

Office fédéral des routes  
Direction  
3003 Berne

[netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

Paudex, le 30 avril 2018  
EP/mjb

**Projet relatif au plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2020-2023, aux grands projets à réaliser sur le réseau des routes nationales, ainsi qu'à l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales avec le crédit d'engagement correspondant (1<sup>ère</sup> étape de mise en œuvre du fonds FORTA)**

## **Réponse à la procédure de consultation**

Madame, Monsieur,

Nous nous référons au courrier du 17 janvier 2018 de la Cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) relatif à l'objet mentionné en titre et vous prions de trouver, ci-après, notre prise de position sur ce dernier, dans le délai imparti.

Comme demandé, nous vous transmettons la présente sous une double forme électronique (une au format PDF, l'autre au format Word), et par poste, pour la bonne règle, aux adresses indiquées ci-dessus.

### **1. Objet de la consultation (étape d'aménagement 2019 des routes nationales)**

Nous relevons que la présente consultation porte sur les trois éléments suivants :

- Un plafond de dépenses - pour la période 2020-2023 - pour l'exploitation, l'entretien, et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales, pour un montant de CHF 8,156 milliards de francs. Ce plafond concerne des routes nationales existantes (autoroutes) et l'intégration de quelque 400 kilomètres de routes cantonales dans le réseau national (NAR).
- Une actualisation du programme de développement stratégique des routes nationales (PRODESroute) sur la base d'une répartition de l'ensemble des projets d'aménagements autoroutiers selon trois horizons de planification (2030, 2040 et probablement 2050).
- Un crédit d'aménagement correspondant aux projets d'extension du réseau de l'étape d'aménagement 2019 (1<sup>ère</sup> étape de mise en œuvre du fonds FORTA), au grand projet que constitue le 2<sup>e</sup> tunnel routier du Gothard à une voie de circulation, ainsi qu'à la planification de projets d'extension, pour un montant de CHF 4,651 milliards de francs (indice des prix 2016, hors TVA et renchérissement).

Route du Lac 2  
1094 Paudex  
Case postale 1215  
1001 Lausanne  
T +41 58 796 33 00  
F +41 58 796 33 11  
[info@centrepatronal.ch](mailto:info@centrepatronal.ch)

Kapellenstrasse 14  
Postfach 5236  
3001 Bern  
T +41 58 796 99 09  
F +41 58 796 99 03  
[cpbern@centrepatronal.ch](mailto:cpbern@centrepatronal.ch)

[www.centrepatronal.ch](http://www.centrepatronal.ch)

## 2. Ligne directrice suite à l'adoption des deux fonds d'infrastructure

Nous nous félicitons de l'adoption, par le peuple et les cantons, du Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), en 2014, et du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), en 2017, ensuite de deux campagnes de votation que nous avons soutenues totalement, afin de répondre aux besoins de mobilité de notre pays et dans une optique de « comodalité ». Nous soulignons cependant qu'il faudra malheureusement des années avant d'assister à la mise en service d'infrastructures indispensables. Or, l'ensemble du réseau autoroutier de la Métropole lémanique entre Genève et Villeneuve, d'une part, et entre Lausanne et Yverdon, d'autre part, sera surchargé jusqu'à deux à quatre heures par jour en 2040.

Suite à la mise en vigueur de FIF et de FORTA, notre ligne directrice relative à la mise en œuvre des étapes d'aménagement des Programmes de développement stratégique (PRODES) route et rail, financés par ces deux fonds, est la suivante :

- En bonne logique économique, nous demandons que les investissements ferroviaires et autoroutiers soient mis en œuvre en priorité dans les métropoles zurichoise et lémanique - premiers pôles démographiques et économiques suisses - ainsi que, d'une manière plus générale, sur l'axe Est-Ouest de notre pays, après des décennies d'investissements ferroviaires sur l'axe Nord-Sud (NLFA du Gothard-Ceneri et du Lötschberg).
- Ensuite de cette première exigence et en collaboration avec le Comité rail-route Vaud-Genève (CRRVDGE), qui regroupe notamment les organisations économiques faïtières interprofessionnelles vaudoises et genevoises, nous demandons que les besoins de transport ferroviaire et (auto)roumier de la Métropole lémanique soient expressément pris en compte dans le cadre des étapes d'aménagement successives de PRODESrail, de PRODESroute et des programmes d'agglomérations successifs.
- En bonne logique économique et en collaboration avec des organisations faïtières, nous demandons que les coûts d'exploitation découlant des étapes d'aménagement successives de PRODESrail et de PRODESroute soient mieux évalués et indiqués de la manière la plus précise possible, quitte à ce que des projets soient abandonnés suite à ces indications.
- En bonne logique de répartition des tâches entre les deux fonds d'infrastructures différents que sont FIF et FORTA, nous nous félicitons que l'ensemble des coûts d'infrastructure des RER (S-Bahn) soient imputés au FIF.

## 3. Conclusions politiques

Compte tenu :

- a) de l'objet principal de la présente consultation, à savoir l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales, qui porte notamment sur l'élimination du goulet d'étranglement de Crissier (deux phases regroupées en une seule), ainsi que sur les contournements du Locle et de Lucerne ;
- b) de notre ligne directrice suite à l'adoption des fonds FIF et FORTA (voir point 2.);

**nous renonçons à une prise de position détaillée et soutenons l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales ainsi que le plafond de dépenses - pour la période 2020 - 2023 - pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales.**

**Pour l'essentiel, nous soutenons également l'actualisation du programme de développement stratégique des routes nationales (PRODESroute) sur la base d'une répartition de l'ensemble des projets d'aménagements autoroutiers selon trois horizons de planification (2030, 2040 et probablement 2050).**

Cela posé, nous demandons, à l'instar du Conseil d'Etat vaudois, que les crédits correspondants aux travaux d'aménagement des quatre tronçons suivants de l'autoroute A1 Genève – Lausanne (Grand Genève), à savoir :

- Perly – Bernex
- Bernex – Genève Aéroport
- Le Vengeron – Coppet et
- Coppet – Nyon

soient débloqués ensemble dans le cadre de l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales (2<sup>e</sup> étape de mise en œuvre du fonds FORTA), compte tenu du fait qu'ils constituent avec le tronçon Genève Aéroport – le Vengeron, la partie « Ouest » du futur contournement autoroutier de l'agglomération de Genève, qui comptera bientôt 1 million d'habitants.

En ce sens, nous demandons que les chantiers y relatifs soient menés de manière coordonnée et que la mise en service de ces aménagements intervienne le plus possible dans un même laps de temps. Au cas où le tronçon Coppet – Nyon ne serait pas pris en compte dans le cadre de l'étape d'aménagement 2023 des routes nationale, nous demanderons, tout comme le Conseil d'Etat vaudois, la mise en place pour ce tronçon d'une utilisation provisoire de la bande d'arrêt d'urgence, sur le modèle Ecublens – Morges-Est.

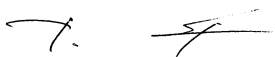
Par ailleurs, nous approuvons – suite à notre soutien total à ce projet lors de la votation populaire fédérale du 18.02.2016 – l'allocation de CHF 2,084 milliards (chiffre brut, état des coûts 2016, hors TVA et y compris des coûts de CHF 93 millions supportés par des tiers) pour la construction du 2<sup>e</sup> tube du tunnel routier du Gothard, à titre de partie du crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2019 et les grands projets.

Sur un autre plan, en vue des étapes d'aménagement 2040 et probablement 2050 de PRODESRoute, nous demandons que le préfinancement d'études soit possible pour tous les projets dont la compatibilité ascendante est vérifiée.

Enfin, nous demandons l'examen de l'intégration du projet dit de la Traversée du lac, à Genève, partie « Est » du futur contournement autoroutier de cette agglomération, dans l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à cette prise de position, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Centre Patronal



Patrick Eperon

Copie à :

- Canton de Vaud - Département des infrastructures et des ressources humaines
- 3 - Canton de Genève - Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
- Union suisse des arts et métiers (sgv-usam)
- economiesuisse
- Fédération des Entreprises Romandes (FER)
- Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG)

- Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie (CVCI)
- Comité de VaudRoutes



**Madame la Conseillère fédérale  
Doris Leuthard  
DETEC  
Kochergasse 6  
3003 Berne**

**Par email :**  
[netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

Genève, le 30 avril 2018

**Consultation : Projet relatif au plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2020-2023, aux grands projets à réaliser sur le réseau des routes nationales, ainsi qu'à l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales avec le crédit d'engagement correspondant.**

Madame la Conseillère fédérale,

La Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG) a pour objectif d'assurer une économie forte, permettant aux acteurs qui constituent le tissu économique local d'exercer leur activité de manière pérenne. Association de droit privé, indépendante des autorités politiques, la CCIG fait entendre la voix des entreprises, par exemple lors de consultations législatives cantonales et fédérales, et en formulant des propositions ayant trait aux conditions cadre. La CCIG compte plus de 2 500 entreprises membres.

Compte tenu de l'importance du développement des infrastructures routières pour l'économie genevoise et l'arc lémanique dans son ensemble, la CCIG tient à faire part de sa position sur le projet en consultation.

## **Synthèse**

La CCIG souligne que l'Arc lémanique est une des régions du pays souffrant d'un taux d'engorgement important du réseau autoroutier et de ce fait, il est urgent de procéder aux adaptations nécessaires et indispensables à la fluidification du trafic. Il est fondamental que les projets d'aménagement soient entrepris dans les plus brefs délais afin que la population en général et les entreprises en particulier puissent bénéficier au plus vite des améliorations du réseau routier.

La mobilité est une condition cadre essentielle à l'activité économique. Sans mobilité, pas d'échanges ; pas d'échanges, pas d'économie. Il importe donc que les entreprises et la population dans son ensemble puissent se déplacer de manière optimale afin de participer à la vie économique et sociale du canton.

La CCIG note avec satisfaction que la Confédération reconnaît la gravité des problèmes de circulation affectant le canton de Genève, en particulier le fait que l'A1 entre Genève et Lausanne compte parmi les routes nationales les plus engorgées (p. 11 du rapport explicatif) du réseau suisse.

Il est également intéressant de relever (p. 37 du rapport explicatif) que la Confédération déclare « la conception proposée de l'avenir prévoit d'élargir systématiquement le réseau des routes nationales à au moins 2 x 3 voies dans et entre les zones des métropoles et des grandes villes. En complément, la réalisation de nouveaux éléments de réseau peut également s'avérer nécessaire dans certains cas. Sont concernées les zones des métropoles et des grandes villes dans lesquelles le réseau des routes nationales demeurera très encombré en dépit des projets d'extension déjà planifiés. Le risque d'embouteillages reste élevé dans ces secteurs et l'absence d'itinéraires bis peut compromettre durablement leur accessibilité en cas d'événement majeur ou de travaux complets de remise en état. **Dans les zones concernées, une solution pourrait être de compléter les routes nationales existantes jusqu'à former un système de périphériques. Cela vaut en particulier pour les agglomérations de Genève, Lausanne, Bâle et Zurich** ». Pour la CCIG, cette déclaration doit être interprétée comme un signal positif de la Confédération en faveur de la réalisation de la Traversée du lac.

## **Réponses au questionnaire de consultation**

### **Généralités concernant le projet mis en consultation**

#### **1. Approuvez-vous les grandes lignes du projet ?**

Oui. Les grandes lignes du projet sont en adéquation avec les planifications d'Etat dont la stratégie multimodale pour Genève Mobilités 2030 et le Plan directeur cantonal 2030, notamment avec l'élargissement autoroutier entre Perly et Nyon et le financement pour la réalisation des jonctions de Grand-Saconnex, Vernier-Canada et Lancy-Sud qui est garanti par l'article 1 de l'arrêté fédéral.

#### **2. Estimez-vous que certains sujets n'ont pas été suffisamment pris en considération ?**

Le projet de la traversée du lac, soutenu par la population genevoise à 63% lors du vote sur l'initiative populaire « OUI à la grande Traversée du Lac » en juin 2016. Au même titre que le Gothard, et selon les critères fixés par la Confédération, la Traversée du Lac devrait entrer dans les "grands projets" au niveau de la planification de la Confédération. En effet, cette infrastructure répond aux trois critères servant à qualifier les grands projets, à savoir :

- installation isolée nécessaire pour la remise en état et/ou l'exploitation fiable de l'infrastructure existante des routes nationales (autoroute de contournement actuelle) ne constituant pas en elle-même un accroissement des capacités ;
- coûts supérieurs à la limite de 500 millions de francs fixée par le Conseil fédéral ;
- projet controversé sur le plan politique, avec des conséquences importantes sur la population, le territoire et l'environnement

### **Plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes nationales sur la période 2020-2030**

#### **3. Les explications concernant la fixation du plafond de dépenses pour les routes nationales sur la période 2020-2030 sont-elles claires ?**

Oui.

### **Grands projets**

#### **4. Que pensez-vous des critères servant à définir les grands projets ?**

Les critères servant à définir les grands projets sont satisfaisants.

**5. Acceptez-vous que le deuxième tube du tunnel routier du Gothard soit classé parmi les grands projets ?**

Compte tenu du fait que ce projet est inscrit dans la base légale en vigueur, oui.

**Programme de développement stratégique des routes nationales**

**6. Approuvez-vous la perspective à long terme établie pour le réseau des routes nationales. Dans la négative, que faudrait-il modifier ?**

Pour que Genève puisse continuer à assurer pleinement son rôle de centre économique et de seul canton romand contributeur à la péréquation nationale, la Confédération doit veiller à doter le canton et sa région des infrastructures dont il a besoin pour accompagner son développement économique et démographique. La traversée du lac devrait dès lors avoir sa place dans le réseau des routes nationales et donc dans les grands projets de la Confédération.

**7. Le programme de développement stratégique des routes nationales est-il complet par rapport au volume de projets pris en considération ?**

En partie seulement.

Genève et sa région transfrontalière connaissent une croissance démographique très importante, fruit d'un dynamisme économique qu'il convient de soutenir et d'accompagner au mieux, notamment avec le projet de la Traversée du Lac.

**8. Que pensez-vous de la répartition des projets d'extension dans les horizons de réalisation et dans les étapes d'aménagement ?**

*Sans commentaire*

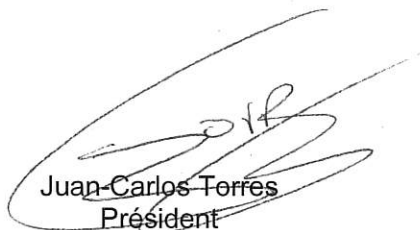
**Autres remarques**

**9. Quelles autres remarques relatives au projet mis en consultation souhaitez-vous formuler ?**

*Sans commentaire.*

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à ces éléments, nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de notre haute considération.

Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève



Juan Carlos Torres  
Président



Nathalie Hardyn  
Directrice adjointe



Secrétariat général

[netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la  
communication / **DETEC**  
Kochergasse 6  
3003 Berne

Genève, le 27 avril 2018  
FER No 11-2018

**Consultation relative au plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptation des routes nationales sur la période 2020-2023, aux grands projets à réaliser sur le réseau des routes nationales, ainsi qu'à l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales avec le crédit d'engagement correspondant**

Madame, Monsieur,

Notre Fédération vous fait part dans le délai imparti de ses remarques quant à la procédure de consultation citée en titre.

En préambule, nous avons pris note que :

- « Le Conseil fédéral propose un crédit d'engagement de 4,651 milliards de francs pour les grands projets, les projets d'extension de l'étape d'aménagement 2019 et la planification des autres projets d'extension du PRODES des routes nationales. Il propose également un plafond de dépenses de 8,156 milliards de francs sur la période 2020-2023 pour l'exploitation et l'entretien des routes nationales ainsi que pour leur aménagement (au sens d'adaptations) ».
- « Les grands projets au sens de l'art. 5, al. 1, let. a, ch. 2, de la loi fédérale du 30 septembre 2016 sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération sont des aménagements au sens d'adaptations qui requièrent une décision politique de principe en raison de leurs dimensions et de leurs conséquences. Le projet de second tube du tunnel routier du Gothard entre dans cette catégorie. Le Conseil fédéral propose un crédit de 2,084 milliards de francs pour la construction du second tube ».
- « En plus des projets portant sur le réseau existant des routes nationales, le Conseil fédéral a intégré trois projets portant sur des tronçons qui ne feront partie du réseau des routes nationales qu'à partir du 1er janvier 2020 : les contournements du Locle, de La Chaux-de-Fonds et de Näfels ».



- « Le Conseil fédéral a réuni dans l'horizon de réalisation 2030 les aménagements qu'il juge prioritaires. Ces projets se trouvent principalement dans des espaces métropolitains ».
- « Le Conseil fédéral propose d'intégrer à l'étape d'aménagement 2019 de l'horizon de réalisation 2030 les projets de Crissier, de Rotsee-Buchrain, du contournement de Lucerne et du contournement du Locle. Il propose un crédit d'engagement de 2,567 milliards de francs pour la réalisation de ces quatre projets et pour la planification des autres projets d'extension du PRODES des routes nationales ».
- « Dans son rapport en réponse au postulat sur la conduite automatisée, le Conseil fédéral a mis en évidence les opportunités et les risques de la numérisation dans le domaine de la mobilité. Il a expliqué que les nouvelles technologies allaient profondément modifier le système de transport, mais qu'il n'était pas encore possible de se prononcer avec suffisamment de fiabilité sur leurs effets concrets. L'incertitude prévaut également encore quant à la mesure dans laquelle les véhicules automatisés vont s'imposer et à quel rythme. (...) Compte tenu de ces nombreuses incertitudes, il serait risqué de différer les travaux prévus en attendant la formulation de conclusions plus fiables concernant les effets des nouvelles technologies ».

Pour le surplus, vous trouverez ci-dessous les remarques de notre Fédération organisées selon la structure du questionnaire proposé par vos soins.

### **Généralités concernant le projet mis en consultation**

#### **1. Approuvez-vous les grandes lignes du projet ?**

Notre Fédération approuve les grandes lignes du projet. Les objectifs définis n'appellent aucun commentaire particulier de notre part. Nous notons que : « Le plafond de dépenses n'inclut pas les coûts des grands projets. Pour ceux-ci, bien qu'ils fassent partie des aménagements au sens d'adaptations, des crédits d'engagement sont proposés en raison de leurs caractéristiques spécifiques ».

Nous relevons que le projet soumis à consultation inclut dans la planification des besoins une diminution annuelle des moyens nécessaires d'environ 200 millions de francs à titre de mesure portant sur les dépenses et que cette réduction ne concerne que le réseau existant des routes nationales.

#### **2. Estimez-vous que certains sujets n'aient pas été suffisamment pris en considération ?**

**Le rapport explicatif devrait bien plus insister sur les évolutions relatives à la conduite automatisée, notamment dans le cadre d'un horizon de réalisation fixé à 2030, ainsi que sur les répercussions que cela pourrait impliquer.**

Il est vrai qu'il est difficile d'identifier les opportunités et les risques de la numérisation dans le domaine de la mobilité et de se prononcer avec suffisamment de fiabilité sur les effets concrets des nouvelles technologies. Toutefois, au vu des sommes concernées qui se chiffrent en milliards, une partie du rapport devrait au moins proposer une synthèse des tendances qui sont en jeu et élaborer quelques scénarios prévisibles en l'état des connaissances actuelles, soit dans la partie 1 – contexte, soit en introduction de la partie 2 – grandes lignes.

Ces évolutions, à mettre en perspective avec l'accélération du développement de l'intelligence artificielle, tant au niveau des applications embarquées qu'au niveau de la gestion des centres de contrôle du réseau routier, vont être phénoménales. Elles devraient s'accompagner d'un potentiel d'économie bien plus élevé que les 200 millions annuels identifiés, pas seulement limité à la partie entretien et exploitation, mais concernant aussi l'aspect développement de nouvelles capacités, surtout si lesdites évolutions vont dans le sens d'une augmentation du taux d'occupation des véhicules basée sur une gestion de la demande en temps réel.

La page 53 du rapport explicatif sous 2.3.7 – aperçu de la prochaine mise à jour ne semble pas oublier que « des choses se passent » sans se rendre réellement compte de la vitesse des changements qui se mettent en place et qui vont toucher dans un premier temps essentiellement les aires métropolitaines, donc les endroits où la grande partie des investissements sont effectués en matière d'infrastructures ; à cet effet, il est seulement écrit ce qui suit dans le rapport :

• **« Tenir compte des découvertes actuelles sur la conduite automatisée :**

*Si les études en cours sur la conduite automatisée apportent de nouveaux résultats au sujet des répercussions sur les besoins en infrastructure, ces résultats devront intervenir dans la définition, l'évaluation et la hiérarchisation à venir des projets d'extension ».*

**Plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes nationales sur la période 2020-2023**

**3. Les explications concernant la fixation du plafond de dépenses pour les routes nationales sur la période 2020-2023 sont-elles claires ?**

Oui. Toutefois, nous relevons en page 27 que : « le second tube du tunnel routier du Gothard, contrairement au projet FORTA, ne fait actuellement plus partie de l'aménagement au sens d'adaptations, mais est classé comme grand projet ».

**Grands projets**

**4. Que pensez-vous des critères servant à définir les grands projets ?**

Notre Fédération estime que le critère intitulé « Type d'infrastructure » doit être impérativement assoupli. En effet, il n'y a aucune raison de se limiter à ce qui est défini en page 28 : « Un grand projet est une installation isolée nécessaire pour la remise en état et/ou l'exploitation fiable de l'infrastructure existante des routes nationales, mais ne constituant pas en elle-même un accroissement des capacités. Cette catégorie inclut par exemple la construction d'un tube ou d'un ouvrage d'art supplémentaire qui permet la remise en état ou la fermeture, nécessaire pour des raisons d'exploitation, d'une installation existante très sollicitée sans entraver la circulation. Les exemples actuels sont la construction du second tube du Gothard ou du troisième tube du tunnel du Belchen. Cette catégorie n'inclut pas les adaptations des infrastructures existantes réalisées dans le cadre de la planification ordinaire de l'entretien ».

La catégorie des grands projets semble avoir été mise en place expressément pour sortir le second tube du Gothard de la catégorie « Aménagement au sens d'adaptations », tellement les critères sont adaptés à cette réalisation. Sans l'assouplissement demandé, une telle démarche pourrait aboutir à favoriser un projet spécifique au détriment d'autres tout aussi essentiels pour d'autres régions.

Le critère lié au montant des coûts pourrait quant à lui être renforcé. A notre avis, un grand projet en matière routière dépasse largement l'ordre de grandeur du milliard de francs suisses.



5. Acceptez-vous que le deuxième tube du tunnel routier du Gothard soit classé parmi les grands projets ?

Oui, mais à la condition que le critère Type d'infrastructure définissant les grands projets soit assoupli, de telle manière à ce que le grand projet du Grand Genève, à savoir la traversée lacustre destinée à boucler l'autoroute de contournement, puisse en faire partie. En l'absence, la mise en place de la catégorie des grands projets ne serait que destinée à faciliter la réalisation du tunnel du Gothard en négligeant les intérêts de notre région; un tel procédé ne saurait être accepté par notre Fédération.

#### Programme de développement stratégique des routes nationales

6. Approuvez-vous la perspective à long terme établie pour le réseau des routes nationales. Dans la négative, que faudrait-il modifier ?

Oui. Nous n'avons pas de remarques particulières concernant les objectifs définis. Nous sommes également convaincus qu'il faut « *élargir systématiquement le réseau des routes nationales à au moins 2 x 3 voies dans et entre les zones des métropoles et des grandes villes* ».

En pages 36 et 37, nous relevons les propos suivants : « *En complément, la réalisation de nouveaux éléments de réseau peut également s'avérer nécessaire dans certains cas. Sont concernées les zones des métropoles et des grandes villes dans lesquelles le réseau des routes nationales demeurera très encombré en dépit des projets d'extension déjà planifiés. Le risque d'embouteillages reste élevé dans ces secteurs et l'absence d'itinéraires bis peut compromettre durablement leur accessibilité en cas d'événement majeur ou de travaux complets de remise en état. Dans les zones concernées, une solution pourrait être de compléter les routes nationales existantes jusqu'à former un système de périphériques. Cela vaut en particulier pour les agglomérations de Genève, Lausanne, Bâle et Zurich* ».

7. Le programme de développement stratégique des routes nationales est-il complet par rapport au volume de projets pris en considération ?

Nous insistons sur le fait que la traversée lacustre prévue dans la Constitution du canton de Genève s'inscrit parfaitement dans le cadre des éléments figurant dans le rapport relayés sous point 6. En effet, il ne s'agit rien d'autre que de boucler un périphérique aux capacités saturées dans une zone métropolitaine. Cette traversée lacustre doit faire partie intégrante du programme de développement stratégique des routes nationales.

8. Que pensez-vous de la répartition des projets d'extension dans les horizons de réalisation et dans les étapes d'aménagement ?

Nous avons pris note de vos propos de la page 79 : « *Le Conseil fédéral propose d'élargir la route nationale à six voies sur tous les tronçons entre l'échangeur de Perly et la jonction de Nyon (...) Compte tenu de l'urgente nécessité d'agir et vu que leur opportunité est démontrée, le Conseil fédéral a affecté les projets d'extension concernés à l'horizon de réalisation prioritaire 2030. Aucun autre projet que le projet d'extension entre Genève Aéroport et Le Vengeron, déjà définitivement approuvé dans le cadre du programme d'élimination des goulots d'étranglement, ne présente toutefois encore une planification suffisamment contraignante pour autoriser une libération définitive* ».

Notre Fédération est satisfaite de constater que les projets sur la N1 entre Perly et Nyon fassent partie de l'horizon 2030, même si le seul projet réellement en cours ne concerne que le tronçon Genève aéroport – le Vengeron. Nous espérons que les autorités cantonales veilleront à ce que les études y relatives puissent avancer selon un calendrier permettant que tous les projets à l'horizon de planification 2030 puissent voir le jour.

Nous nous demandons ce qu'il est advenu du **projet Etoile – Perly** mis dans les horizons de planification ultérieurs sous PRODES 2015 et qui a disparu sous PRODES 2018 (tableau 11 de la page 51).

Notre Fédération salue le fait que le contournement du Locle soit inclus dans l'étape d'aménagement 2019, tout en prenant acte que celui de la Chaux-de-Fonds est prévu dans l'horizon 2030, mais pour une autre étape.

### **Autres remarques**

#### **9. Quelles autres remarques relatives au projet mis en consultation souhaitez-vous formuler ?**

Notre Fédération approuve que l'OFROU puisse disposer de postes supplémentaires afin de remplir ses missions capitales pour l'économie nationale, notamment en matière de maintenance du réseau autoroutier, sans oublier qu'avec le nouvel arrêté sur le réseau (NAR) quelques 400 kilomètres de route seront transférés des cantons à la Confédération et intégrés dans le réseau des routes nationales en 2020.

Concernant un futur relèvement de la surtaxe sur les huiles minérales puisqu'un seuil aux alentours de 500 millions de francs devrait être atteint en 2023 au niveau du FORTA, nous sommes convaincus qu'il faudra étudier d'autres pistes afin de trouver des solutions moins pénalisantes pour l'économie. En l'état actuel, une augmentation de cette surtaxe ne nous semble pas pertinente.

Nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'expression de notre parfaite considération.



Blaise Matthey  
Secrétaire général



Olivier Ballissat  
Secrétaire patronal – FER Genève

FSU Geschäftsstelle, Alexanderstrasse 38, Postfach 216, 7001 Chur

per E-Mail (Formate .docx und .pdf)  
konsultationen@bav.admin.ch

Esther Casanova  
info@f-s-u.ch  
Chur, 30. April 2018

## **Vernehmlassung zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen Stellungnahme des FSU**

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Fachverband der Schweizer Raumplaner FSU dankt für die Möglichkeit, zur *Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit* Stellung nehmen zu können.

Die Stellungnahme bezieht sich auf die in der Vernehmlassung gestellten Fragen.

### **Generelle Aspekte der Vernehmlassungsvorlage**

*Frage 1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?*

Ja. Der FSU ist mit den Grundzügen einverstanden. Wir begrüssen, dass die Auswirkungen auf die Raumentwicklung im Bericht thematisiert werden. Zudem unterstützen wir die Haltung und den Grundsatz, dass der Betrieb und der Unterhalt Priorität hat vor der Erweiterung des Netzes.

Ausdrücklich begrüsst werden die Massnahmen zur Anpassung des Nationalstrassen-Netzes

- zur Verbesserung der Tunnelsicherheit
- zum Lärmschutz
- zur Umnutzung von Pannestreifen
- zu Kontrollzentren und Abstellplätzen für den Schwerverkehr
- zum Verkehrsmanagement
- für Wildtierquerungen.

2/4

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

Wir sehen folgende Themenbereiche, die zukünftig verstärkt geprüft und angewendet werden müssen:

- Einbezug übergeordneter Zielsetzungen, insbesondere der SDG (Sustainable Development Goals), Klimaschutzziel und nachhaltige Entwicklung
- Die gesamtverkehrliche Koordination, sowie die Verkehrsträger übergreifende Koordination, insbesondere unter dem Aspekt technologischer Entwicklungen und denkbarer disruptiver Entwicklungen (z.B. automatisiertes Fahren, Fernbusse, Verwischung der Abgrenzungen zwischen öV und MIV, etc.)
- Potenziale zur verkehrstechnischen Bewirtschaftung der Strassen-Anlagen werden noch ungenügend genutzt.
- Steuerung des Verkehrsaufkommens durch raumplanerische Massnahmen (Steuerung von Nutzungsanordnungen je nach verkehrstechnischer Lagegunst und Parkraumpolitik, Nutzung der Potenziale des Fuss- und Veloverkehrs)
- Mobility Pricing, Steuerung des Verkehrsaufkommens durch Preispolitik.
- Massnahmenprogramm zur Verkehrsregelung (Steuerung) beim Übergang zwischen dem allgemeinen Strassennetz (Haupt- und Nebenstrassen) und dem Hochleistungsstrassennetz (Autobahnen und Autostrassen)

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

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

Ja.

#### **Grössere Vorhaben**

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

Die Kriterien sind nachvollziehbar.

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

Die Zuteilung der 2. Röhre zu den grösseren Vorhaben ist nachvollziehbar und entspricht dem Volksentscheid vom 28. Februar 2016. Der Vorstand des FSU lehnt den Bau der 2. Röhre jedoch ab. Aus Sicht des Vorstandes des FSU sind die Kosten von über 2 Milliarden Franken für den erzielbaren Nutzen zu hoch, und stehen zudem im Widerspruch zu den übergeordneten Entwicklungszielen im Klimaschutz.

3/4

## **Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen**

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

Die drei Ziele im Kapitel 2.3.3.2 (Leistungsfähigkeit sicherstellen, Schutz gewährleisten, Wirtschaftlichkeit steigern) werden im Grundsatz unterstützt und mitgetragen. Weiter besteht wohl Einigkeit, dass als Ziel der Entwicklung des Nationalstrassennetzes ein störungsfreier Verkehrsfluss auf dem Hochleistungsstrassennetz erreicht werden soll.

Nicht einverstanden ist der Vorstand des FSU mit der Strategie, absehbare Kapazitätsengpässe mit Erweiterungen des Netzes zu beheben. Diese Langfristperspektive baut auf dem bisher bewährten Konzept „Mehr vom Gleichen“ auf, entsprechend einer wachstumsorientierten Entwicklung. Für eine zukünftige, nachhaltige Entwicklung unter Einbezug der Klimaschutzziele taugt dieses Konzept unserer Ansicht nicht mehr.

Interessant ist die Feststellung auf Seite 51 zum Projekt Etoile-Perly (Genf), das aus dem Step Nationalstrassen entfernt wird, weil erkannt wird: Eine Erweiterung dieses Abschnittes ist aus verkehrsplanerischer Sicht nicht zweckmässig und würde den Druck auf das bereits heute stark belastete städtische Strassennetz in Genf zusätzlich erhöhen. Ist diese Problematik nicht auch bei fast allen anderen Abschnitten feststellbar? Selbst die geplante Umfahrung Näfels im ländlichen Kanton Glarus wird zu einer Situation führen, dass die bestehende Strasse in Netstal und in Glarus den zusätzlichen Verkehr von der geplanten Umfahrung her gar nicht aufnehmen können wird. In fast allen Agglomerationen der Schweiz ist eine Sättigung des Hauptstrassennetzes feststellbar. Weshalb wird im Grundsatz noch immer eine Ausbaustrategie gewählt? Weshalb wird als Langfristperspektive ein Ausbau auf mindestens 2x3 Spuren angestrebt? Unserer Ansicht nach müssten die finanzielle und die verkehrssteuerungs-technische Bewirtschaftung des Hochleistungsstrassennetzes in den Vordergrund gestellt werden, um Fehlentwicklungen und Fehlanreize zu reduzieren und die globale Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Schweiz mittelfristig halten zu können.

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

Wie unter Punkt 6 bereits dargelegt, ist zur Aufrechterhaltung eines störungsarmen oder störungsfreien Verkehrsflusses auf dem Hochleistungsstrassennetz die Verkehrsregelung bei den Übergängen zwischen HLS- und HS-Netz und die Steuerung über eine Preispolitik unabdingbar, um eine nicht finanzierbare und den Klimaschutzziele widersprechende Ausbaupolitik abwenden zu können. Sämtliche Übergangsstellen zwischen HLS- und HS-Netzen werden mittelfristig steuerungstechnisch geregelt werden müssen. Diese Strategie fehlt noch. Das Ver-

4/4

kehrsaufkommen bei kapazitätskritischen Engpässen sollte zudem eher über eine einzuführende Preispolitik statt eine Ausbaupolitik gesteuert werden. Dieser Ansatz müsste unserer Ansicht nach geprüft werden.

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

Die nötigen Erweiterungsprojekte werden mit der anvisierten Ausbaustrategie kaum finanzierbar sein und dürften den Wirtschaftsstandort Schweiz langfristig schwächen, weil die Wettbewerbsfähigkeit global betrachtet sinken würde. Wir empfehlen, die Klimaschutzziele, welche vom Bund unterzeichnet wurden und mitgetragen werden, zu beachten und das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen entsprechend anzupassen.

#### **Weitere Bemerkungen**

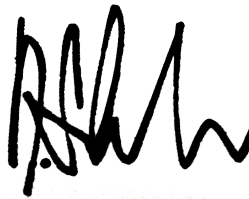
*Frage 9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

Wir hoffen, dass wir mit unserer Stellungnahme einen konstruktiven Beitrag zur Entwicklung des Nationalstrassennetzes der Schweiz beitragen können und würden uns über eine Fachdisziplin übergreifende weitere Diskussion freuen. Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse  
FSU



Frank Argast  
Präsident



Marc Schneiter  
Vorstandsmitglied



Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Kochergasse 6  
3003 Bern

per Mail an [netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

Basel, 23. April 2018 sd

**Vernehmlassung – „Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit“**

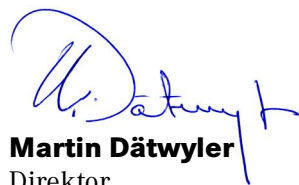
Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Vorlage des „Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit“ Stellung nehmen zu können.

Im Anhang senden wir Ihnen unsere Stellungnahme mit der Bitte unsere Überlegungen bei den zukünftigen Arbeiten zu berücksichtigen. Für zusätzliche Fragen im Zusammenhang mit unseren Darstellungen stehen wir Ihnen selbstverständlich jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**Handelskammer beider Basel**

  
**Martin Dätwyler**  
Direktor

Beilage: Stellungnahme und Fragenkatalog

Martin Dätwyler  
Direktor

T +41 61 270 60 81  
F +41 61 270 60 65

[m.daetwyler@hkbb.ch](mailto:m.daetwyler@hkbb.ch)

**Handelskammer beider Basel**

St. Jakobs-Strasse 25  
Postfach  
CH-4010 Basel

T +41 61 270 60 60  
F +41 61 270 60 05

[www.hkbb.ch](http://www.hkbb.ch)

## Stellungnahme

Basel, 23. April 2018 sd

# Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 sowie Ausbauschrift 2019 für die Nationalstrassen

---

**Die Handelskammer beider Basel teilt die Einschätzung des Bundesrates, dass ein Ausbau des Nationalstrassennetzes dringend notwendig ist. Insbesondere die grossen Städte und Agglomerationsräume der Schweiz sind bereits heute von Kapazitätsengpässen im nationalen Hochleistungsstrassennetz betroffen. Die Handelskammer ist ebenfalls der Auffassung, dass sich insbesondere in diesen urbanen Gebieten die Situation in den nächsten Jahren und Jahrzehnten weiter verschärfen wird. Dies gilt im Speziellen für den Metropolitanraum Basel, dessen Nationalstrassennetz zu den am stärksten belasteten Abschnitten der Schweiz gehört. Mit dem Rheintunnel und dem Ausbau zwischen Hagnau-Augst haben zwei bedeutsame Massnahmen ihren Weg in die Vorlage gefunden. Die Aufnahme eines Ringsystems in der Agglomeration Basel in die „Langfristperspektive des Nationalstrassennetzes“ ist ebenfalls äusserst begrüßenswert.**

---

### Ausgangslage

Wie das Bundesamt für Strassen ASTRA in einer im Jahr 2016 durchgeführten Erhebung feststellt, entspricht der aktuelle Zustand des Nationalstrassennetzes praktisch seinem Zielzustand. Gegenüber 2008 ist jedoch eine leichte Zustandsverschlechterung auszumachen, die weder nachhaltig noch wirtschaftlich ist und somit gestoppt werden muss. Die Konsequenzen dieser Entwicklung sind täglich auf den Nationalstrassen zu beobachten. So stieg die Anzahl der Staustunden von ca. 7'500 Stunden pro Jahr auf über 24'000 Stunden pro Jahr, was mehr als einer Verdreifachung entspricht. Die Hauptursache, mit einem Anteil von beinahe 90 Prozent, ist hierbei die Verkehrsüberlastung. Ohne Erweiterungen der Infrastruktur ist daher von einer weiteren Zunahme der Staustunden mit beträchtlichen volkswirtschaftlichen Kosten auszugehen. Konkret geht das ASTRA bei Untätigkeit im Jahr 2040 von Verkehrsüberlastungen auf 385 Kilometern des Nationalstrassennetzes aus, wobei in zwei Drittel der Fälle sehr starke oder starke Überlastungen befürchtet werden. Hauptsächlich von den Engpässen betroffen wären die Städte und Agglomerationen, deren Nationalstrassennetze bereits heute regelmässig an ihre Kapazitätsgrenzen stossen. Dies gilt insbesondere auch für die Metropolitanregion Basel, deren Nationalstrassennetz zu den schweizweit am stärksten belasteten Abschnitten gehört. Aufgrund ihrer grenznahen Lage, verfügt die Region Basel als Gateway neben einem Life Sciences Cluster von internationalem Rang,

**Handelskammer beider Basel**

St. Jakobs-Strasse 25  
Postfach  
CH-4010 Basel

T +41 61 270 60 60  
F +41 61 270 60 05

[www.hkbb.ch](http://www.hkbb.ch)

auch über einen florierenden Logistikcluster. Die hervorragenden Wachstumsperspektiven der Region werden trotz getroffener Massnahmen auch auf der Strasse zu Mehrverkehr führen. Fehlende Netzredundanzen verschärfen die schwierige Situation und sorgen zusätzlich für Behinderungen bei Instandsetzungsarbeiten. Der mangelnde Ausbau der Strassenkapazitäten in der Vergangenheit, bedroht die Erreichbarkeit des zweitgrössten Wirtschaftsraums der Schweiz bereits heute.

Mit der Zustimmung zur Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) am 12. Februar 2017, haben Volk und Stände die Grundlage für eine langfristige Finanzierung von Strasseninfrastruktur geschaffen. Das dazugehörige Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen), welches gleichzeitig in Kraft tritt, stellt sicher, dass die eidgenössischen Räte periodisch über Erweiterungen der Kapazitäten auf dem Nationalstrassennetz befinden können. Auf Basis dessen werden sämtliche Erweiterungsprojekte zu einem Programm zusammengefasst und priorisiert.

### **Konzeption**

In einer Zustandsanalyse des Nationalstrassennetzes aus dem Jahr 2016, kommt das ASTRA zum Schluss, dass sich das über 1'840 Kilometer erstreckende Strassennetz zwar insgesamt in gutem Zustand befindet, in den letzten Jahren jedoch von der Substanz gezehrt hat. Der getätigte Unterhalt reichte somit nicht aus, um die Qualität zu erhalten oder gar zu verbessern.

Für die Jahre von 2014-2030 sieht das ASTRA einen durchschnittlichen jährlichen Finanzbedarf von Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen von ca. 1'800 Mio. Franken inkl. MwSt. Im Realisierungshorizont 2030 sind Projekte enthalten, die nach Einschätzung des Bundesrates prioritär umzusetzen sind. Schwerpunktmässig befinden sich die Massnahmen in den metropolitanen und grossstädtischen Räumen, also dort, wo die Kapazitäten bereits heute knapp sind und der Handlungsdruck entsprechend gross ist.

Mit der Aufnahme des Rheintunnels in der Variante *Cmax*, d.h. mit Anschlüssen von und nach Deutschland, sowie der Ausbaumassnahme Hagnau-Augst, haben zwei bedeutsame Infrastrukturprojekte der Region Basel den Weg in die Liste der Erweiterungsprojekte mit Realisierungshorizont 2030 gefunden. Die Aufnahme dieser beiden Grossprojekte wird von der Wirtschaft ausdrücklich begrüsst. Besonders erfreulich ist die Einschätzung des ASTRA in der „Langfristperspektive des Nationalstrassennetzes“, dass ein Ringsystem besonders im Falle der Agglomerationen, namentlich auch Basel, eine Lösung für die angesprochenen Herausforderungen darstellen könnte. Die Aufnahme des Autobahnringes um Basel in den Netzbeschluss ist aus Sicht der Handelskammer prüfenswert. Um die Funktionalität des Strassennetzes nachhaltig zu sichern, bedarf es jedoch weiterer Massnahmen ausserhalb des STEP Nationalstrassen. Mit der geplanten Übergabe der Autobahnen A18 und A22 an den Bund, fallen diesem auch die Zuständigkeiten für den Vollanschluss Aesch, den Anschluss Aesch – Angenstein sowie die Umfahrung Liestal und dem Anschluss Rheinfelden West zu.

Neben einer besseren Erreichbarkeit der Region, würde das Nationalstreckennetz durch den geschaffenen Ausbau und die Redundanz zudem weniger stauanfällig und stabiler werden. Insgesamt würden sich die Massnahmen für die Region, und somit auch für die Gesamtschweiz, volkswirtschaftlich positiv auswirken. Insbesondere der Rheintunnel würde überdies zu einer Verminderung der Luftschadmissionen sowie einer Reduktion der Lärmbelastung beitragen. Die zusätzliche Kapazität würde den Erwartungen nach zu einer Verlagerung des Strassenverkehrs auf das sicherere Nationalstrassennetz führen, wodurch sich die Anzahl der Unfälle verminderten. Der Rheintunnel würde als redundante Streckenführung bestehende Verkehrsachsen entlasten, was zu

einer Aufwertung der dortigen Siedlungsgebiete führen und den Agglomerationskern weiter stärken würde.

### **Forderungen**

Die Handelskammer teilt die Einschätzung des Bundesrates, dass ein Ausbau des Nationalstrassennetzes dringend notwendig ist. Mit Berücksichtigung der Projekte Rheintunnel (Variante *Cmax*) sowie dem Ausbau Hagnau-Augst im Realisierungshorizont 2030, wird dieser Notwendigkeit für die Region Basel aus Sicht der Wirtschaft grundsätzlich Rechnung getragen. Die Aufnahme eines Ringsystems auf Ebene der Nationstrasse als langfristige Perspektive mit entsprechendem Netzbeschluss ist ebenfalls begrüßenswert.

### **Fazit**

Die Erreichbarkeit des Standortes stellt im nationalen und internationalen Wettbewerb einen immer wichtiger werdenden Faktor dar. Insbesondere für die städtischen und suburbanen Gebiete ist ein leistungsfähiges Nationalstrassennetz von herausragender Bedeutung. Die Handelskammer teilt daher die Auffassung des Bundesrates, dass ein Ausbau des Nationalstrassennetzes dringend angezeigt ist, und unterstützt die Vorlage in ihren Grundzügen ausdrücklich. Über das STEP Nationalstrassen hinaus fehlen aus Sicht der Wirtschaft noch einige zentrale Massnahmen für die Region Basel, welche weiter oben aufgeführt sind.

Es folgt die Beantwortung des Fragenkatalogs zur Vernehmlassungsvorlage.

## **Beantwortung des Fragenkatalogs zur Vernehmlassungsvorlage**

### **„Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit“**

Absender: Handelskammer beider Basel

#### **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?  
→ Die Handelskammer teilt die Einschätzung des Bundesrates, dass ein Ausbau des Nationalstrassennetzes dringend notwendig ist. Sie ist ebenfalls der Ansicht, dass solche Projekte prioritär zu behandeln sind, welche den höchsten Nutzen, d.h. die grössten Entlastungen, erbringen. Ebenso ist die Schaffung von redundanten Strecken, wie jene des Rheintunnels von grosser Bedeutung für die Stabilität und Funktionalität des Strassenverkehrssystems. Das Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) bietet aus Sicht der Handelskammer hierfür den geeigneten Rahmen.
2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?  
→ Nein.

#### **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?  
→ Ja.

#### **Grössere Vorhaben**

4. Wie beurteilen Sie die Kriterien zur Festlegung der grösseren Vorhaben?  
→ Die Definition eines grösseren Vorhabens entlang der Parameter „Art der Infrastruktur“, „Kostenumfang“ und „Politische Relevanz“ beurteilt die Handelskammer als sinnvoll.
5. Sind Sie mit der Zuteilung der 2. Röhre des Gotthard-Strassentunnels zu den grösseren Vorhaben einverstanden?  
→ Ja.

### **Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen**

6. Sind Sie mit der dargelegten Langfristperspektive des Nationalstrassennetzes einverstanden.  
Falls nein, was sollte geändert werden?  
➔ **Die Handelskammer begrüsst die Aufnahme eines Ringsystems auf Ebene Nationalstrasse, insbesondere für die Agglomeration Basel, in die *Langfristperspektive des Nationalstrassennetzes* ausdrücklich.**
7. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?  
➔ **Aus Sicht der Handelskammer ist das STEP Nationalstrasse in Bezug auf den Projektumfang vollständig. Die langfristige Perspektive eines Ringsystems um besonders betroffene Gebiete, wie etwa die Agglomerationen Basel, begrüsst die Handelskammer sehr. Als zusätzliche Massnahmen, ausserhalb des STEP, erachten wir weitere Projekte für zentral. Dies sind der Vollanschluss Aesch, der Anschluss Aesch – Angenstein, die Umfahrung Liestal sowie der Anschluss Rheinfelden West.**
8. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und Ausbauschritten?  
➔ **Die Zuteilung der Erweiterungsprojekte hinsichtlich der Realisierungshorizonte und Ausbauschritte ist aus Sicht der Handelskammer korrekt.**

### **Weitere Bemerkungen**

9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?  
➔ **Keine.**



20. APR. 2018

Nr.

Schmidstrasse 9  
Postfach 396  
CH-8570 Weinfelden

T 071 622 19 19  
F 071 622 62 57

info@ihk-thurgau.ch  
www.ihk-thurgau.ch

UID-Nr. CHE-222.916.463

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK  
Kochergasse 6  
3003 Bern

Weinfelden, 19. April 2018

**Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz – Stellungnahme**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur erwähnten Vorlage Stellung beziehen zu können und beschränken uns dabei auf die heutige Thurtalstrasse (H14, H474) und künftige NEB-Strecke N23 Grüneck/Bonau – Arbon/Meggenhus. Diese Strecke, Bodensee-Thurtalstrasse genannt, bildet leider keinen Bestandteil des vorliegenden strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) Nationalstrassen.

**Wir fordern, dass die N23 bei der nächsten Aktualisierung in den Realisierungshorizont 2030 und dort in den Ausbauschnitt 2024 bis 2027 aufgenommen wird.**

**Begründung**

Die Region Oberthurgau mit den Zentren Arbon, Romanshorn und Amriswil ist eine industriell geprägte, strukturschwache Wirtschaftsregion. Für die Unternehmen bildet der Bodensee eine Barriere. Ihnen steht bloss ein Radius von 180 Grad statt 360 Grad zur Verfügung. Dies führt dazu, dass sich zahlreiche Unternehmen nach der Agglomeration Winterthur/Zürich ausrichten. Analoge Überlegungen gelten für die Unternehmen in der Region Mittelthurgau mit Weinfelden als Zentrum. Für international tätige Firmen ist zudem die Anbindung an den Flughafen Zürich-Kloten von grosser Bedeutung.

Die heutige Hauptstrasse von Arbon bis Bonau führt durch zwei Städte und zehn Dörfer. Es handelt sich um eine Mischverkehrsstrasse mit Langsamverkehr. In den Herbstmonaten behindern die Zuckerrüben Transporte mit Traktoren zur Zuckerfabrik Frauenfeld den Verkehr. Für die Unternehmen der Regionen Ober- und Mittelthurgau ist eine Nationalstrassenverbindung mit einem flüssigen Verkehr von grosser Bedeutung.



Am 23. September 2012 haben die Stimmberechtigten im Kanton Thurgau dem kantonalen Netzbeschluss mit der Bodensee-Thurthalstrasse als hauptsächlichem Bestandteil und der kantonalen Oberlandstrasse (OLS) zugestimmt. Auf Unverständnis stösst, dass der Bund nun zwischen alten und neuen Nationalstrassen unterscheidet und für den Ausbau der nationalen Netzbeschluss-Strecken praktisch keine Mittel zur Verfügung stellt (CHF 39 Millionen pro Jahr). Unverständlich ist weiter, dass die NEB-Strecken nicht in den sich in Überarbeitung befindlichen Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse, aufgenommen wurden.

Dass die Projekte LeLocle, La Chaux de Fonds und Näfels im nächsten Ausbauschnitt dabei sind, zeigt, dass man sich in Bern nicht vollständig auf die grossen Agglomerationen fokussiert. Die folgenden Punkte belegen die Dringlichkeit des Projekts auf, das für den gesamten Kanton Thurgau von höchster Bedeutung ist:

- 1. Das Bedürfnis ist ausgewiesen:** Die Grundlagen für das heutige Strassennetz wurden im Jahre 1956 gelegt. Unsere heutigen Verkehrswege basieren damit im Wesentlichen auf einer Planung, die mehr als 60 Jahre alt ist. Mit Ausnahme der Autobahnabschnitte der A1 und der A7 erfolgten seither keine massgeblichen Anpassungen. Die Bevölkerung, die Siedlungsfläche und das Mobilitätsbedürfnis sind stark gewachsen. Vor allem im Mittel- und Oberthurgau kann das Verkehrsaufkommen mit der bestehenden Strasseninfrastruktur nicht mehr bewältigt werden. Es macht keinen Sinn, überholte Strukturen zu zementieren, die nicht zukunftsfähig sind. In der gleichen Zeitperiode wurde das Angebot bei Bahn und Bus mit bedeutenden Mitteln massiv verbessert.
- 2. N23 + OLS sind das Ergebnis einer sehr sorgfältigen Planung:** Die Ergänzung des Thurgauer Strassennetzes bildet seit Jahrzehnten ein Thema. Nun hat das Thurgauer Volk mit dem Netzbeschluss für BTS + OLS einem umsichtig geplanten Konzept zugestimmt. Mit Tieferlegungen und Tunnels wird auf den Schutz von Natur und Landschaft Rücksicht genommen. Die Linienführung wurde optimiert, der Verbrauch von Kulturland minimiert.
- 3. Die N23 schafft mehr Lebensqualität:** Dörfer und Städte in den Regionen Mittel- und Oberthurgau sowie Kreuzlingen leiden heute unter dem wachsenden Individualverkehr. Mit der Verlagerung des Verkehrs auf leistungsfähige Verkehrswege werden sie entlastet. Die Verkehrssicherheit wird erhöht, insbesondere auch für Fussgänger und Radfahrer. Insgesamt nimmt die Lebensqualität zu. Regionen innerhalb und ausserhalb unseres Kantons, in denen eine Verkehrsentslastung bereits wirksam ist, möchten den alten Zustand keinesfalls zurück haben.
- 4. Die N23 sichert Arbeitsplätze:** Rund 40 Prozent aller Arbeitsplätze im Kanton befinden sich in der Region Mittel- und Oberthurgau. Eine Umfrage unter den Mitgliedfirmen unserer Kammern hat ergeben, dass die ungenügende Verkehrsanbindung für die Unternehmer dieser Region ein sehr ernsthaftes Problem darstellt. Mit dem Bau der Entlastungsstrasse wird dieser Standortnachteil behoben, die Arbeitsplätze werden sicherer. Die beiden Verkehrsprojekte Bodensee-Thurthal-Strasse und Oberlandstrasse haben aus Sicht der Wirtschaft eine ausserordentlich hohe Bedeutung für den Kanton Thurgau.

- 5. Die N23 ist eine wichtige Lebensader für die Wirtschaft:** Moderne und leistungsfähige Verkehrswege sind unverzichtbare Lebensadern für unsere Wirtschaft. Das Thurtal ab Bonau gehört zu den hauptsächlichen Wirtschafts- und Entwicklungsachsen im Kanton. Der Bau der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) wird die Verkehrsanbindung von rund 4500 Betrieben mit knapp 40'000 Beschäftigten massiv verbessern. Es geht somit um die Verbesserung der Perspektiven von rund einem Drittel aller Beschäftigten im Kanton. In diesen Zahlen sind Arbon und Roggwil (wegen des Zubringers zur A1) nicht eingerechnet.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Christian Neuweiler, Präsident



Peter Maag, Direktor

Kopie z.K. an:

Departement für Bau und Umwelt, Frau Carmen Haag, Regierungspräsidentin, Frauenfeld

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

Per Mail: [netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

Bern, 26. April 2018

**Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit.**

**Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen, für die Gelegenheit zu den eingangs erwähnten Vorlagen Stellung nehmen 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 Nationalstrassennetz gezielte Kapazitätserweiterungen vorgenommen werden.

Die LITRA unterstützt den Ausbau der Nationalstrasseninfrastruktur, weil die Finanzierung mit dem NAF gesichert ist und weil die Abkehr des Ausspielens von Schiene und Strasse unabdingbar ist. Die Infrastruktur von Strasse und Schiene muss gleichzeitig und gezielt wachsen, um die Engpässe zu beseitigen und der künftigen Nachfrage zu entsprechen.

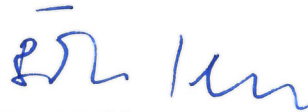
Nachfolgend ersehen Sie bitte unsere Antworten und Stellungnahme. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Überlegungen und stehen Ihnen für Ergänzungen und Auskünfte jederzeit gerne zur Verfügung.

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 metropolitenen 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

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Ver-  
kehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Strassen ASTRA

Per E-Mail: [netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

Zürich, 25. April 2018

Matthias Forster, +41 58 360 77 70, [m.forster@infra-suisse.ch](mailto:m.forster@infra-suisse.ch)

**Stellungnahme zu den Bundesbeschlüssen zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt, den Ausbau im Sinne von Anpassungen und grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie den Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,  
sehr geehrte Damen und Herren

Infra Suisse ist die Organisation der Schweizer Infrastrukturbauer und vertritt die Interessen von rund 200 Mitgliedfirmen. Für die Möglichkeit, zu den Bundesbeschlüssen zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt, den Ausbau im Sinne von Anpassungen und grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie den Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit Stellung nehmen zu können, bedanken wir uns bei Ihnen herzlich. Als Vertreterin der Bauunternehmen, welche mit der Realisierung der Bauprojekte im Nationalstrassennetz beauftragt werden, ist die Vorlage für uns von besonderer Bedeutung.

Infra Suisse begrüsst die drei Vorlagen. Sie setzen um, was Volk und Stände am 12. Februar 2017 mit der Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds vom Bund verlangt haben. Die Vorlagen tragen auch der grossen Bedeutung Rechnung, welche der Verkehrsträger Strasse für die Wirtschaft und das öffentliche Leben in der Schweiz hat. Es ist aus Sicht von Infra Suisse unabdingbar, dass zentrale Bauherrenkompetenzen beim ASTRA erhalten bleiben bzw. den steigenden Anforderungen angepasst werden.

**Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

*1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?*

Ja. Die Vorlage trägt dem Grundauftrag der NAF-Abstimmung Rechnung und trägt mittel- wie langfristig zur Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit der Nationalstrassen bei. Der Verkehrsträger Strasse erhält damit – zu-

mindest auf Bundesebene – die Relevanz, die er aus volkswirtschaftlicher Sicht verdient. Die Gesamtbetrachtung der Kosten von Betrieb, Unterhalt, Neubau und Ausbau erachten wir als sinnvoll und als wichtige Errungenschaft des NAF. Der Zyklus von jeweils vier Jahren, in denen die eidgenössischen Räte über die Freigabe der Mittel bzw. die Verpflichtungskredite zu entscheiden haben, trägt den Besonderheiten von Infrastrukturprojekten besser Rechnung. Die Schweizer Infrastrukturbauer erwarten darum für die Zukunft eine Verstärkung der Investitionstätigkeiten und damit eine höhere Zuverlässigkeit in den einzelnen Projekten.

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

Es ist aus Sicht von Infra Suisse unabdingbar, dass zentrale Bauherrenkompetenzen beim ASTRA erhalten bleiben bzw. den steigenden Anforderungen angepasst werden. Dafür sind ihr personelle Ressourcen zur Verfügung zu stellen, die es dafür benötigt. Die Bauunternehmer sind bestrebt, qualitativ hochstehende Leistungen zu erbringen und verlässliche Partner zu sein. Voraussetzung dafür sind quantitative und auch qualitative Leistungen der Bauherrschaft bzw. deren Planer in der Phase der Ausschreibung sowie eine kompetente Bauherrschaft während der Ausführung. Das ASTRA ist für unsere Branche der wichtigste und heute in vielen Belangen auch einer der professionellsten Bauherren. Dass bereits heute die Eigenleistungen im Infrastrukturbereich beim ASTRA lediglich 2% ausmachen (vgl. Erläuternder Bericht für die Vernehmlassung, S. 58), ist absolut ungenügend und bereitet uns Sorge. Wir sehen dadurch die Leistungsfähigkeit unseres wichtigsten Auftraggebers gefährdet.

## **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?*

Ja. Die Aussagen sind für uns, im Rahmen unserer Möglichkeiten, nachvollziehbar. Die Erkenntnis, dass sich ausreichende Ausgaben in den Unterhalt für den Bauherren auszahlen, gewinnt immer mehr Zuspruch (vgl. auch <https://infra-suisse.ch/studien/zustandsanalyse>). Fachkreise erachten eine jährliche Investition von 1.8% bis 2.6% des Wiederbeschaffungswertes für bauliche Massnahmen als effizienteste Lösung. Dass der Bund mit der vorliegenden Vorlage den jährlichen Unterhalt von 0.8% bis 1.0% nun mindestens auf 1.2% erhöhen will, ist, obwohl aus fachlicher Sicht ungenügend, trotzdem erfreulich. Den Finanzbedarf für den Unterhalt der NEB-Strecken zum heutigen Zeitpunkt abzuschätzen, dürfte schwierig sein. Infra Suisse erachtet es als positiv, dass der Investitionsstau, welcher sich bei gewissen Kantonen auf den betroffenen Strecken bemerkbar machte, mit der Inkraftsetzung des NEB im Januar 2020 ein Ende haben wird.

## **Grössere Vorhaben**

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

Die Definition grösserer Vorhaben ist unsere Ansicht nach ausreichend.

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

Ja. Der Bau der zweiten Röhre am Gotthard entspricht den Kriterien eines grösseren Vorhabens. Wir weisen an dieser Stelle darauf hin, dass das Schweizer Stimmvolk am 28. Februar 2018 mit 57.0% der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels mit einer zweiten Röhre zugestimmt hat.

## Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

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

Ja. Wir sind mit der Langfristperspektive einverstanden. Das Zukunftsbild eines konsequenten Ausbaus des Nationalstrassennetzes zwischen und innerhalb der metropolitanen und grossstädtischen Gebieten auf zweimal drei Spuren auszubauen, ist unserer Meinung nach richtig und trägt dem erwarteten künftigen Mehrverkehr Rechnung. Auch die Prüfung redundanter Elemente erachten wir vor diesem Hintergrund als sinnvoll. Grundsätzlich begrüssen wir eine Erhöhung der Flexibilität in der Gestaltung und Entwicklung des Nationalstrassennetzes. Sie trägt den Planungsrisiken und den sich ändernden Umständen und Anforderungen besser Rechnung als die Netzplanungen der Vergangenheit. Von der Flexibilisierung in der langfristigen Planung und der Verbindlichkeit durch den vierjährigen Finanzierungsentscheid der eidgenössischen Räte erhoffen wir uns mehr Planungssicherheit bei der Ausführung. Das «Zukunftsbild ohne konkreten Zeithorizont» muss unserer Ansicht nach den Anspruch eines strategischen Ziels haben und darf nicht als Utopie verstanden werden.

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

Ja. Zu einzelnen regionalen Projekten und ihrer Priorisierung äussern wir uns nicht.

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

Die Zuteilung erscheint uns aus heutiger Sicht und aufgrund der uns zur Verfügung stehenden Informationen als nachvollziehbar.

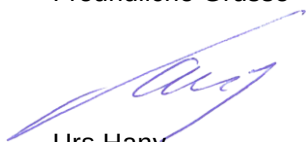
## Weitere Bemerkungen

9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Urs Hany  
Präsident



Matthias Forster  
Geschäftsführer



# Komitee zum Schutz des Seerückens

Eidgenössisches Departement  
für Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK

3003 Bern

Bottighofen, 20. April 2018

**Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit**

## Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

## Vorbemerkungen

Gemäss Schreiben vom 17.1.2018 sind nebst den Kantonen auch interessierte Kreise zur Stellungnahme zur oben erwähnten Vorlage eingeladen. Dafür danken wir.

Seit 20 Jahren ist das überparteiliche *Komitee zum Schutz des Seerückens* aktiv dabei, fragwürdigen Strassenbau durch die schützenswerte Seerücken-Landschaft zwischen Kreuzlingen und Amriswil zu verhindern. Wiederholt gelang es auch an der Urne eine Mehrheit für dieses Anliegen zu gewinnen. Mit knapp 500 Mitgliedern und noch viel mehr Sympathisanten erachten wir uns deshalb als legitimiert eine breit abgestützte Meinung abzugeben.

Unsere Stellungnahme bezieht sich daher hauptsächlich auf die Abschnitte:  
OLS = Oberlandstrasse (Amriswil - Kemmental - Kreuzlingen)

## Zum Fragenkatalog

### Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Der Vorstand hat die Vernehmlassungsvorlage intensiv studiert und diskutiert. Er ist beruhigt, dass seine Sicht der Thurgauer Verkehrsprobleme mit dem Bund übereinstimmen, dass



schweizweit wirklich dringendere Vorhaben einer Lösung harren als die noch überschaubaren Verhältnisse im Kanton Thurgau zu 'verbessern'.

Ihre Absicht, die zur Verfügung stehenden Geldmittel in erster Linie für den anteilmässig relevanten Unterhalt und den Ausbau bestehender Engpässe einzusetzen, teilen wir voll und ganz. Wir sind auch der Meinung, dass jeder Kilometer neu gebauter Strasse, zusätzliche Mittel für den Strassenunterhalt erfordert.

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

Wichtig scheint uns, dass nebst den grossen Ausgaben für die Nationalstrassen, Finanzen für weitere Infrastrukturen insbesondere den Langsamverkehr übrig bleiben. Wir sind auch der Meinung, dass heute geplante, morgen realisierte Strassenbauten das Verkehrserhalten für die nächsten 50 Jahre zementiert. Es gilt, den Verkehr neu zu denken. Auch die viel gepriesene Elektromobilität wird Stau Probleme nicht lösen, sofern nicht die Bereitschaft steigt, Fahrgemeinschaften zu bilden, auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen und den Langsamverkehr attraktiver zu gestalten.

Es darf nicht sein, Fahrzeuge als Stehzeuge auf riesigen Parkplatzflächen am Start- und am Zielort tagelang warten zu lassen. Wir kennen dieses Problem aus dem Raum Kreuzlingen Konstanz bestens. Kreuzlingen wird zum Parkplatz für Einkaufstouristen degradiert. Eine OLS im Verbund mit einer BTS wird dieses Problem verschärfen. Die Retorsionsmassnahme der Stadt Konstanz am diesjährigen Ostersonntag mit Sperrung des Emmishofer Zolls ist ein Anfang. Genug ist genug.

### **Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020 - 2023**

3. Der Zahlungsrahmen 2020 - 2023 ist aus unserer Sicht nachvollziehbar. Insbesondere, dass der Unterhalt mit Abstand der grösste Posten darstellt, ist verhältnismässig.

### **Grössere Vorhaben**

4./5. Als lokal aktive Gruppe äussern wir uns nicht zu diesem Teilbereich, erinnern aber gerne daran, dass Bundesrat Moritz Leuenberger anlässlich der Einweihung der N7 nach Konstanz sich dahin geäussert hat, dass diese N7 inkl. dem Girsbergtunnel niemals gebaut worden wäre, wenn da nicht die grenzüberschreitende Bedeutung bestanden hätte. Das heutige eher bescheidene Verkehrsaufkommen am Autobahnzoll Kreuzlingen / Konstanz mit Maximum an Samstagen gibt dieser Haltung recht. Schnellzugverbindungen Zürich - Konstanz und neu St. Gallen - Konstanz können die Parkplatznot in Kreuzlingen und Konstanz entschärfen. Wir kennen im Thurgau keine Staus...gelegentlich etwas stockenden Kolonnenverkehr.

### **Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen**

6. Wir stimmen der vorgezeichneten Langfristperspektive des Nationalstrassennetzes durchaus zu.

7. Die beschränkten vorhandenen Mittel sind in erster Linie dort einzusetzen, wo die (Stau-)Probleme am grössten sind und nicht dort, wo wohl pfannenfertige regionale Projekte vorliegen, die Mittel aber längerfristig falsch eingesetzt wären. Wie schon erwähnt, kann mit der aufgegleisten Kapazitätserhöhung auf der Schiene St. Gallen - Kreuzlingen - Konstanz sehr viel erreicht werden.

8. Die Liste zur Projekt-Priorisierung ist wichtig und wird vom ASTRA hoffentlich in der angegebenen Reihenfolge eingehalten. Der fortgeschrittene Projektierungsstand darf sich nicht vor die voranstehenden Kriterien stellen.

## Weitere Bemerkungen

9. Erlauben Sie uns in Abweichung von Ihrem Fragenkatalog auf das Thurgauer Strassenprojekt BTS / OLS einzugehen.

Wir halten fest, dass die Thurgauer Stimmbevölkerung am 23. September 2012 wohl dem sogenannten Netzbeschluss BTS / OLS zugestimmt hat, nicht aber der Finanzierung der OLS durch eine Erhöhung der Strassenverkehrssteuer. Gemäss Vorschlag von CVP-Kantonsrat Armin Eugster, Präsident der Raumplanungskommission, war dieses Abstimmungsverhalten sinnvoll, wenn man der vom Bund finanzierten BTS zustimmen wollte, nicht aber der Kantonsstrasse OLS. Problematisch war in diesem Zusammenhang die Vermischung eines Strassenprojekts, BTS, das vom Bund bezahlt werden soll und eines kantonalen Strassenprojekts, OLS. Jahre zuvor waren schon verschiedene Projekte, so die Südumfahrung Kreuzlingen, an der Urne verworfen worden. Alle Gemeinden, die von der OLS berührt würden, haben den Netzbeschluss bis mit mehr als 70% Nein Stimmen abgelehnt.

Am 12.2.2017 hat Thurgauer Stimmvolk der kantonalen Verfassungsänderung zum Schutz von Kulturland mit mehr als 80% JA zugestimmt. Der Zersiedelung soll Einhalt geboten werden. Die neuen Strassen BTS / OLS werden diesem Aspekt absolut nicht gerecht. Sie fördern mit Sicherheit, dass der weitgehend ländliche Charakter unseres Kantons verloren geht. Der Kanton Thurgau als Erholungsraum für grosse Städte wird in Frage gestellt.

Wir halten es für absolut unverständlich, dass der Regierungsrat des Kantons Thurgau unter fragwürdigen Umständen viele Millionen Franken in die Planung der Projekte BTS / OLS investiert, um beim Bund mit einem pfannenfertigen Projekt Priorität zu erlangen, obwohl national dringendere Projekte auf eine Lösung warten. Wir hoffen, dass der Bundesrat seine Aufmerksamkeit den wirklichen Verkehrs-Engpässen widmet und sind zuversichtlich, dass die Vernehmlassung keine wesentliche Verschiebung von Prioritäten ergeben wird.

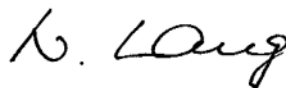
Vielen Dank für das Gehör, das uns geschenkt wurde.

Mit freundlichen Grüssen

für den Vorstand Komitee zum Schutz des Seerückens



Ueli Ryter, Präsident, Bottighofen



Walter Lang, Vorstandsmitglied, Landschlacht

Pro Natura Thurgau  
Hofplatz 4  
9220 Bischofszell

Eidgenössisches  
Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
3003 Bern

Münchwilen / Bischofszell, 5. April 2018



**Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit**

### **Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
sehr geehrter Herr Wieland, sehr geehrte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des ASTRA

Pro Natura Thurgau bedankt sich herzlich für die Möglichkeit, sich an der Vernehmlassung über Betrieb, Unterhalt, Anpassungen und Ausbau unserer Nationalstrassen beteiligen zu können. Als kantonale Organisation äussern wir uns insbesondere zur Planung, die die Ostschweiz betrifft.

### **Generelle Aspekte zu Vernehmlassungsvorlage**

1. Wir sind mit den Grundzügen einverstanden.

A) Es ist plausibel, dem Unterhalt unseres Nationalstrassennetzes eine hohe Bedeutung beizumessen, reicht doch der bisher getätigte Unterhalt nicht aus, die Substanz langfristig und vollumfänglich zu erhalten. Zurecht weist der Erläuternde Bericht S16 darauf hin, dass dies nicht wirtschaftlich und nicht nachhaltig ist. In diesem Zusammenhang ist es aus unserer Sicht auch angezeigt, bei weiteren Ausbauschritten Zurückhaltung zu üben, denn – eine Selbstverständlichkeit, die Ihnen bestens vertraut ist – jeder zusätzliche Strassenkilometer verursacht wiederum Unterhaltskosten.

B) Ebenso plausibel ist es, die zur Verfügung stehenden Geldmittel da einzusetzen, wo das heutige und künftige Verkehrsaufkommen Verbesserungen im bestehenden Netz erfordert; also Engpassbeseitigungen zu Reduktion von Staustunden (Winterthur – Zürich, Zürich Nord, Limmattal, Luterbach – Wiggertal, Bern – Muri, Mörges, Genf, Basel, Buchrain – Luzern u.a). So richtig es ist, unser Verkehrssystem vor einem Kollaps zu bewahren, ergibt sich dennoch folgende Frage: Wie kann erreicht werden, dass eine Engpassbeseitigung nicht – als Folge des verbesserten Verkehrsflusses – zu Mehrverkehr führt? Die in Faktenblatt *STEP Nationalstrasse: Planungsschritte, Prioritäten* (17.1.2016) postulierte «Vermeidung von Problemverlagerungen» dürfte eine echte Herausforderung



sein, da generell bessere Strassen auch wiederum mehr Verkehr mit sich bringen – und damit wohl neue Engpässe.

2. Im Erläuternden Bericht werden unter 2.1.4.4. – *Ausbau im Sinne von Anpassungen* als mögliche Massnahmen Wildquerungen erwähnt. Dennoch haben wir den Eindruck, dass der Trennwirkung des Nationalstrassennetzes wenig Beachtung geschenkt wird. Durchgehende Korridore für den Gen-Austausch zwischen den Populationen, sowohl bei Tieren wie bei Pflanzen, sind jedoch für den Erhalt gesunder, widerstandsfähiger Populationen und damit der Biodiversität von zentraler Bedeutung. Beispiel: Seit Jahrzehnten ist das Ausbreitungshindernis Gemeinde Münchwilen TG «Bommershüsli» Inhalt unseres Kantonalen Richtplans. Hier zerschneidet die N1 einen wichtigen Korridor unseres LeKs, der den agrarisch geprägten Mittelthurgau mit dem hügeligen und eher walddreichen Hinterthurgau verbindet.

Aber auch für Mensch und Siedlungsräume können Nationalstrassen negative trennende Wirkung haben. Gerne erinnern wir an die vorbildlich gelungene Lösung bei Altendorf SZ.

**Antrag:** In Zusammenarbeit mit dem BAFU werden sämtliche durch die Nationalstrassen verursachten Ausbreitungshindernisse eruiert und priorisiert. Für den Bau von Wildquerungen wird ein Teilprogramm («Ausbau im Sinne von Anpassungen») mit den dazu notwendigen Geldmitteln ausgestattet.

#### **Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie für den Ausbau im Sinne von Anpassungen**

3. Der Zahlungsrahmen 2020-2023 ist aus unserer Sicht nachvollziehbar. Dass der Unterhalt der mit Abstand grösste Posten darstellt, ist richtig (siehe auch unsere Erklärung unter 1. A)

#### **Grössere Vorhaben**

4. / 5. Wir äussern uns nicht zu diesem Teilbereich, da wir generell zur Entwicklung des Nationalstrassennetzes Stellung nehmen und uns im übrigen, wie eingangs erwähnt, auf Planungen beschränken, die die Ostschweiz betreffen.

#### **Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen**

6. Wir sind mit der hier skizzierten Langfristperspektive des Nationalstrassennetzes einverstanden. Die verfolgten Ziele sind plausibel, massvoll und aus unserer Sicht zurecht «defensiv»: *Sicherstellen der Leistungsfähigkeit der Nationalstrasseninfrastruktur / Schutz von Mensch, Umwelt und Infrastrukturen / Wirtschaftlichkeit der staatlichen Infrastrukturnetze steigern.*

Dass Projekte unter dem Aspekt des effektiven Einsatzes der öffentlichen Mittel priorisieren werden, heisst – nach unserer Lesart – dass regionale Wünsche bzw Projekte für Strassen mit geringem Verkehrsaufkommen zurecht nicht berücksichtigt werden. Plausibel ist es auch, sich auf den Ausbau zwischen den «metropolitanen und grossstädtischen Gebieten» zu fokussieren, wobei – wie im Bericht S 40 erwähnt – «Kapazitätserhöhungen auf beiden Verkehrsträgern (Schiene und Strasse) notwendig» sind.

7. Das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen wurde aufgrund der Erhebung heutiger Schwachstellen und aufgrund plausibler Prognosen erarbeitet. Wir gehen davon aus, dass es somit bezüglich Umfang der Projekte vollständig ist.

8. Dass bei der Zuteilung von Erweiterungsprojekten zu den Realisierungshorizonten die erwähnten Kosten-Nutzen-Analyse, die Kosten-Wirksamkeitsanalyse und eine Qualitative Analyse erhoben werden, ist richtig und wohl eine Selbstverständlichkeit. Zur Priorisierung der Projekte sind die in



Phase 2 zu berücksichtigenden Aspekte hoch wichtig (und wir gehen davon aus und hoffen, dass ASTRA halte sich an diese entscheidenden Kriterien:

1. *Konzentration auf Abschnitte mit dem grössten Handlungsdruck (Engpassbeseitigung)*
2. *Konzentration auf Kerngebiete der Agglomerationen*
3. *Städtebauliche Aufwertung (Projekte bei Nationalstrassen im Siedlungsgebiet tragen zur städtebaulichen Sanierung bei)*
4. *Berücksichtigung der Bedürfnisse des nationalen und internationalen Verkehrs (Priorität der Engpassbeseitigung auf den grossen Transitrouten)*

Wir gehen davon aus, dass innerhalb der vorliegenden Liste die Aspekte selber priorisiert werden; dass also das erste Kriterium das wichtigste, das zweite Kriterium das zweitwichtigste.... Ist. Von untergeordneter Bedeutung müssen die weiteren Kriterien sein; an fünfter Stelle folgt «Projektierungsstand». Es wäre aus unserer Sicht systemfremd und völlig unverständlich, wenn ein Vorhaben priorisiert würde, weil ein ausgearbeitetes Generelles Projekt vorliegt und wenn es nicht den Kriterien 1 – 4 entspricht.

#### **Weitere Bemerkungen**

9. Gestatten Sie uns, in Abweichung von Ihrem Fragenkatalog, hier auf unser Thurgauer Projekt «BTS» einzugehen und dabei die Vernehmlassungsantwort der Thurgauer Regierung zu kommentieren.

#### **Der Netzbeschluss von 2012**

Die Thurgauer Stimmberechtigten haben 2012 dem Netzbeschluss BTS/OLS mit 54.6% Ja zugestimmt, ein relativ klares Verdikt. Heute, sechs Jahre nach dieser Volksabstimmung – und aufgrund der in der Zwischenzeit gesammelten Erkenntnisse – muss dieses Resultat kritisch hinterfragt werden. Zweifel, ob dieses Resultat auch die tatsächliche und heutige Haltung der Bevölkerung wiedergibt, sind angebracht:

- Die Botschaft des Regierungsrates zur Volksabstimmung vom 23. 9. 2012 argumentierte, dass der «*Bau der BTS und deren Finanzierung damit aller Voraussicht nach mit Wirkung per 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen wird*». Noch deutlicher wurde der Flyer des Pro-Komitees, der in alle Haushalte verteilt wurde: «*Die BTS wird durch den Bund bezahlt.*» Dass unter der Prämisse, hier bekämen wir vom Bund eine 800 Mio teure Strasse geschenkt, dennoch 45.4% der Stimmberechtigten nein sagten, ist eigentlich erstaunlich. Und es zeigt, wie umstritten das Projekt BTS war und ist.  
Heute ist sowohl der «Übernahmetermin» von 2014 obsolet als auch das klare Versprechen der Finanzierung durch den Bund mehr als fraglich.
- In der gleichen regierungsrätlichen Botschaft wird die «*rund 800 Millionen Franken teure BTS*» erwähnt. Inzwischen hat unser DBU diese «Berechnung» nach oben korrigiert. Gemäss Info vom 16. 3. 2016 an die Raumplanungskommission betragen die Kosten 1.550 Mrd.
- 29 der 80 Thurgauer Gemeinden sagten Nein zum Netzbeschluss. Aufschlussreich ist das Nein jener acht Gemeinden, die eigentlich mit der OLS – im Gesamtpaket BTS/OLS eine kantonale Ergänzung zur BTS – hätten entlastet werden müssen.



- Am 23. 9. 2012 wurde auch über eine moderate Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer zur Finanzierung der OLS abgestimmt. Dass diese mit 59.9% abgelehnt wurde, verrät auch keine grosse Begeisterung der Bevölkerung für Strassenbau. Oder, etwas salopp ausgedrückt: Wenn uns der Bund eine Autostrasse schenkt, ist das ok – aber selber ins Portemonnaie greifen? Sicher nicht.

Von den Argumenten der BTS-Gegner von 2012 dürften die folgenden aus der Sicht der übergeordneten Verkehrsplanung des Bundes relevant sein:

- Zusätzlicher Verkehr in die Stauzone Winterthur-Zürich: Mit dem Ausbau eines neuen Zubringers – eben der BTS – würde noch mehr Verkehr in diesen Stauraum (Winterthur-Zürich Nord) geführt. (Argumentarium BTS/OLS NEIN, S17)  
Dieses Argument entspricht einem Kriterium (Phase 2) für die Zuteilung der Projekte in die Prioritätsstufen: *Vermeidung von Problemverlagerungen* (STEP Nationalstrasse: Planungsschritte, Prioritäten Faktenblatt 17.1.2018)
- Parallelausbau Schiene und Strasse? Der öffentliche Verkehr ist auf der Thurtal-Aachtalstrecke vorbildlich ausgebaut. Heute verkehren im Fernverkehr täglich 69 Züge zwischen Winterthur und Weinfelden, davon 36 von und nach Romanshorn. Hinzu kommen an Wochentagen 73 Regionalzüge zwischen Winterthur und Weinfelden, 41 zwischen Weinfelden und Romanshorn (...) Fazit: *Das Vorhaben, parallel zur Schiene eine Hochleistungsstrasse zu bauen, kannibalisiert den öV und widerspricht raumplanerischen Grundsätzen.* (Argumentarium BTS/OLS NEIN, S18)  
Auch das Gesamtverkehrskonzept Thurgau (!) weist auf diese Problematik hin: *Die BTS erhöht andererseits die Kapazitäten und verkürzt die Reisezeiten im Strassenverkehr. Damit konkurrenziert sie den gut ausgebauten öffentlichen Verkehr und fördert die Verkehrsverlagerung auf der Ost-West-Achse Richtung MIV.* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, TBA 2011 – ewp / büro widmer / infras, S. 9)  
Auch dieses Argument entspricht einem Kriterium (Phase 2) für die Zuteilung der Projekte in die Prioritätsstufen: *Vermeidung einer Konkurrenzierung des öffentlichen Verkehrs* (STEP Nationalstrasse: Planungsschritte, Prioritäten Faktenblatt 17.1.2018)
- Fragwürdiger Nutzen: Die Gegner der BTS-Planung zweifelten ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis / positives Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis schon an, als man noch von Gesamtkosten von 800 Millionen SFr. ausging. Umso negativer muss die Analyse ausfallen, wenn heute von 1.550 Mrd SFr. auszugehen ist. Massgeblich sind zwei Fakten: 1. die generell geringen DTV-Zahlen und 2. dass die Entlastungswirkung gering bleibt, da es sich überwiegend um Binnen- und Zielquellverkehr handelt. Beispiel: Gemäss einer Amriswiler Studie zur Zentrums- und Verkehrsplanung würde eine Nordumfahrung (= BTS) die Ortsdurchfahrt Ost-West um 33% entlasten (Ghielmetti/Gemperli 2004). Gemäss Botschaft an den Grossen Rat, Dezember 2011 würde die BTS Amriswil zu 38% entlasten, ebenso sind es 38% im Dossier des DBU vom 13. 4. 2012. (Gemäss Abstimmungsbotschaft 23. September 2012 dann allerdings 64%...) Aus unserer Sicht erfüllt die BTS einen überwiegenden Teil der Indikatoren der drei Analysen (KNA /KWA /QA) – Erläuternder Bericht S 43 – nicht.

## **Zur Stellungnahme des Thurgauer Regierungsrates**

Der Regierungsrat begründet seinen Antrag, die BTS in den Realisierungshorizont 2030 und in den Ausbauschnitt 2024 – 27 aufzunehmen, mit folgenden Argumenten:

Pro Natura Thurgau    Präsident  
Thurgauischer Naturschutzbund    Toni Kappeler  
Haldenstrasse 4  
9542 Münchwilen  
Tel./Fax 071 966 11 21  
kappeler.tg@bluewin.ch  
www.pronatura-tg.ch



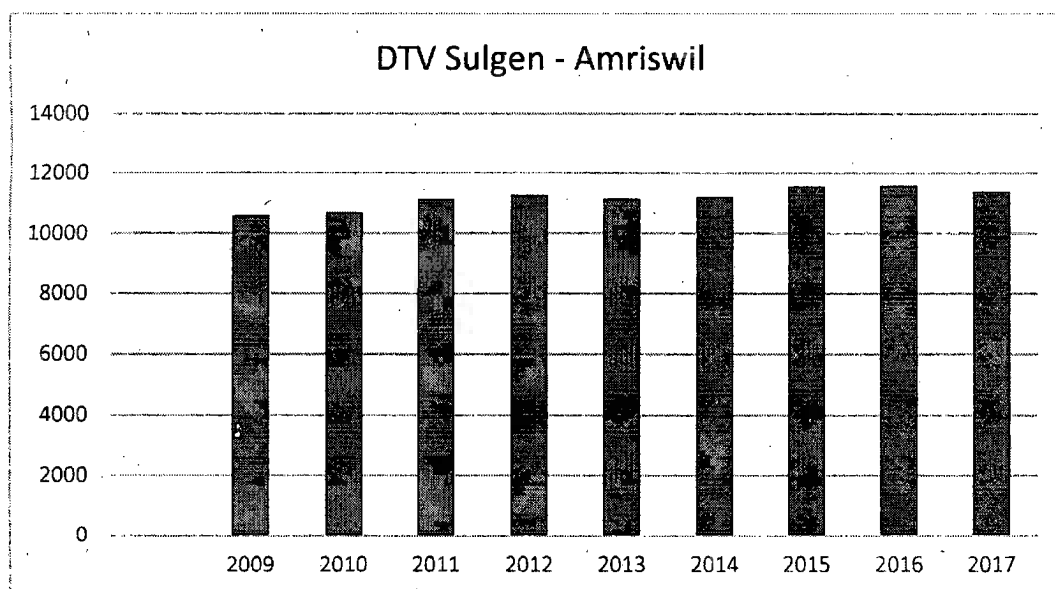


1. Um die Entwicklung als Gesamtes sicherzustellen, *«dürfen keine Gebiete von einem gut ausgebauten Nationalstrassennetz abgehängt werden»*. Das ist sicher richtig, trifft aber auf den Thurgau nicht zu: Die N1 erschliesst den südlichen Kantonsteil und die Agglomeration Wil, sowie über die Umfahrung Arbon den Oberthurgau. Die N7 erschliesst den westlichen Kantonsteil und damit die Agglomeration Frauenfeld, sowie die Agglomeration Kreuzlingen/Konstanz. Der zentrale Ort im Mittelthurgau – Weinfelden – ist 5.5 km vom Autobahnanschluss Grüneck zur N7 entfernt.

2. Der Thurgau weise ein überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum aus. Auch dies ist an sich korrekt. Verschwiegen wird hingegen, dass dieses Wachstum grösstenteils im Alterssegment 65+ stattfindet. Gemäss Bundesamt für Statistik wächst dieses Segment nur noch in den Kantonen SZ und FR (unmerklich) stärker als im Thurgau (Wachstum der ständigen Wohnbevölkerung ab 65 Jahren in den Kantonen gemäss Referenzszenario(AR-00-2015), 2015–2045, Medienmitteilung 0350-1605-00)

Andererseits nimmt der Anteil der Personen im Erwerbsalter ab; von heute 63% der Bevölkerung auf 55% nach 2035 (bei mittlerer Zuwanderung). (Mehr Menschen im Rentenalter, Statist. Mitteilung 9/2017, Dienststelle für Statistik TG)

3. (...) *«dass die heutige Hauptstrassenverbindung stetig wachsende Verkehrsfrequenzen verzeichnet»*. Folgende Grafik relativiert diese Aussage:



Der DTV ist 2008 bis 2012 von 10 500 auf 11 280 gestiegen und pendelt seither zwischen 11 157 und 11 590 (2017: 11 390) Tatsächlich gibt es auf der ganzen Strecke unterschiedlich belastete Zählstellen, was aber bedeutet, dass es sich um Binnen- und Ziel-Quellverkehr handelt. (Und wofür aus unserer Sicht die BTS nicht das geeignete Instrument ist.) Zahlen TBA Thurgau, Messstelle 141

4. Die heutige Thurtal-Aachtalstrecke – «BTS-Strecke» – weise ein *«erhebliches Unfallpotenzial»* aus. In den Jahren 2014 – 2016 ereigneten sich im besagten Raum 44 Unfälle mit 6 Schwerverletzten. (Insgesamt waren auf allen Unfallschwerpunkten des Kantons 225 Unfälle mit 43 Schwerverletzten zu verzeichnen.) Die Unfallzahlen, die die «BTS-Strecke» betreffen, sind insofern zu relativieren, dass sich von den 44 Unfällen 37 mit 5 Schwerverletzten im innerstädtischen Bereich von Amriswil und



Romanshorn ereigneten. Um wie viel diese Zahlen reduziert würden durch eine das Siedlungsgebiet umfahrende BTS, lässt sich nicht beziffern. (Quelle: Geschäftsbericht TG 2016; Unfallschwerpunkte S 74)

Hinzu kommt, dass das Argument «Unfallpotenzial» ausblendet, dass die BTS als Autostrasse Tempo 100 geplant wird. Hier ist nicht die Unfallhäufigkeit problematisch, hingegen die Unfallschwere: «Die Anzahl schwerer Unfälle pro Strassenkilometer ist auf Autostrassen um ein Vielfaches höher als auf Hauptstrassen.» (BfU, P. Eberling, Thurgauer Zeitung 1.3. 2010)

5. Menschen, die entlang der heutigen Hauptstrasse wohnen, leiden (...) unter dem starken Verkehrsaufkommen (...). (Lebensqualität, Lärm, Luft) Dieses aus unserer Sicht ernst zu nehmende Argument des Regierungsrates für den Bau der BTS wollen wir keineswegs bagatellisieren. Wir fragen nur:

- Ist die eher grossräumig konzipierte BTS das richtige Instrument, um die Siedlungsgebiete vom Verkehr, der erwiesenermassen dispers ist und überragend aus Binnen- und Zielquellverkehr besteht, zu entlasten?

- Berücksichtigt das Konzept BTS, dass nach der Inbetriebnahme 2040+... (?) dieser Autostrasse der Strassenverkehr ein anderer sein wird (Elektro-Mobilität, selbst beim LKW, abgas- und geräuscharme Fahrzeuge mit Hybridantrieb und modernsten Verbrennungsmotoren? Berücksichtigt das Konzept BTS, dass nicht nur die Alterung unserer Bevölkerung, sondern auch neue Arbeitsformen wie Village-Office, Videokonferenz usw das Verkehrsaufkommen reduziert?

(Schon vor der Abstimmung zum Netzbeschluss 2012 haben die Umweltverbände ihre Variante der Umweltverbände propagiert: Ausbau und Umbau der bestehenden Strecke, ergänzt durch kleinräumige Umfahrungen und einzelne Tunnelstrecken (Tagbau), zahlreiche Anschlusswerke, um den Ziel-Quellverkehr besser aufnehmen zu können, Tempo 80, Fahrstreifen für Langsamverkehr und Landwirtschaft, sehr gute Etappierbarkeit im Sinne einer bedarfsgerechten Engpassbeseitigung)

**Schlussbemerkung: Wir gehen davon aus, dass der Bund bei seinen Planungsgrundsätzen und Prioritäten bleibt und somit die Geldmittel da einsetzt, wo sie tatsächlich gebraucht werden: Beim Unterhalt des Nationalstrassennetzes und für einen massvollen Ausbau im Sinne von dringend notwendigen Engpassbeseitigungen.**

Freundlich grüsst Sie



Toni Kappeler  
Präsident Pro Natura Thurgau



Markus Bürgisser  
Geschäftsführer Pro Natura Thurgau





Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Strassen ASTRA  
3003 Bern

St. Gallen, 27. April 2018

## **Vernehmlassung zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 und Ausbauschritt 2019 – Stellungnahme SVI**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die SVI dankt für die Möglichkeit, zur Vernehmlassung „Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit“ Stellung nehmen zu können. Die Stellungnahme bezieht sich auf die in der Vernehmlassung gestellten Fragen.

### **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

#### ***Frage 1: Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?***

Die SVI ist mit den generellen Grundzügen der Vorlage einverstanden, dass die Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit des Nationalstrassennetzes aufrechterhalten werden sollen und dazu auch ein gezielter Ausbau notwendig wird. Wir teilen die Einschätzung, dass die gravierendsten Engpässe im Jahr 2040 um die grossen Städte und in den Agglomerationen entstehen. Ursächlich dafür sind die Verkehrszunahme und die Tatsache, dass die Nationalstrasse auch eine Funktion für den Ziel-, Quell- und untergeordnet auch für den Binnenverkehr der grossen Städte und Agglomerationen wahrnimmt. Die SVI begrüsst auch, dass der Bund eine langfristige Vision entwickelt hat.

Wir sind zusätzlich der Ansicht, dass vom UVEK eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung der Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems im Sinne einer Gesamtverkehrsstrategie erstellt werden sollte. Alleine auf die heutige Bedeutung des Nationalstrassennetzes abzustützen, ohne eine Verlagerung der Verkehre auf andere Verkehrsträger in Betracht zu ziehen, ist wenig nachhaltig und kaum verträglich. Die Kapazität des übrigen Strassennetzes, insbesondere in den Agglomerationen, ist ebenfalls beschränkt und kann weiteren Ziel-/Quellverkehr kaum mehr aufnehmen. Das Ziel der Verträglichkeit ist künftig höher zu gewichten, als dies heute der Fall ist. Weiter ist das strategische Ziel der Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu verstärken.

**Frage 2: Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?**

Die Berücksichtigung des Raumkonzepts Schweiz wird ausdrücklich begrüsst. Die Nennung erst unter den Zielen des STEP in Kap. 2.3 ist zu spät. Die raumplanerischen Voraussetzungen gehören ebenso in die Ausgangslage in Kap. 1 wie die verkehrlichen. Hier fehlt denn auch der Bezug zum Ausbauschnitt 2030/35 der Bahninfrastruktur bzw. eine multimodale Sicht im Sinne einer Gesamtverkehrsbeurteilung. Für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung ist vor allem der weitere Ausbau der Bahninfrastruktur bzw. innerhalb der Agglomerationen des Tram-/Busangebots sowie der Fuss- und Veloinfrastruktur erforderlich, damit die zunehmende Mobilität zukünftig nachhaltig gewährleistet und verkraftbar bewältigt werden kann. Damit die Mobilitätsnachfrage nicht ungebremst weiterwächst, muss die Abstimmung von Siedlung und Verkehr zentrale Strategie der weiteren Entwicklung sein. Dafür braucht es auch eine Abstimmung der Planungen von Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden.

Der erläuternde Bericht zur Vernehmlassungsvorlage spricht die Auswirkungen fehlender Kapazitäten auf der Nationalstrasse an. Von den Überlastungen ist letztlich auch das nachgeordnete städtische Strassennetz betroffen. Ein funktionierendes Nationalstrassennetz kann einen beträchtlichen Teil des Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs in den Stadt- und Agglomerationsgebieten aufnehmen und entlastet damit die innerstädtischen Strassennetze. Diese Entlastung trägt zur Förderung der flächeneffizienten Verkehrsmittel, wie dem öffentlichen Verkehr, dem Fuss- oder dem Veloverkehr bei. Bedingung dafür sind flankierende Massnahmen auf den Stadtstrassen und ein Verkehrsmanagement an der Schnittstelle Nationalstrasse/Stadtstrasse, welche ein Überlaufen bzw. Ausweichen von den Hochleistungsstrassen auf das Stadtnetz verhindert. Wesentlich ist deshalb ein gemeinsames Vorgehen der zuständigen Behörden auf allen drei Staatsebenen mit geeigneten Begleitmassnahmen auf allen Netzebenen.

Wir sehen des Weiteren die Chance in den künftigen Entwicklungen und der Nutzung neuer Technologien, wie sie in der Ausgangslage im Erläuterungsbericht erwähnt werden. Ziel muss es sein, diese Entwicklungen in die gewünschte Richtung z.B. von effizienter Raum- und Fahrzeugnutzung zu steuern und nicht abzuwarten, wie und wohin sie sich entwickeln. Die Auswirkungen, wie z.B. kapazitätssteigernde Effekte des automatisierten Fahrens, könnten in Szenarien für eine plausible Einschätzung einfließen. Zudem bieten Massnahmen im Bereich des Verkehrsmanagements (Geschwindigkeitsbegrenzungen abhängig vom Verkehrsaufkommen) bereits kurzfristig Möglichkeiten, um die Kapazitäten des Nationalstrassennetzes zu erhöhen. Technologische Entwicklungen erleichtern diese Massnahmen, sind jedoch nicht Voraussetzung dafür.

Die hohe Bedeutung der Nationalstrasse für den Güterverkehr mit einer Fahrleistung von fast 70 % Anteil auf der Nationalstrasse ist zu überprüfen. Hier sind nebst anderen Transportformen auch innovative Logistikkonzepte gefragt, um die Agglomerationen nachhaltig zu entlasten – nicht nur ein Ausbau des Nationalstrassennetzes in diesen Engpassgebieten.

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

**Frage 3: Sind die Aussagen zur Festlegung des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2020–2023 nachvollziehbar?**

Die SVI kann die Aussagen nachvollziehen, insbesondere die Elemente der Zustandsbeurteilung (Fahrbahn und Beläge, Kunstbauten, Tunnel und Untertagebauten, Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen).

## Grössere Vorhaben

### **Frage 4: Wie beurteilen Sie die Kriterien zur Festlegung der grösseren Vorhaben?**

Die Kriterien Art der Infrastruktur, Höhe des Mittelbedarfs und politische Relevanz sind nachvollziehbar gewählt. Allerdings erhöht die Einführung dieser zusätzlichen Kategorie von Vorhaben die Komplexität einer ohnehin schon unübersichtlichen Vorlage. Die zusätzliche Transparenz in der Strassenfinanzierung, die mit dem NAF angestrebt wurde, ist damit nicht erreicht.

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

Gemäss den vom Bund definierten Kriterien ist die Zuteilung zwar korrekt. Die Einführung dieser Kategorie scheint jedoch speziell auf die zweite Gotthardröhre abgestützt zu sein, da sie als einziges grösseres Vorhaben ausgewiesen wird. Dies deutet darauf hin, dass die Zusammenstellung der Kriterien ausschliesslich auf diese Massnahme ausgelegt ist. Dies macht aus unserer Sicht nicht Sinn. Das Projekt sollte als Spezialfall behandelt werden.

## Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

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

Die SVI begrüsst, dass sich die Vorlage auf das Raumkonzept Schweiz und den UVEK-Orientierungsrahmen Mobilität 2040 abstützt. Allerdings wird nicht ausreichend klar, wie die Grundsätze der erwähnten Instrumente in die Vorlage eingeflossen sind.

Wir unterstützen auch, dass Langfristperspektiven im Sinne einer rollenden, offenen Planung erarbeitet werden. Die Langfristperspektiven sind allerdings noch sehr wenig konkret. Bei den weiteren Arbeiten sollte insbesondere der Zielkonflikt zwischen Netzredundanz und Wirtschaftlichkeit hohe Beachtung erhalten. Hierzu gehört explizit auch eine verkehrsträgerübergreifende Koordination, die sicherstellt, dass der Strassenausbau nicht zu unerwünschten raumplanerischen Effekten führt und auch nicht den geplanten Ausbau des öffentlichen Verkehrs konkurrenziert. Zudem sind die Möglichkeiten der Verkehrssteuerung (insbesondere Mobility Pricing) und Automatisierung/Digitalisierung verstärkt in die Überlegungen zur Langfristperspektive einzubeziehen.

Ziel 2, die negativen Auswirkungen der Mobilität auf Mensch und Umwelt auf ein langfristig unbedenkliches Niveau zu vermindern, stehen in Konflikt mit dem Grundsatz zum STEP NS, dass sich die Erweiterungsprojekte auf das Notwendige beschränken. Es ist zu befürchten, dass damit lediglich Verkehrsinfrastrukturen finanziert werden, ohne entsprechende Schutzmassnahmen zu treffen, die über dem gesetzlichen Minimum liegen. Dieses garantiert keine langfristig unbedenklichen Eingriffe, insbesondere wenn damit Belastungsniveau bzw. -ausdehnung in dicht besiedelten Gebieten gegenüber heute noch zunehmen.

Folgende Elemente sind weiter anzupassen:

- Das Zukunftsbild von mindestens sechsspurigen Nationalstrassen in allen metropolitenen 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. Der Ausbau des Netzes muss sich

auf ortsspezifische Kriterien abstützen, welche Bund, Kantone und Gemeinden gemeinsam definieren.

- Die Überlegungen hinsichtlich von Redundanzen auf Nationalstrassenebene sind auszuweiten (siehe obige Erläuterungen). Es ist zwingend, dass in diese Szenarien die untergeordneten Netze und alternative Verkehrsträger einbezogen werden.
- Der erläuternde Bericht zur Vorlage geht auf die Koordination unter den Vorlagen Programm Agglomerationsverkehr, STEP Strasse und STEP Schiene ein (Kapitel 2.3.4). Die inhaltliche Abstimmung und Verknüpfung sowie die zeitliche Koordination ist nicht nur auf Ebene der Zielsetzungen, sondern auch auf Massnahmenebene zwingend. Dazu reicht ein regelmässiger Austausch unter den verantwortlichen Bundesämtern nicht aus. Um die Kohärenz der verschiedenen Ausbauprogramme zu gewährleisten, müssen auf Departementsebene verbindliche Abstimmungsprozesse festgelegt werden. Wichtig ist dabei, dass nicht allein das Programm Agglomerationsverkehr auf die Ausbauprogramme bei Bahn und Nationalstrasse ausgerichtet wird, sondern dass auch umgekehrt die grossen nationalen Infrastrukturen die geplanten Massnahmen in den Agglomerationen berücksichtigen. Andernfalls wird die mit den Agglomerationsprogrammen angestrebte Stringenz zwischen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung unterlaufen.
- Es ist nicht nachvollziehbar, warum in verschiedenen Teilen der Vorlage mit verschiedenen Zielsetzungen operiert wird (vgl. Kapitel 2.1.2 resp. 2.3.3.2). Um die angestrebte grössere Transparenz und Verständlichkeit zu erzielen, sind die Zielvorstellungen zu vereinheitlichen.
- Die Nachhaltigkeitsbewertung gemäss Kapitel 2.3.6 ist verkürzt dargestellt: gestärkte Agglomerationskerne und wohnliche Siedlungsgebiete sind nicht automatische Begleiterscheinungen von neuen Nationalstrassen. Dazu müssen die Projekte in Abstimmung mit den zuständigen Behörden ortsgerecht ausgestaltet werden.

**Frage 7: Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?**

Die SVI äussert sich nicht zu einzelnen Vorhaben. Allgemein fehlen Aussagen zur Fondsentwicklung ab 2023.

**Frage 8: Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und Ausbausritten?**

Die SVI begrüsst den Fokus auf die metropolitanen und grossstädtischen Agglomerationen. Diese Vorhaben haben gemäss ASTRA positive Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung nach innen und entlasten das städtische Strassennetz. Diese Entwicklungen stellen sich jedoch nicht automatisch ein. Entscheidend ist die konsequente Abstimmung mit weiteren Massnahmen auf den lokalen und regionalen Netzen, etwa im Rahmen der Agglomerationsprogramme.

Auf die einzelnen Vorhaben geht die SVI nicht ein (siehe Frage 7).



## Weitere Bemerkungen

### **Frage 9: Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

Das STEP Nationalstrassen enthält eine Vielzahl von Projekten mit einem insgesamt sehr hohen Mittelbedarf. In der Summe aller Projekte ergibt sich ein erheblicher Ausbau der Strassenkapazitäten, der eine Konkurrenzierung des öffentlichen Verkehrs und weitgehende raumplanerische Auswirkungen nahelegen. Hierbei fällt auf, dass die Themen Netzredundanzen und Unterhaltsfähigkeit in der zweiten Phase 2 des Beurteilungsverfahrens eines Vorhabens einen grossen Stellenwert bekommen, obwohl diese Kriterien bei der umfassenden Beurteilung in der ersten Phase bereits berücksichtigt sind.

Infrastrukturausbauten bringen Folgekosten mit sich. Deshalb sollten über den STEP NS hinaus auch Lösungsansätze und technologische Entwicklungen finanziert werden, welche dazu beitragen, die steigende Mobilitätsnachfrage zu bremsen (z.B. Road Pricing), Verkehr der Nationalstrasse auf andere Verkehrsträger zu verlagern und die Kapazität und Sicherheit der Nationalstrassen ohne Ausbauten zu erhöhen (z.B. auch reduzierte Geschwindigkeiten).

Die Nationalstrassen entlasten lokale und regionale Strassen. Sie belasten aber zugleich die unmittelbare Umgebung in unterschiedlicher Hinsicht: Lärm, Abgase, zerschnittene Quartiere. Bei den prioritären Erweiterungen im Realisierungshorizont 2030, die gemäss Vorlage schwergewichtig in städtischen Räumen liegen, sind grosse Anstrengungen hinsichtlich Lärmschutz und städtebaulicher Aufwertung zwingend. Sehr zu begrüßen ist deshalb der Grundsatz, dass eine städtebauliche Aufwertung als Teil von Erweiterungsvarianten im Siedlungsgebiet verstanden wird. Nur wenn entsprechende Massnahmen bereits in der Planungsphase konkretisiert werden, sind Projekte im städtischen Raum mehrheitsfähig. Dazu gehören auch flankierende Massnahmen des Verkehrsmanagements zur Verkehrslenkung an den Schnittstellen Nationalstrassen / Agglomerationszentren.

Die Vergleichbarkeit der neuen NAF-Finanzierung mit den anderen Ausbauprogrammen ist aufgrund ungleicher Terminologie und abweichenden Zeithorizonten nicht gegeben. Das verhindert die Transparenz, die mit dem NAF eigentlich angestrebt wurde, und es erschwert die inhaltliche Abstimmung unter den Programmen. Dies ist im Hinblick auf künftige Vorlagen zu verbessern.

Freundliche Grüsse

SVI Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten



Andreas Brunner, Geschäftsführer

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Strassen ASTRA

Per Mail an [netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

Zürich, 27. April 2018

## **Stellungnahme zu den Bundesbeschlüssen zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023, zu grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz und zum Ausbauschnitt 2019 sowie dem dazugehörenden Verpflichtungskredit**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Januar 2018 wurden die interessierten Kreise zur Vernehmlassung betreffend dreier Bundesbeschlüsse eingeladen, namentlich über

- Den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen,
- Den Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen
- Den Verpflichtungskredit für grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz, für den Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen und für die Planung von Projekten nach 2019

Der Schweizerische Baumeisterverband (SBV) vertritt die Interessen von mehr als 2500 Mitgliedsbetrieben im Bauhauptgewerbe. Er ist damit mit Abstand die grösste Organisation der Schweizer Bauwirtschaft. Gerne nehmen wir im Folgenden zur Vorlage Stellung.

**Der SBV begrüsst die drei Vorlagen. Sie setzen um, was Volk und Stände am 12. Februar 2017 mit der Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-fonds NAF beschlossen haben. Der Verkehrsträger Strasse erhält damit die Relevanz, die er aus volkswirtschaftlicher Sicht verdient.**

### **1. Allgemeine Bemerkungen**

Am 12. Februar 2017 haben Volk und Stände die NAF-Vorlage mit deutlichem Mehr gutgeheissen. Dies ist ein deutlicher Auftrag, insbesondere die Nationalstrasseninfrastruktur den heutigen und zukünftigen Bedürfnissen anzupassen und weiterzuentwickeln. Die vorliegenden Bundesbeschlüsse tragen dem Rechnung. Der Verkehrsträger Strasse erhält damit – zumindest auf Bundesebene - die Relevanz, die er aus volkswirtschaftlicher Sicht verdient. Die Gesamtbetrachtung von Betrieb, Unterhalt sowie Neu- und Ausbauten erachten wir als sinnvolle Errungenschaft des NAF. Damit wird insbesondere sichergestellt, dass der (bauliche)

**Wir bauen für Sie die Schweiz**

Unterhalt nicht vernachlässigt wird. Zentral ist für die Baufirmen zudem die Verstetigung der Investitionen, welche aufgrund der neu vierjährigen Verpflichtungskredite sowie der langfristigen Bedarfsplanung im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen erwartet werden kann.

## 2. Fragenkatalog

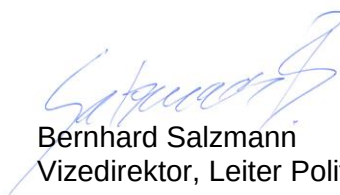
Zum Fragenkatalog nehmen wir in beigefügtem Dokument Stellung.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und verbleiben mit freundlichen Grüßen

Schweizerischer Baumeisterverband



Benedikt Koch  
Direktor SBV



Bernhard Salzmann  
Vizedirektor, Leiter Politik und Kommunikation

# Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage

**"Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit"**

## Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

### *1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?*

**Ja.** Die Vorlage trägt dem Grundauftrag der NAF-Abstimmung Rechnung und trägt mittel- wie langfristig zur Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit der Nationalstrassen bei. Der Verkehrsträger Strasse erhält damit – zumindest auf Bundesebene – die Relevanz, die er aus volkswirtschaftlicher Sicht verdient. Die Gesamtbetrachtung der Kosten von Betrieb, Unterhalt, Neubau und Ausbau erachten wir als sinnvoll und als wichtige Errungenschaft des NAF. Der Zyklus von jeweils vier Jahren, in denen die eidgenössischen Räte über die Freigabe der Mittel bzw. die Verpflichtungskredite zu entscheiden haben, trägt den Besonderheiten von Infrastrukturprojekten besser Rechnung. Die Schweizer Infrastrukturbauer erwarten darum für die Zukunft eine Verstetigung der Investitionstätigkeiten und damit eine höhere Zuverlässigkeit in den einzelnen Projekten.

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

Es ist aus Sicht des SBV unabdingbar, dass zentrale Bauherrenkompetenzen beim ASTRA erhalten bleiben bzw. den steigenden Anforderungen angepasst werden. Dafür sind ihr personelle Ressourcen zur Verfügung zu stellen, die es dafür benötigt. Die Bauunternehmer sind bestrebt, qualitativ hochstehende Leistungen zu erbringen und verlässliche Partner zu sein. Voraussetzung dafür sind quantitative und auch qualitative Leistungen der Bauherrschaft bzw. deren Planer in der Phase der Ausschreibung sowie eine kompetente Bauherrschaft während der Ausführung. Das ASTRA ist für unsere Branche der wichtigste und heute in vielen Belangen auch einer der professionellsten Bauherren. Dass bereits heute die Eigenleistungen im Infrastrukturgeschäft beim ASTRA lediglich 2% ausmachen (vgl. erläutender Bericht für die Vernehmlassung, S. 58), ist absolut ungenügend und bereitet uns Sorge. Wir sehen dadurch nicht nur die Qualität, sondern auch die Leistungsfähigkeit unseres wichtigsten Auftraggebers gefährdet.

## **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?*

**Ja.** Die Aussagen sind für uns, im Rahmen unserer Möglichkeiten, nachvollziehbar. Die Erkenntnis, dass sich ausreichende Ausgaben in den Unterhalt für den Bauherren auszahlen, gewinnt immer mehr Zuspruch (vgl. auch eine [Studie unserer Partnerorganisation infra suisse](#)). Fachkreise erachten eine jährliche Investition von 1.8% bis 2.6% des Wiederbeschaffungswertes für bauliche Massnahmen als effizienteste Lösung. Dass der Bund mit der vorliegenden Vorlage den jährlichen Unterhalt von 0.8% bis 1.0% nun mindestens auf 1.2% erhöhen will, ist, obwohl aus fachlicher Sicht ungenügend, trotzdem erfreulich. Den Finanzbedarf für den Unterhalt der NEB-Strecken zum heutigen Zeitpunkt abzuschätzen, dürfte schwierig sein. Der SBV erachtet es als positiv, dass der Investitionsstau, welcher sich bei gewissen Kantonen auf den betroffenen Strecken bemerkbar machte, mit der Inkraftsetzung des NEB im Januar 2020 ein Ende haben wird.

## Grössere Vorhaben

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

Die Definition grösserer Vorhaben ist unsere Ansicht nach ausreichend.

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

**Ja.** Der Bau der zweiten Röhre am Gotthard entspricht den Kriterien eines grösseren Vorhabens. Wir weisen an dieser Stelle darauf hin, dass das Schweizer Stimmvolk am 28. Februar 2018 mit 57.0% der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels mit einer zweiten Röhre zugestimmt hat.

## Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

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

**Ja.** Wir sind mit der Langfristperspektive einverstanden. Das Zukunftsbild eines konsequenten Ausbaus des Nationalstrassennetzes zwischen und innerhalb der metropolitenen und grossstädtischen Gebieten auf drei Spuren je Fahrtrichtung auszubauen, ist unserer Meinung nach richtig und trägt dem erwarteten künftigen Mehrverkehr Rechnung. Auch die Prüfung redundanter Elemente erachten wir vor diesem Hintergrund als sinnvoll. Grundsätzlich begrünnen wir eine Erhöhung der Flexibilität in der Gestaltung und Entwicklung des Nationalstrassennetzes. Sie trägt den Planungsrisiken und den sich ändernden Umständen und Anforderungen besser Rechnung als die Netzplanungen der Vergangenheit. Von der Flexibilisierung in der langfristigen Planung und der Verbindlichkeit durch den vierjährigen Finanzierungsentscheid der eidgenössischen Räte erhoffen wir uns mehr Planungssicherheit bei der Ausführung. Das «Zukunftsbild ohne konkreten Zeithorizont» muss unserer Ansicht nach den Anspruch eines strategischen Ziels haben und darf nicht als Utopie verstanden werden.

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

**Ja.** Zu einzelnen regionalen Projekten und ihrer Priorisierung äussern wir uns als gesamtschweizerischer Verband nicht.

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

Die Zuteilung erscheint uns aus heutiger Sicht und aufgrund der uns zur Verfügung stehenden Informationen als nachvollziehbar.

## Weitere Bemerkungen

### *9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

Keine.

Bundesamt für Strassen ASTRA  
3003 Bern

per Mail an:  
[netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

Bern, 20. April 2018 / AK

## Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG

---

1 | 7

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Januar 2018 hat Frau Bundesrätin Doris Leuthard die Vernehmlassung betreffend «Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023» und zum «Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen» eröffnet. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen.

Gerne äussern wir uns wie folgt:

**Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG ist mit den Vorschlägen der Vorlage grundsätzlich einverstanden. Aufgrund des massiven Handlungsdrucks, bedingt durch die zunehmende Stauproblematik, ist es dringend notwendig, das Nationalstrassennetz mit bedarfsgerechten Erweiterungen leistungsfähiger auszugestalten und zugleich den Betrieb und den Unterhalt besser zu gewährleisten als heute.**

### 1. Steigender Handlungsdruck

Mit der massiven Zunahme der Verkehrsleistung seit 1980 um 43,9 Prozent im Personen- und 150,0 Prozent im Güterverkehr ist das bestehende, ab 1960 geplante und in den folgenden beiden Jahrzehnten realisierte Schweizer Nationalstrassennetz längst nicht mehr genügend leistungsfähig. Klarer Beleg dafür sind, wie im Erläuternden Bericht des Bundesrats erwähnt, die folgenden Fakten:

- Die Anzahl der Stautunden auf dem Nationalstrassennetz steigt seit Jahren ungebrochen an.
- 2016 wurden insgesamt 24'066 Stautunden erfasst; das sind über 5 Prozent mehr als im Vorjahr oder umgerechnet 2,7 Jahre Stau in einem Jahr!



- Der allergrösste Teil davon, nämlich 88 Prozent, entfällt auf Verkehrsüberlastungen. Somit entsteht Stau primär aufgrund der staatlichen Verzögerungspolitik, die während Jahren vom früheren Vorsteher des UVEK praktiziert wurde.
- Am stärksten belastet sind die Hauptverkehrsachsen A1 und A2 im Mittelland sowie entlang des L'Arc lémanique, d.h. in den Räumen mit der dichtesten Besiedlung. Somit ist ein sehr grosser Teil der Schweizer Wirtschaft und Bevölkerung negativ betroffen.

Zu beachten ist ausserdem, dass der Güterverkehr und die Mobilität auf der Strasse aufgrund der Nachfrage von Wirtschaft, Gewerbe und Bevölkerung – Verkehr ist kein Selbstzweck – in Zukunft weiter stark zunehmen werden. Das Bundesamt für Raumentwicklung ARE rechnet bis 2040 mit einem Wachstum von 18 Prozent im Personen- bzw. von 33 Prozent im Güterverkehr gegenüber der Verkehrsleistung von 2010.

Der erwähnte Problemdruck wird sich deshalb in nächster Zeit, je länger es dauert, bis die aus dem vorigen Jahrhundert stammende Strasseninfrastruktur grundlegend modernisiert und vor allem ausgebaut wird, stark verschärfen.

Die **negativen Folgen für das Transportgewerbe** sind:

- Aufgrund der hohen Verkehrsdichte nimmt das Unfallrisiko unverschuldet zu, wie auch die erstmalige Zunahme der unfallbedingten Staustunden im Jahr 2016 verdeutlicht (S. 11).
- Gegenüber der verladenden Kundschaft können Termintreue und Pünktlichkeit nicht mehr garantiert werden; immer häufiger fallen Strafzahlungen wegen verspäteter Anlieferungen und Abholungen an.
- Die Verlässlichkeit und die Flexibilität – als zentrale Stärken – des Gütertransports auf der Strasse sind je länger desto weniger gegeben. Das behindert letztlich Produktionsabläufe in Industrie und Gewerbe und dazu die ganze Ver- und Entsorgung der Menschen in der Schweiz.
- Weitere Mehrkosten ergeben sich zudem durch Umwegfahrten.
- Für die betroffenen Transportunternehmen resultieren daher enorme Produktivitätsverluste, die über interne Effizienzgewinne nicht mehr kompensiert werden können.

Ein zentraler Punkt ist schliesslich, dass Staus auch erhebliche negative Auswirkungen auf die Umwelt haben. Bei Stop-and-Go-Verkehr ist der Treibstoffverbrauch nachweislich höher, was zu höheren CO<sub>2</sub>-Emissionen führt – ohne dass die Fahrerinnen und Fahrer durch ökologisches Fahrverhalten quasi Gegensteuer geben können.

**Die ASTAG fordert deshalb, die Projekte des STEP-Ausbaus schrittweise unverzüglich voranzutreiben. Die Engpassbeseitigung und die Erweiterung der Kapazitäten müssen so rasch wie möglich realisiert werden.**

## **2. Koordination mit Agglomerationsprogrammen**

Die Problematik von Kapazitätsengpässen, verbunden mit Staus und Behinderungen, tritt nicht nur auf dem Nationalstrassennetz auf, sondern – was ebenso verheerend ist – in wachsendem Ausmass auch in den Städten und Agglomerationen. Die Verkehrsbehinderungen, die dadurch

3 | 7 entstehen, betreffen zwar hauptsächlich den Strassenverkehr selbst, zugleich aber auch den öffentlichen Verkehr öV und den Langsamverkehr.

Umso wichtiger ist es, die nötigen, sprich bedarfsgerechten Ausbauten zwecks Verflüssigung des Verkehrs auch in Städten und Agglomerationen sicherzustellen. Allerdings geht der Trend offensichtlich in die gegenteilige Richtung:

- In vielen Städten und Agglomerationen werden die Kapazitäten von Durchgangsstrassen durch die Reduktion der Anzahl Fahrspuren, tiefere Geschwindigkeits-Limiten, den Einbau von Hindernissen und schikanöse Rotlicht-Wellen bewusst und vorsätzlich gesenkt. Klares Ziel ist die Behinderung und damit Verhinderung des Strassenverkehrs.
- Entsprechend wurden bisher nur gerade 10 Prozent aller Bundesbeiträge, die im Rahmen der Agglomerationsprogramme der ersten und zweiten Generation investiert wurden, direkt für den Kapazitätsausbau im Strassenverkehr verwendet.<sup>1</sup> Die übrigen Mittel kamen dem Tram (20%), dem Bus (6%) und vor allem der Eisenbahn (22%), d.h. dem öV, sowie dem Langsamverkehr (15%) zugute.
- Auch im Erläuternden Bericht des Bundesrats wird die Notwendigkeit einer Koordination zwischen übergeordnetem und untergeordnetem Strassennetz verkannt bzw. unterschätzt. Stattdessen liegt der Fokus einseitig auf «gut funktionierenden» Nationalstrassen, die den Ziel-, Quell- und Binnenverkehr der Agglomerationen aufnehmen und so «massgeblich zur Entlastung der innerstädtischen Strassen» (S. 41) beitragen sollen.

In Wahrheit hat jedoch der grösste Teil des Verkehrs auf den Nationalstrassen rund um Städte – Studien sprechen von 70 Prozent – die Quelle und das Ziel in den Agglomerationen selbst. Anders gesagt: Dieser Verkehr beginnt und /oder endet in der Stadt, es handelt sich nicht um «Transitverkehr», der die Zentren nicht berührt. Somit braucht es nebst der überfälligen Kapazitätssteigerung auf dem Nationalstrassennetz zwingend auch Ausbauten zur Aufnahme des Verkehrs in den Städten und Agglomerationen – nämlich: Umfahrungen, Tangenten und genügend Parkflächen sowie Ausstellplätze für Nutzfahrzeuge und Reisebusse.

**Die ASTAG fordert daher, dass a) der Koordination zwischen dem übergeordneten und dem untergeordneten Strassennetz mehr Rechnung getragen wird und b) mehr Mittel in den Städten und Agglomerationen direkt für die Verflüssigung des Strassenverkehrs eingesetzt werden, als noch in den Agglomerationsprogrammen 1 und 2.**

### 3. Stellenerhöhung ASTRA

Die tatsächlich realisierten Investitionen zwecks Beseitigung von Engpässen sind bisher stets hinter den Versprechungen und Ankündigungen des Bundes zurückgeblieben. Angesichts des beschriebenen Problemdrucks, der kontinuierlich zunimmt, muss daher alles dafür getan werden, dass sich die Modernisierung und der Ausbau der Strasseninfrastruktur in sämtlichen Landesteilen nicht weiter verzögert. Dazu gehört auch und insbesondere, dass das zuständige Bundesamt für Strassen ASTRA mit den notwendigen Stellen dotiert wird.

---

<sup>1</sup> UVEK, [Faktenblatt](#) «Stärkung des Agglomerationsverkehrs», 12.12.2016, S. 3.

**Aus diesem Grund unterstützt die ASTAG zwar die Schaffung von 70 Vollzeitstellen zur raschen Realisierung der Strassenprojekte. Als Vorbehalt wird jedoch klar angebracht, dass das UVEK verpflichtet wird, den Personalbestand intern durch eine Priorisierung der Aufgaben zu kompensieren.**

#### **4. Unzulässiges Warten auf Digitalisierung**

Als Allheilmittel zur Lösung der Verkehrs- bzw. Stauproblematik in der Schweiz wird in letzter Zeit in Medien und Politik vermehrt auf die Chancen der Digitalisierung hingewiesen. Mittels Automatisierung bis hin zu selbstfahrenden Fahrzeugen, vorausschauender Vernetzung von Fahrzeugen und Infrastruktur, Kolonnenbildung von Lastwagen («Platooning») und neuartigen Geschäftsmodellen zur verstärkten gemeinschaftlichen Nutzung von Mobilität («Car-Sharing», Uber usw.) soll das Verkehrsaufkommen angeblich stark zurückgehen. Jedoch liegen bisher keinerlei gesicherte Erkenntnisse vor, weder was den Zeitpunkt der technischen Machbarkeit betrifft noch in Bezug auf die tatsächlichen Effekte auf das individuelle Verkehrsverhalten. Bis zum Beweis des Gegenteils muss insbesondere in Rechnung gestellt werden, dass sich der bisherige unbegrenzte bzw. unbegrenzbare Mobilitätskonsum mit den neuen Möglichkeiten, die die Digitalisierung dereinst zweifellos bieten wird, eher noch beschleunigt als zurückgeht. Insofern darf die potentielle Nutzung von digitalen Technologien nicht als Ausrede verwendet werden, um mit den überfälligen Infrastrukturausbau weiter zuzuwarten – so wie es auch der Bundesrat zu Recht festhält (S. 12, 18). Die einzig belastbaren Zahlen, die als Basis dienen können, sind die jährlichen Verkehrszählungen des ASTRA sowie die Verkehrsprognosen des ARE für 2040 (vgl. oben, Punkt 1).

**Für die ASTAG ist klar: Der bedarfsgerechte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur muss so rasch wie möglich und unabhängig von den kommenden Chancen der Digitalisierung realisiert werden.**

#### **5. Abstellplätze für Nutzfahrzeuge**

Die Verfügbarkeit von genügend Ausstell- und Abstellplätzen für Lastwagen (Zugfahrzeuge, Auflieger) und Reisebusse in vernünftigen Abständen entlang des gesamten Nationalstrassennetzes sowie in den Agglomerationen und Regionen ist für das Schweizer Transportgewerbe zentral wichtig. Nur können die gesetzlichen Vorgaben betreffend Arbeits- und Ruhezeiten, die von den betroffenen Transportunternehmern und Fahrern selbstverständlich als verbindlich zu befolgen sind, überhaupt eingehalten werden.

Vor diesem Hintergrund ist das Konzept für zusätzliche LKW-Ausstellplätze, das vom ASTRA aufgrund des Postulats [09.3102](#) von Ständerat Rolf Büttiker (FDP / SO) vom 12. März 2009 (!) erarbeitet wurde, endlich umzusetzen.<sup>2</sup> Zwar anerkennt die ASTAG, dass der Landerwerb von Privaten und Gemeinden nicht ganz einfach ist, bzw. auf gewisse Schwierigkeiten stösst, die zu zeitlichen Verzögerungen führen. Fast zehn Jahre nach Annahme des Postulats durch den Ständerat sollten dennoch mehr Erfolge vorliegen, als es heute der Fall ist.

---

<sup>2</sup> ASTRA, [Medienmitteilung](#), 11.03.2011, S. 1.

**Störend ist vor allem die Aussage, wonach der Mittelbedarf bei LKW-Ausstellplätzen in den nächsten Jahren tiefer liegen soll als in der NAF-Vorlage angenommen. Die ASTAG vertritt die klare Auffassung, dass das Gegenteil der Fall ist – es braucht auch künftig genügend Mittel für genügend Ausstellflächen.**

## **6. Detailanmerkungen**

Den ausgefüllten Fragebogen finden Sie in der Beilage.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband



NR Adrian Amstutz  
Zentralpräsident



Dr. André Kirchhofer  
Vizedirektor

## Fragebogen

*1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?*

Ja.

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

Die geplanten Erweiterungsprojekte des Ausbaus Schritts 2019 und die Erweiterungsprojekte in den nachfolgenden Ausbaus Schritten weisen einen langen Realisierungshorizont auf und wirken sich erst mittel- bis langfristig positiv auf den Verkehrsfluss der Nationalstrassen aus. Die ASTAG vertritt daher den Ansatz und unterstützt die Bestrebungen des ASTRA, dass zur Verbesserung der Situation kurzfristig gezielt auf Massnahmen des Verkehrsmanagements zu setzen ist. Diesbezüglich wären Ausführungen zum aktuellen Stand der Dinge wünschenswert.

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

Ja.

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

Die Kriterien sind nachvollziehbar und gut begründet. Die Kriterien 1 (Art der Infrastruktur und 2 (Kostenumfang) sind zudem objektiv feststellbar, bzw. sogar quantifizierbar. Bei Kriterium 3 fragt sich hingegen, was unter «weitreichenden Auswirkungen auf Bevölkerung, Raum und Umwelt» zu verstehen ist. Hier ist eine genauere Umschreibung zwingend notwendig, weil ansonsten die politische Relevanz einfach, d.h. ohne klare Grundlage, geltend gemacht werden kann. Grundsätzlich entsteht der Eindruck, dass die Kriterien zur Festlegung von grösseren Vorhaben unter dem Einfluss der Debatte um den Sanierungstunnel am Gotthard entstanden sind.

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

Ja.

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

Ja. Entscheidend ist allerdings, dass die rollende Planung, die dem Vorgehen zugrunde liegt, zeitlich genauer definiert wird, obwohl «kein konkreter Zeithorizont hinterlegt» (S. 36) ist. Die angestrebte Weiterentwicklung und allfällige Anpassung des Konzepts (S. 39-40) ist ansonsten rein hypothetisch bzw. sogar Makulatur.

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

Ja. Der Umfang scheint vollständig zu sein. Wichtig ist, dass auch die NEB-Strecken angemessen in das Entwicklungsprogramm eingegliedert werden, sobald sie per 1. Januar 2020 in die Zuständigkeit des Bundes fallen, d.h. landesweit gleichberechtigt sind. Die 83 Mio. Franken, die gemäss Erläuterndem Bericht (S. 9), jährlich für Ausbauten im Sinne von

717 Anpassungen und Kapazitätserweiterungen zur Verfügung stehen, müssen zwingend ausgeschöpft werden.

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

Aus föderalistischen Überlegungen ist bei der Zuteilung selbstverständlich auf eine regionale Ausgewogenheit zu achten. Entscheidend müssen jedoch die Indikatoren gemäss NISTRA mit Kosten-Nutzen-Analyse, Kosten-Wirksamkeits-Analyse und qualitativer Analyse sein (S. 42). Nur so lässt sich sicherstellen, dass die verfügbaren, nach Auffassung der ASTAG leider zu knappen Mittel (in Anbetracht des Problemdrucks) möglichst effizient und effektiv eingesetzt werden.

*9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

vgl. oben.





Schweizerischer Automobil-Verband  
Association suisse des automobilistes suisses  
Associazione italiana dei trasportatori svizzeri  
Deutschland / FL



DE POST  
CH-8570



20165793  
32594528

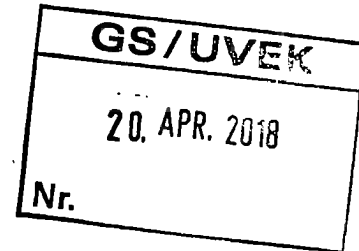
A  
GROSS

002.00

Eidgenössisches Departement  
für Umwelt, Verkehr, Energie  
und Kommunikation UVEK  
3003 Bern



A  
WebStamp



Weinfelden, 18. April 2018

**Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit**

**Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Möglichkeit zur oben genannten Vorlage Stellung nehmen zu können danken wir Ihnen bestens.

**1 Allgemeine Bemerkungen**

Ein leistungsfähiges, sicheres und zweckmässiges Strassennetz ist Voraussetzung für eine gut funktionierende Volkswirtschaft. Damit dieses auch gewährleistet werden kann, müssen für das gesamte Strassennetz auch die entsprechenden Mittel zur Verfügung gestellt werden. Volk und Stände haben am 12. Februar 2017 der NAF-Vorlage und damit der Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr zugestimmt. Teil des Pakets ist eine Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss, NEB). Der Kanton Thurgau gehört zu jenen Kantonen, die dem Bund eine kantonale Strasse ins Nationalstrassennetz übergeben können: die heutige Thurtalstrasse zwischen der A7 bei Grüneck/Bonau und der A1 bei Arbon/Meggenhus (H14, H474).

Der Thurgau verfolgt eine koordinierte Gesamtverkehrspolitik mit einer den Erfordernissen angepassten Bereitstellung der Infrastruktur für den Individualverkehr und einem massvollen Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Dazu gehören der Bau einer Entlastungsstrasse durch den Oberthurgau und das Thurtal (Bodensee-Thurtalstrasse; BTS) und die bessere Verbindung von Kreuzlingen nach Amriswil (Oberlandstrasse; OLS).

Am 23. September 2012 fällten die Thurgauer Stimmberechtigten den Grundsatzentscheid für den Bau der BTS und OLS. Die beiden Strassen sollen das stark gewachsene Verkehrsaufkommen kanalisieren und lenken. Zudem sollen sie die Städte und Dörfer von Verkehr, Lärm und Abgasen entlasten und besser verbinden. Die Linienführung wurde partizipativ erarbeitet und im Richtplan festgelegt. Für eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung der Raumes Thurtal und Oberthurgau ist eine verkehrstechnisch optimierte Erschliessung unumgänglich. Nur dadurch wird es möglich sein, dass sich weitere Gewerbe- und Industriebetriebe ansiedeln und die Region prosperieren lassen

Seit dem Volksentscheid 2012 hat der Kanton Thurgau die Arbeiten vorangetrieben. Ende dieses Jahres wird das Generelle Projekt für die BTS vorliegen und damit als weit fortgeschrittene Planung bereit sein für eine Übergabe an das Bundesamt für Strassen (ASTRA).

Vor diesem Hintergrund äussern sich die Verkehrs- und Autogewerbeverbände des Kantons Thurgau wie folgt zur Vorlage:

## **2 Strategisches Entwicklungsprogramm (STEP) zur Festlegung der Erweiterung des Nationalstrassennetzes**

### **2.1 Fortschreibung**

Das STEP stellt im Zusammenhang mit dem NAF sicher, dass die eidgenössischen Räte periodisch über die Kapazitätserweiterungen der Nationalstrassen befinden können. Im Rahmen des Programms werden alle Erweiterungsprojekte der Nationalstrassen entwickelt, in einen übergeordneten Gesamtrahmen gestellt und priorisiert.

In der zur Diskussion stehenden Vorlage des Bundesrates sind die NEB-Strecken, zu der auch die BTS gehört, noch nicht enthalten, weil sie erst am 1. Januar 2020 an den Bund übergehen. Es wird damit argumentiert, dass die von den Kantonen entwickelten Projekte zuerst analysiert werden müssen - deshalb sind sie noch keinem Ausbauschnitt zugeteilt.

Der NAF schafft die Grundlage dafür, dass dem Bund für eine ausreichende Strasseninfrastruktur in allen Landesteilen die erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen - sie müssen deshalb auch in allen Landesteilen eingesetzt werden, nicht nur in den Agglomerationen. BTS/OLS ist für den Thurgau von grosser Relevanz. Im-

merhin können mit dem Ausbau beinahe die Hälfte aller Thurgauer Gemeinden (37 von 80 Gemeinden) von einer grossen Verkehrsentlastung profitieren und die Siedlungen somit von Lärm und Immissionen entlastet werden. Es ist deshalb ein Muss, dass die BTS in den nächsten Ausbauschritt 2024-2027 aufgenommen wird

Im Hinblick auf das nächste STEP-Nationalstrassen stellen wir folgenden Antrag:

**Antrag 1: Die BTS ist bei der nächsten Aktualisierung des STEP zwingend in den Realisierungshorizont 2030 und dort in den Ausbauschritt 2024 - 2027 aufzunehmen.**

Es ist zwar nachvollziehbar, dass sich die künftigen Vorhaben schwergewichtig in metropolitenen und grossstädtischen Handlungsräumen befinden werden, allerdings ist es nicht vertretbar, andere Gebiete deswegen weitestgehend auszuklammern. Da leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen die Attraktivität und Entwicklung nicht nur der Schweiz als Gesamtes, sondern auch der Kantone und Regionen als Teil davon sicherstellen, dürfen keine Gebiete von einem gut ausgebauten Nationalstrassennetz abgehängt werden. Die künftige Priorisierung wird auch Rücksicht auf die dezentrale Besiedlung der Schweiz und die wirtschaftliche Entwicklung in ländlicheren Regionen nehmen müssen. Auch deshalb wurde der Netzbeschluss vom Parlament in den NAF integriert. Als Nebenbemerkung: Das Raumkonzept Schweiz als juristisch unverbindliche Grundlage kann in der Langfristperspektive (S. 36 ff.) nur als ganz grober Orientierungsrahmen dienen.

Für den Thurgau ist das Verkehrsentwicklungskonzept BTS/OLS von grosser Relevanz, weil es sich auf 37 der 80 Gemeinden auswirkt. Zur BTS seien an dieser Stelle nur einige Punkte genannt um zu zeigen, dass BTS und OLS für den Kanton Thurgau mehr sind, als nur Strassen - nämlich ein Gesamtkonzept unter Berücksichtigung verschiedenster Aspekte:

- In den vergangenen Jahren und Jahrzehnten ist die Bevölkerung im Kanton Thurgau stärker gewachsen als in den meisten anderen Kantonen. Lebten 1990 rund 209'000 Personen im Kanton, sind es derzeit knapp 270'000. Als Grenzkanton ist der Kanton Thurgau zunehmend mit Pendlerströmen belastet, welche in die Grossräume St. Gallen und Zürich führen. Alle Prognosen gehen davon aus, dass dieser überdurchschnittliche Wachstumstrend anhalten wird. Eine Folge dieser Entwicklung ist ein anhaltend starker Siedlungsdruck, was eine zukunftsgerichtete Raumordnungspolitik erfordert - dazu gehört auch die Abstimmung von Siedlung und Verkehr mit Fokus auf die Entwicklungsachsen. Bereits 2011 wurden die Strassenbauvorhaben BTS und OLS deshalb nach einem langjährigen partizipativen Prozess in den kantonalen Richtplan aufgenommen und schliesslich 2012 vom Volk an der Urne bestätigt. Dies vor dem Hintergrund, dass die heutige Hauptstrassenverbindung stetig wachsende Verkehrsfrequenzen verzeichnet.
- Die heutige Hauptstrasse von Bonau bis Arbon (neue N23) führt durch zwei Städte und zehn Dörfer. Es handelt sich um eine typische Mischverkehrsstrasse inkl. Langsamverkehr und saisonabhängig zahlreichen Traktoren (Rübentransporte). Das birgt erhebliches Konflikt- und Unfallpotenzial. Die BTS als reine Nationalstrasse wird die Sicherheit massgeblich verbessern,

insbesondere auch jene der Langsamverkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer in den Ortschaften.

- Die Menschen, die entlang der heutigen Hauptstrasse wohnen, leiden bereits heute unter dem starken Verkehrsaufkommen und unter dem stockenden Verkehr und Stau. Für sie wird die BTS eine grosse Entlastung bringen (Lebensqualität, Lärm, Luft). Als Beispiel: Über 3'000 Liegenschaften mit über 22'000 Bewohnerinnen und Bewohnern profitieren im gesamten BTS-OLS-Perimeter dank den neuen Strassen von einer massgeblichen Lärmreduktion.
- Die Region Oberthurgau ist heute ungenügend erschlossen und mangelhaft an die restliche Schweiz angebunden. Ein vom Bund unterstütztes Modellvorhaben zielt auf die Förderung der vergleichsweise strukturschwachen Region. Es hat zum Ziel, die verfügbaren Gewerbebaulandreserven und vorhandene Industriebrachen gezielt einer neuen und vor allem qualitativ hochstehenden, wertschöpfenden Nutzung zuzuführen. Gelingen kann dies nur mit der BTS.
- Die Raumentwicklung stellt im Gesamtprojekt BTS/OLS ein eigenes Teilprojekt dar. Dies, um die durch die BTS ermöglichte Chance auf eine qualitativ hochstehende Innenentwicklung nutzen zu können. Das Teilprojekt zeigt, welche Strassenzüge entlastet werden und wie mit dem entstehenden Raum umgegangen werden kann.
- Ein weiteres Teilprojekt ist den Güterzusammenlegungen gewidmet. Ziel ist, den Landverlust für die aktiven Landwirte zu minimieren und auch die Zerschneidungseffekte zu vermeiden sowie effizientere Bewirtschaftungsstrukturen zu schaffen. Die entsprechenden Vorprojekte werden bereits erarbeitet und liegen bis Ende 2019 vor. Parallel zu diesen planerischen Leistungen wird auch der Landerwerb forciert. Der Verband Thurgauer Landwirtschaft unterstützt das Vorhaben. Die bereits erfolgreich abgeschlossenen Landkäufe unterstreichen die Akzeptanz des ganzen Vorgehens.

## **2.2 Kriterien für die Zuteilung der Projekte in die Prioritätsstufen: zu berücksichtigende Indikatoren**

Gemäss dem erläuternden Bericht zur Vernehmlassung wird ein zweistufiges Verfahren für die Zuteilung der Projekte eingesetzt, welches sich ans etablierte NISTRA-System anlehnt (wir gehen davon aus, dass es sich hierbei um die „Einheitliche Bewertungsmethodik Nationalstrassen“ EBeN handelt). Die Methodik vereinigt die Kosten-Nutzen-Analyse (KNA), die Kosten-Wirksamkeits-Analyse (KWA) und die Qualitative Analyse (QA). Erarbeitet wurde EBeN allerdings für den Projektvergleich im bisherigen Nationalstrassennetz, welches mehrheitlich aus Autobahnen besteht. Mit der Aufnahme der NEB-Strecken gelangen nun zahlreiche andere Strassentypen in dieses Portfolio. Die Erläuterungen zu den Indikatoren zeigen, dass einige davon neu ausgerichtet werden müssen, um den NEB-Projekten gerecht zu werden. Als erforderlich erachten wir die Indikatoren-Überprüfung vor dem Hintergrund, dass die NEB-Strecken rund 400 Kilometer Strassen umfassen und damit knapp 20% des Nationalstreckennetzes ausmachen werden.

Die NEB-Strecken kennen teilweise ganz andere Problemstellungen, welche gelöst werden müssen:

- Mit dem **Langsamverkehr und landwirtschaftlichen Verkehr** müssen zusätzliche Verkehrsteilnehmer beachtet werden.
- Es liegen andere **Geschwindigkeitsregimes** vor (50 - 80 km/h).
- Der **Ausbaustandard** ist in vielerlei Hinsicht anders (Beleuchtung, Signalisation / Wegweisung, Strassenbreiten, Anforderungen Langsamverkehr, Knotentypen etc.).
- Bei den bislang nur selten vorhandenen **Innerortsbereichen** sind Themen wie die Schulwegsicherheit zentral. Zusätzlich ist der Aufwand für den Betrieb innerorts wesentlich aufwendiger (Winterdienst: zahlreiche Knoten und am Strassenrand abgestellte Fahrzeuge. Grünpflege: blumenbepflanzte Kreisel- und Verkehrsinseln, etc.).
- Diese Strecken weisen starke **Verflechtungen und Wechselwirkungen** mit dem lokalen Strassennetz auf. Im Gegensatz zu den Autobahnen mit „lediglich“ Anbindungen zum Kantonsstrassennetz müssen zahlreiche **Schnittstellen koordiniert** werden.
- Die **NEB-Strecken** befinden sich verglichen mit dem bisherigen Nationalstrassennetz in eher **strukturschwächeren Gegenden**, in welchen auch wirtschaftsfördernde Effekte von gut ausgebauten Verkehrswegen erwartet werden dürfen.

Die Indikatoren sind bisher eher auf Anpassungen und Erweiterungen am bestehenden Autobahnnetz ausgelegt. Unter den NEB-Projekten finden sich einige Umfahrungsvorhaben, die den Verkehr räumlich verlagern. Es ist daher störend, dass die vorhandenen Indikatoren vor allem den Perimeter der neuen Linienführung bewerten, den oft positiv zu wertenden Unterschied zur bestehenden Linienführung aber ausser Acht lassen. So darf beispielsweise beim Kriterium SE\_1 Wohnlichkeit als Betrachtungsprojektperimeter nur ein Streifen von 200 m Breite links und rechts der neuen Linienführung betrachtet werden. Eine Umfahrung soll aber die stark belasteten Ortszentren entlasten, welche sich u.U. nicht mehr in diesem 200 m-Streifen befinden.

Generell fehlt zudem eine Beurteilung der bereits durchgeführten partizipativen Verfahren oder Volksentscheiden. Diese meist sehr aufwendigen und langwierigen Prozesse führen einerseits zu einer besseren Akzeptanz der Projekte in der Bevölkerung und andererseits wird auch eine öffentlich-rechtliche Grundlage bzw. Legitimation zur Realisierung geschaffen.

**Antrag 2:** Die Kriterien bzw. Indikatoren, welche für die Zuteilung der Projekte in die Prioritätsstufen berücksichtigt werden, sind hinsichtlich der NEB-Strecken zu überprüfen.

Im Nationalstrassennetz darf qualitativ und substantiell nicht in zwei verschiedene Klassen unterteilt werden. Die NEB-Strecken sind vom Bund vollumfänglich und prioritär als Nationalstrassen zu betrachten.

### **3 Erläuternder Bericht zur Vorlage**

#### **3.1 Beschränkte finanzielle Mittel für NEB-Strecken**

Unter Ausgangslage wird auf S. 9 unter dem Titel „beschränkte finanzielle Mittel für NEB-Strecken“ hergeleitet, für Ausbauten im Sinne von Anpassungen und Kapazitätserweiterungen stünden mit der von den eidgenössischen Räten festgelegten Finanzierungslösung jährlich rund 83 Millionen Franken zur Verfügung (von den total 194 Millionen Franken werden 111 für den Betrieb und Unterhalt benötigt). Diese 83 Millionen werden wie folgt verteilt: 44 Millionen Franken für den Ausbau im Sinne von Anpassungen und 39 Millionen Franken für den Bau von Erweiterungsprojekten. Wie diese Aufteilung zustande kommt, erschliesst sich uns nicht. Der Ständerat als Erstrat hatte das NAF-Geschäft am 17. September 2015 an seine vorberatende Kommission zurückgewiesen (Antrag Eberle). Dies mit dem Auftrag, den Netzbeschluss 2012 in die Vorlage zu integrieren sowie deren Finanzierung vertieft abzuklären und sicherzustellen - was entgegen dem Willen des Bundesrates auch geschehen ist. Die Kantone ihrerseits sicherten einen Kompensationsbeitrag von 60 Millionen Franken pro Jahr für die Erweiterung des Nationalstrassennetzes zu, der in den NAF fliesst (Art. 5 MinVG und Art. 15a Abs. 1 MinVV sowie Anhang 6 MinVV). Wie im Faktenblatt des UVEK (NAF: „Der Fonds als solides Fundament“) vom 12. Dezember 2016 auf S. 2 dargestellt, bezieht sich der Kompensationsauftrag auf die Mehraufwendungen des Bundes für den Betrieb und Unterhalt der übernommenen Strassen (nicht auf allfällige Erweiterungsprojekte). Entsprechend erfolgt die Kompensation pro Kanton anhand der abgegebenen Strecken durch eine Reduktion der aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) stammenden Hauptstrassenbeiträge und der nicht werkgebundenen Beiträge.

Zwar hatte Bundesrätin Doris Leuthard am 15. März 2016 gemäss amtlichem Bulletin darauf hingewiesen, dass trotz Kompensationsbeitrag ein Teil der Finanzierung fehle. Der Kommission sei dargelegt worden, dass das Problem nur gelöst werden könne, indem die Ausbauten gemäss Netzbeschluss gestaffelt vorgenommen würden (Ausbau auf der Zeitachse erstrecken). Am 14. September 2016 sagte sie allerdings: „Sobald der Netzbeschluss hier dann aber beschlossen ist, unterscheiden wir nicht mehr, ob diese Strassenbauprojekte irgendwo von den Kantonen kamen (...) Wir finanzieren dann vielmehr einfach alles aus dem NAF.“

**Antrag 3:** In der Botschaft an die eidgenössischen Räte ist der Abschnitt „beschränkte finanzielle Mittel für NEB-Strecken“ zu präzisieren. Auf einen limitierten Betrag für Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken ist zu verzichten.

Aus Sicht der Verkehrs- und Autogewerbeverbände des Kantons Thurgau darf bei den Nationalstrassen kein Zweiklassen-System geschaffen werden. Mit der Inkraftsetzung des Netzbeschlusses per 1. Januar 2020 werden die heutigen Kan-



tonsstrassen zu Nationalstrassen und sind als solche zu behandeln. Erweiterungsprojekte auf diesen Strecken sind nicht anders zu handhaben als andere grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz. Eine Deckelung auf jährlich 39 Millionen Franken für den Bau von Erweiterungsprojekten (NEB-Strecken) muss ausgeschlossen werden - ist es doch gerade Aufgabe des STEP, alle Erweiterungsprojekte in einen übergeordneten Gesamtrahmen zu stellen und zu priorisieren (mit offenem Ausgang für die NEB-Strecken). Die Deckelung liesse sich weder durch die Voten in der parlamentarischen Beratung zum NAF noch durch die gesetzlichen Grundlagen zum Kompensationsbeitrag rechtfertigen. Die Zahl erscheint auch nicht plausibel, weil im aktuellen Verpflichtungskredit 481 Millionen Franken für die Umfahrung Le Locle vorgesehen sind, bei welcher es sich ebenfalls um eine NEB-Strecke handelt.

### **3.2 Personelle Auswirkungen ASTRA**

Auf S. 58 des erläuternden Berichts wird der Mehrbedarf von 60 Stellen für den NEB näher erläutert, auf S. 59 der Mehrbedarf insgesamt dargestellt. Der Kanton Thurgau hält es für zwingend notwendig, dass dem ASTRA diese benötigten Stellen vollumfänglich gewährt werden und deren Besetzung schnellst möglich in Angriff genommen wird, damit die Ressourcen ab dem 1. Januar 2020 auch tatsächlich zur Verfügung stehen (gestaffelte Anstellungen ab 2019).

**Antrag 4:** Die vom ASTRA benötigten Stellen sind im Bundeshaushalt vollumfänglich zu berücksichtigen und ab 2019 gestaffelt bereitzustellen.

## **4 Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz, für den Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen und für die Planung von Projekten nach 2019**

Der Verpflichtungskredit dient auch der „Planung von Projekten und dem damit zusammenhängenden Landerwerb im Rahmen von Ausbausritten nach 2019 und des Realisierungshorizonts 2040 sowie weiterer Realisierungshorizonte“ (Art. 1 Abs. c des Bundesbeschlusses).

Vor diesem Hintergrund erscheint uns der Betrag von 300 Millionen Franken für die Planung der Projekte aller Realisierungshorizonte inkl. Landerwerb (S. 55 erläuternder Bericht) als zu knapp bemessen. So wie der Verpflichtungskredit heute angelegt ist, können nur Vorhaben berücksichtigt werden, die bereits im aktuellen STEP genannt sind. Gemäss einem undatierten Faktenblatt „Autobahnvignette und Netzbeschluss“ des GS-UVEK sind aber mindestens 19 zusätzliche Umfahrungs- und Ortsdurchfahrtsprojekte auf den NEB-Strecken bekannt. Um diese ab dem 1. Januar 2020 weiterbearbeiten zu können, ist eine Erhöhung des Verpflichtungskredits erforderlich.

**Antrag 5: Der Verpflichtungskredit ist mit Blick auf die neuen Nationalstrassen um 38 Millionen Franken auf neu 4,689 Milliarden Franken zu erhöhen.**

In der Botschaft an die eidgenössischen Räte sind hierzu Präzisierungen erforderlich. Gemäss einer Äusserung von ASTRA-Direktor Jürg Röthlisberger im Rahmen der Bau- Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) vom 2. März 2018 können Gelder aus dem Verpflichtungskredit für die Planung von allen Projekten eingesetzt werden (inkl. Vorhaben auf NEB-Strecken). Diese Vorgehensweise unterstützen wir explizit.

Mit freundlichen Grüssen

**TCS**  
Sektion Thurgau



**Marco Vidale**  
Präsident

**ASTAG**  
Ostschweiz/FL



**Martin Lörtscher**  
Präsident

**AGVS**  
Sektion Thurgau



**Richard Heini**  
Präsident

**ACS**  
Sektion Thurgau



**Dr. Felix Müller**  
Präsident

|                  |
|------------------|
| <b>GS / UVEK</b> |
| 13. APR. 2018    |
| Nr.              |

**GEWERBE  
THURGAU**

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
3003 Bern

Weinfelden, 15. April 2018

## **Zentrales Entwicklungsprojekt für den Thurgau!**

**Vorlage zum „Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit“**

## **Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Dem Thurgauer Gewerbeverband (TGV) liegt die Vernehmlassungsantwort der Thurgauer Regierung vom 6. März 2018 zu obigem Geschäft vor. Gerne benutzen wir die Gelegenheit, Ihnen auch die Sicht des Thurgauer Gewerbes kurz darzulegen. Wir halten an dieser Stelle fest, dass unser Verband vollumfänglich alle Anträge der Thurgauer Regierung mit Nachdruck unterstützt. Zusätzlich unterstreichen wir die Anträge der Regierung mit einer klaren Erwartung an die zuständigen Stellen Ihres Departementes:

**Seitens des Bundes erwarten wir die klare Zusage, dass die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) bei der nächsten Aktualisierung des STEP in den Realisierungshorizont 2030 und dort in den Ausbauschritt 2024 – 2027 aufgenommen wird.**

Die Argumente, weshalb die BTS als zentrales und 2012 in einer Volksabstimmung genehmigtes Verkehrsentwicklungskonzept (zusammen mit der OLS) nicht bereits Bestandteil des vorliegenden STEP Nationalstrassen ist, vermögen nicht zu überzeugen. Für die wirtschaftliche Entwicklung

unseres Kantons, durch seine Grenzlage speziell exponiert (Einkaufstourismus, Geldabfluss, massiver Mehrverkehr), ist die BTS von grösster Wichtigkeit.

Die Region Oberthurgau und die Ortschaften entlang der heutigen Thurtalstrasse H14 sowie die touristisch bedeutende Bodenseeregion leiden seit Jahren unter einem sehr hohen, auch internationalen, Durchgangsverkehr. Statt mit einzelnen Umfahrungen die Verkehrsprobleme zu „lösen“ hat sich die Thurgauer Stimmbevölkerung für ein Gesamtkonzept entschieden. Die Wirtschaftsregionen Oberthurgau/Thurtal mit ihren zahlreichen wertschöpfenden Arbeitsplätzen werden mit der BTS an das Nationalstrassennetz und an den Wirtschaftsraum Zürich angebunden, Dörfer werden entlastet, Verkehrsflüsse richtig gelenkt, Land und Umwelt geschont.

Für das Thurgauer Gewerbe und die gesamte Wirtschaft ist unverständlich, dass im vorliegenden „STEP Nationalstrasse“ die BTS mit keinem Wort erwähnt ist. Die weit fortgeschrittene Planung des Kantons, basierend auf einem Volksentscheid, wird es der Thurgauer Regierung ermöglichen, den zuständigen Bundesbehörden das „Generelle Projekt“ für die BTS noch vor dem geplanten Übergang der sogenannten NEB-Strecken an den Bund per 1.1.2020 übergeben zu können. Die Projektierung erfolgte nach den Vorgaben und Vorschriften des ASTRA. Per Ende 2018 wird dieses zentrale Entwicklungsprojekt unseres Kantons einen Planungsstand erreicht haben, der es den zuständigen Bundesstellen ermöglichen wird, das Projekt rasch zu genehmigen.

Wir bitten Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, Ihrerseits alle notwendigen Schritte und Beschlüsse in die Wege zu leiten, um die BTS in die nächste Aktualisierung des STEP aufzunehmen. Nur so ist sichergestellt, dass der dringend notwendige Entwicklungsschritt unseres Kantons zeitgerecht erfolgen kann.

Freundlichen Grüssen

**Thurgauer Gewerbeverband**



Hansjörg Brunner  
Präsident, Nationalrat



Diana Gutjahr  
Vizepräsidentin, Nationalrätin



**Touring Club Suisse**  
Chemin de Blandonnet 4  
Case postale 820  
1214 Vernier GE  
www.tcs.ch

**Peter Goetschi**  
Président central  
Tél. +41 58 827 34 07  
Fax +41 58 827 50 26  
peter.goetschi@tcs.ch

Touring Club Suisse, Case postale 820, 1214 Vernier GE

Vernier/Genève, le 30 avril 2018

## Procédure de consultation

**Projet relatif au plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2020-2023, aux grands projets à réaliser sur le réseau des routes nationales, ainsi qu'à l'étape d'aménagement 2019 des routes nationales avec le crédit d'engagement correspondant**

Madame la Conseillère fédérale,

Le Touring Club Suisse (TCS), organisation de consommateurs active dans le domaine de la mobilité, vous remercie pour la possibilité donnée de se prononcer sur le projet d'arrêté fédéral susmentionné et vous prie de trouver ci-après sa prise de position.

\*\*\*

### **1. Prise de position**

**Le TCS approuve les grandes lignes du projet, mais formule ses préoccupations quant à l'avancement des extensions de capacités par rapport à la situation critique du trafic sur les routes nationales, et à l'harmonisation effective du présent projet avec les programmes d'agglomération (extensions des routes nationales et réduction des capacités pour le TIM en agglomération).**

#### **Elimination des goulets d'étranglement : régler le problème de réalisation**

Initialement, le Fonds d'infrastructure prévoyait la réalisation d'investissements cumulés de 5.5 milliards de francs entre 2008 et 2028, au titre de l'élimination des goulets. Mais les investissements en faveur de cette tâche sont restés limités et se sont élevés au total, pour la période 2008 - 2016, à 501 millions de francs (chiffres tirés des comptes de la Confédération). Or, selon le message de la Confédération sur le Fonds d'infrastructure, les engagements annuels en faveur des goulets auraient dû atteindre près de 250 millions en 2014 et pas loin de 400 millions pour la seule année 2015.

**Compte tenu de l'urgence de la situation et des problèmes de réalisation rencontrés jusqu'ici, le TCS demande au Conseil fédéral de prendre toutes les mesures possibles pour accélérer les aménagements visant l'accroissement des capacités.**

### Coordination du PRODES routes nationales et des projets d'agglomération

La coordination du PRODES routes nationales et des projets d'agglomération est annoncée comme une priorité. Ces derniers sont même censés « stimuler l'utilisation judicieuse des différents modes de transport et favoriser l'écoulement rationnel du trafic ». Dans le rapport explicatif, la problématique est résumée comme suit : « En cas d'embouteillages sur les routes nationales, le trafic se reporte sur le réseau routier secondaire. Le trafic se retrouve alors perturbé, ce qui affecte également les transports publics et la mobilité douce ».

Cette description semble suggérer que la solution des engorgements au niveau des principales agglomérations du pays repose uniquement sur l'extension de la capacité du réseau des routes nationales. Or, de nombreuses études démontrent que près de 70% du trafic sur les contournements autoroutiers trouve son origine ou sa destination dans l'agglomération. Il en résulte qu'une augmentation de capacité des routes nationales à la hauteur des agglomérations devrait s'accompagner d'une hausse de la capacité d'absorption du trafic par l'agglomération. En clair : par la réalisation de routes de contournement, de tangentielles et de pénétrantes.

Le maintien de la fluidité du trafic sur les axes de transit des agglomérations s'impose également pour répondre aux nouveaux besoins de mobilité résultant de la politique de densification urbaine. Pourtant, de nombreuses agglomérations ne cessent de réduire les capacités de ces axes de transit, notamment au profit de la mobilité douce, en installant du mobilier urbain ou en réduisant la vitesse autorisée. De leur côté, les programmes d'agglomération, via les critères de sélection imposés, favorisent presque exclusivement des projets de transports publics ou de mobilité douce (seulement 12% des investissements en faveur du TIM pour l'ensemble des projets urgents et de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> génération).

Si rien n'est fait en agglomération pour renforcer la capacité d'absorption des pénétrantes et des axes de contournement, comme annoncé par le Conseil fédéral dans son message 2006 concernant le Fonds d'infrastructure, alors les embouteillages réguliers sur les tronçons de routes nationales à la hauteur des agglomérations ne pourront pas se résorber. **Le TCS demande par conséquent au Conseil fédéral, dans son futur message relatif à la 3<sup>e</sup> génération des projets d'agglomération, de répondre à l'extension de la capacité sur les routes nationales et d'absorber le trafic en provenance du réseau principal.**

**Il demande également de prioriser les projets favorisant l'écoulement du trafic de la route nationale vers l'agglomération et les extensions de capacités routières.**

**Finalement, il requiert que l'absorption du trafic de la route nationale devienne un critère de priorisation, que l'on fixe un taux minimal d'investissement en faveur de la route, plus proportionnel à sa contribution à la prestation de transport.**

### Numérisation et adaptation de l'infrastructure

Dans le rapport explicatif de la consultation, aux pages 17 et 53, il est question des effets de la numérisation et de la conduite automatisée sur les besoins en infrastructure. Il est même précisé que de nouveaux résultats issus des études en cours sur la conduite automatisée doivent intervenir dans la définition, l'évaluation et la hiérarchisation des projets.

**Certes, il est important d'intégrer les dernières connaissances à l'élaboration d'un programme tel que celui portant sur le développement stratégique des routes nationales ; mais vu les retards d'ores et déjà accumulés, il est exclu que les travaux correspondants contribuent à retarder encore davantage les nécessaires adaptations du réseau. Le Conseil fédéral a déjà décrété par le passé un arrêt des extensions sur le réseau des routes nationales, dans le cadre du débat sur la mort des forêts, au motif qu'il voulait vérifier au préalable les effets du programme Rail 2000 sur les comportements en matière de transport. Or, les prévisions du trafic à l'horizon 2040 (ARE) et surtout le comptage annuel du trafic sur routes nationales, les chiffres relatifs aux embouteillages, constituent les seuls repères tangibles susceptibles d'orienter les extensions à venir.**



### Personnel supplémentaire pour l'OFROU

Le TCS soutient la demande de 70 postes supplémentaires pour faire face à l'augmentation des investissements dans le réseau existant et pour la prise en charge du NAR. Il demande cependant à la Confédération d'établir de façon plus détaillée ces besoins supplémentaires. Les retards accumulés au titre de l'achèvement du réseau et de l'élimination des goulets d'étranglement (voir ci-dessus), dus en bonne partie au manque de personnel pour la planification, ne peuvent que s'aggraver sans ce personnel supplémentaire.

Vu l'urgence de la situation sur le plan des embouteillages, vu les perspectives de hausses du trafic et vu la lenteur des processus de planification, la fonctionnalité du réseau risque de ne plus être assurée à moyen terme, avec tous les dommages consécutifs pour l'économie et la société.

\*\*\*

## **2. Questionnaire**

### **Généralités concernant le projet mis en consultation**

#### *1. Approuvez-vous les grandes lignes du projet ?*

Oui.

#### *2. Estimez-vous que certains sujets n'ont pas été suffisamment pris en considération ?*

Oui, deux points en particulier n'ont pas été pris suffisamment en compte:

- Le problème de réalisation de ces extensions et les retards annoncés dans le cadre de consultations précédentes, relatives à la question de l'élimination des goulets d'étranglement.
- L'absence de coordination et d'harmonisation du présent projet (PRODES routes nationales) avec les programmes d'agglomération.

Le programme de développement stratégique vise clairement à absorber le trafic au moyen d'adaptations de capacités et d'améliorations sur le plan de l'efficacité. Une évolution qui fait face à la volonté politique de certaines villes de réduire le trafic individuel motorisé sur leur territoire. Rappelons que 70% du trafic sur les contournements autoroutiers d'agglomération trouve son origine ou sa destination dans l'agglomération même. Il est donc indispensable de maintenir, voire d'étendre les capacités sur les axes principaux des agglomérations qui ont pour vocation de permettre le transit vers et hors les centres.

### **Plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes nationales sur la période 2020-2023**

#### *3. Les explications concernant la fixation du plafond de dépenses pour les routes nationales sur la période 2020-2023 sont-elles claires ?*

Oui.

## Grands projets

4. *Que pensez-vous des critères servant à définir les grands projets ?*

Nous les jugeons appropriés.

5. *Acceptez-vous que le deuxième tube du tunnel routier du Gothard soit classé parmi les grands projets ?*

Oui.

## Programme de développement stratégique des routes nationales

6. *Approuvez-vous la perspective à long terme établie pour le réseau des routes nationales. Dans la négative, que faudrait-il modifier ?*

Oui.

7. *Le programme de développement stratégique des routes nationales est-il complet par rapport au volume de projets pris en considération ?*

Oui.

8. *Que pensez-vous de la répartition des projets d'extension dans les horizons de réalisation et dans les étapes d'aménagement ?*

Compte tenu des problèmes de trafic actuels et de l'évolution attendue, nous sommes d'avis que les horizons de réalisation sont trop éloignés. Les lacunes passées en matière d'investissement et de planification, y compris le manque de moyens pour la planification, provoquent une accumulation des retards au niveau de l'adaptation des capacités.

Selon nos estimations (projections sur la base du comptage du trafic), le problème de surcharge risque de toucher la A1 sur l'ensemble des tronçons Genève – Yverdon et Berne – Winterthur d'ici 2020/2025. La situation pourrait en outre se détériorer à Bâle, à Saint-Gall et au Sud du Tessin, de même qu'entre Lausanne et Vevey.

Le TCS en appelle donc au Conseil fédéral pour qu'il prenne toutes les mesures techniques possibles afin d'accélérer le programme d'élimination des goulets.

## Autres remarques

9. *Quelles autres remarques relatives au projet mis en consultation souhaitez-vous formuler ?*

Aucune.

\*\*\*

En vous remerciant d'avance pour l'attention que vous porterez à notre prise de position, nous vous adressons, Madame la Conseillère fédérale, nos salutations distinguées.

Touring Club Suisse

Peter Goetschi  
Président central

Annexe -

Bundesamt für Strassen (ASTRA)  
3003 Bern  
Per E-Mail an [netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

Bern, 26. April 2018  
[laurens.abu-talib@usic.ch](mailto:laurens.abu-talib@usic.ch) | T 031 970 08 88

**Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit.**

**Stellungnahme der usic**

Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Gelegenheit zur Stellungnahme zur oben genannten Vorlage danken wir Ihnen.  
Gerne setzen wir Sie im Folgenden von unserer Position in Kenntnis.

**Die usic stimmt der Vorlage grundsätzlich zu.**

Die Freigabe von zusätzlichen Mitteln für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau der bestehenden Strasseninfrastruktur ist unserer Meinung nach dringend notwendig. Bestehende Unterhaltsdefizite müssen behoben und Kapazitätsengpässe beseitigt werden. Der vorgeschlagene finanzielle Rahmen sowie der Zeithorizont erscheinen sinnvoll. Gewisse Aspekte, wie alternative Finanzierungsmodelle, Lebenszykluskosten oder das ändernde Mobilitätsverhalten, hätten stärker berücksichtigt werden können. Den durch die STEP-Projekte und den NEB zu erwartenden Mehraufwänden für das Astra muss bei Bedarf durch eine massvolle Erhöhung des Personalbestands Rechnung getragen werden.

# Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage

## Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

### 1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Die usic ist mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden.

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

Die Themen sind aus Sicht der usic insgesamt vollständig. Zusätzliche Themen, welche sinnvollerweise Erwähnung finden könnten, wären die Erörterung alternativer Finanzierungsmöglichkeiten wie z.B. Public-Private Partnerships (PPP) oder Mobility-Pricing und die Lebenszykluskosten der Infrastrukturen. Auch die Veränderungen durch alternative Mobilitätsverhalten der Bevölkerung hätten stärkere Berücksichtigung finden können.

## 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?

Die Festlegung des Zahlungsrahmens ist insgesamt nachvollziehbar. Gewisse Unsicherheiten ergeben sich jedoch bei der Bemessung des Finanzbedarfs für den Unterhalt der NEB-Strecken, da diese auf Zustandsbeurteilungen aus den Jahren 2009-2011 beruht. Je nach Unterhalts(un-)tätigkeit der Kantone können die Beträge nachträglich höher oder geringer ausfallen.

## Grössere Vorhaben

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

Die Kriterien nach Infrastrukturart, Kostenumfang und politischer Relevanz zur Abgrenzung von übrigen Ausbauten erscheint sinnvoll.

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

Die usic ist mit der Zuteilung der 2. Röhre des Gotthard-Strassentunnels zu den grösseren Vorhaben, basierend auf den oben erwähnten Kriterien, einverstanden.

## Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

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

Die Aufteilung in Realisierungshorizonte von ca. 10 Jahren mittels rollender Planung mit allfälliger Anpassung der Projektprioritäten ist deshalb sinnvoll, weil die Mobilitätsbedürfnisse nicht notwendigerweise linear verlaufen und raschen Änderungen unterworfen sind. Bei Erweiterungen, Ausbauten und grösseren Vorhaben ist unbedingt darauf zu achten, dass die gesamten Lebenszykluskosten für deren Betrieb, Unterhalt und allfälligen Rückbau bereits von Beginn weg prognostiziert werden.

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

Die Auswahl wurde aufgrund einer sachgerechten Bedarfsanalyse erstellt und mittels rollender Planung angepasst. Es darf deshalb angenommen werden, dass der Umfang hinreichend vollständig ist.

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

Die usic beurteilt keine konkreten Projekte, da dies Sache der betroffenen Regionen ist.

## Weitere Bemerkungen

### 9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

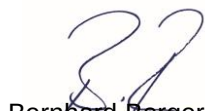
Neben den in Frage 2 bereits erwähnten Ergänzungen ist insbesondere darauf zu achten, dass die für die Umsetzung der STEP-Projekte und die NEB-Erweiterungen zusätzlich benötigten personellen Ressourcen dem Astra zur Verfügung gestellt werden, um eine Realisierung der erwarteten Mehraufgaben nicht zu gefährden. Der in der NEB-Botschaft 2012 ausgewiesene Bedarf an zusätzlichen 60 Stellen ist auf deren bisherige Richtigkeit zu prüfen und gegebenenfalls durch das Parlament zu bewilligen.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die wohlwollende Berücksichtigung unserer Position.

Freundliche Grüsse

**u s i c**

Der Präsident



Bernhard Berger  
Dipl. Bauing. ETH

Der Geschäftsführer



Dr. Mario Marti  
Rechtsanwalt

### **Die usic**

Die Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen usic vereint rund 1 000 Mitgliedsunternehmen mit gut 13 000 Mitarbeitenden. Die Mitglieder generieren einen jährlichen Bruttohonorarumsatz von über 2,4 Mia. Franken. Dies entspricht einem Anteil von etwa 50 Prozent am gesamten ingenieurrelevanten Ausgabenanteil im Baubereich. Die Mitgliedsunternehmen der usic sind in allen baurelevanten Bereichen tätig, von der Raumplanung über die Geologie, die Vermessung, die Umweltingenieurwissenschaften, das Bauingenieurwesen sowie die Gebäudetechnik und die Elektroplanung. Damit ist die usic der grösste Schweizer patronale Planerverband und die anerkannte nationale Stimme der beratenden Ingenieur- und Planerunternehmen in der Schweiz.



Per Mail an: [netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

Bern, 30. April 2018

**Stellungnahme zur Vorlage Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zu den geplanten Nationalstrassenausbauten äussern zu können, und nehmen diese gerne wahr. Wir möchten bei dieser Gelegenheit unsere Haltung zu den Projekten zu STEP Strasse 2030 und ff einbringen.

Entscheidend für die Beurteilung der Strassenprojekte ist das Zielsystem, das der Projektanalyse zu Grunde liegt. Für die VCS-Sektion Bern hat die Minimierung der Umweltbelastung, des Ressourcenverbrauchs, der gesellschaftlichen Beeinträchtigung sowie des ökonomischen Mitteleinsatzes oberste Priorität. Der Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden muss differenziert betrachtet werden und sollte nicht absolute Priorität haben. Eine nachhaltige Verkehrspolitik bedingt, dass in Zukunft die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs stärker gewichtet werden als heute und im Vergleich zu denjenigen von Verkehrsträgern mit grossem Ressourcenverbrauch.

Angesichts dieser Prioritätenbetrachtung überzeugt keine der nachfolgenden Ausbauvorschläge des Autobahnnetzes als Lösung der mittel- bis langfristigen Verkehrsprobleme in der Region Bern: Grauholz 8-spurig, Bypass Ost, Weyermannshaus-Wankdorf (Ausbau Felsenauviadukt). Die vielfältigen Probleme, die der motorisierte Individualverkehr (MIV) verursacht – der Stau ist dabei nicht das grösste – müssen unbedingt mit einem Mobilitätsmanagement, verkehrslenkenden Massnahmen («Software») sowie Massnahmen zur Reduktion des Verkehrsaufkommens gelöst werden.

Die VCS-Sektion Bern steht im Teilstück A6 Bern-Muri einem Ausbau (Bypass Ost) sehr kritisch gegenüber. Der Tunnelbau bringt bei hohen Kosten primär einen Kapazitätsausbau für den MIV. Es ist zu befürchten, dass der Stau nur verlagert wird (z.B. auf den Abschnitt Rubigen-Muri). Die Lärmbelastung kann zwar möglicherweise reduziert werden, doch auf dem rückgebauten Abschnitt der A6 wird diese (ohne geeignete Massnahmen) für eine

VCS Bern

Bollwerk 35, 3011 Bern

Tel. 031 318 54 44

[www.vcs-be.ch](http://www.vcs-be.ch), [info@vcs-be.ch](mailto:info@vcs-be.ch)

innerstädtische Strasse nach wie vor hoch ausfallen. Der Nutzen für die lärmgeplagte Bevölkerung im Ostring-Quartier ist nicht ausreichend. Insgesamt ist der erzielbare Nutzen entlang der zur „Stadtstrasse“ rückgebauten Autobahn bescheiden. Eine relevante Aufwertung kann nur zwischen Klee-Zentrum und Freudenbergplatz erwartet werden. Ausserdem fordert die VCS-Sektion Bern eine möglichst rasche und weitgehende Überdeckung der bestehenden Autobahn zwischen Klee-Zentrum und Freudenbergplatz analog zum Abschnitt Sonnenhof.

Fazit: Die VCS-Sektion Bern kann den Bypass Ost nur dann unterstützen, wenn dadurch bestehende Wunden des Autobahnbaus geheilt werden. Der auf der zukünftigen «Stadtstrasse» (heute Autobahnabschnitt) verbleibende Verkehr muss gegenüber den aktuellen Prognosen von 35'000 Fahrzeugen pro Tag wesentlich reduziert werden. Es zeichnet sich jedoch nicht ab, als würde das ASTRA dazu Hand bieten. **Deshalb fordern wir eine möglichst rasche und weitgehende Überdeckung der bestehenden Autobahn zwischen Klee-Zentrum und Freudenbergplatz. Die Variante mit einer Überdachung soll jetzt auf Genehmigungsstufe weiterentwickelt werden.**

Ein Ausbau der Autobahnstrecke Grauholz von sechs auf acht Spuren führt unweigerlich zu neuen Problemen, denen das ASTRA mit dem Ausbau Weyermannshaus-Wankdorf (Ausbau Felsenauviadukt) entgegenwirken will. Die neuerdings aufgenommene Planung für einen Halbanschluss Grauholz bedingt zusätzliche Strassenbauten in den betroffenen Gemeinden. Der VCS Kanton Bern lehnt diese Entwicklung entschieden ab.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anträge.

Freundliche Grüsse

VCS Verkehrs-Club der Schweiz  
Sektion Bern



Stéphanie Penher  
Geschäftsleiterin



Jan Remund  
Präsident



## **Verein zum Schutz von Kulturland in ländlichen Gemeinden**

### **Einschreiben**

Eidgenössisches  
Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
3003 Bern

Lengwil, 24. April 2018

**Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020 – 2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit**

### **Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,  
sehr geehrte Damen und Herren

Gemäss Schreiben vom 17. Januar 2018 sind nebst den Kantonen auch interessierte Kreise zur Stellungnahme zur oben erwähnten Vorlage eingeladen. Dafür danken wir Ihnen.

Der im Jahr 2012 gegründete „Verein zum Schutz von Kulturland in ländlichen Gemeinden“ vertritt die Interessen der ländlichen Bevölkerung und der Landwirtschaft im Richtplangebiet der Oberlandstrasse (OLS). Mit gemeinsamen Aktionen machen wir auf unsere Anliegen aufmerksam. Mit ca. 150 Mitgliedern versuchen wir, das Kulturland im Kanton Thurgau zu schützen und zu erhalten.

Daher fühlen wir uns motiviert und legimitiert, an der Vernehmlassung teilzunehmen. Unsere Stellungnahme bezieht sich daher hauptsächlich auf die Abschnitte:  
OLS = Oberlandstrasse (Amriswil – Langrickenbach - Lengwil - Kreuzlingen)

### **Zum Fragenkatalog**

#### **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Wir haben die Vernehmlassungsvorlage intensiv studiert und diskutiert. Wir sind beruhigt, dass der Bund eine Gesamtschweizerische, objektive Sicht der Verkehrsprobleme hat und

die dringenden Verkehrsprobleme in unserem Land erkennt. Wir fühlen uns bestätigt, dass im Thurgau keine grösseren Verkehrsprobleme bestehen und nicht von Stau gesprochen werden kann. Das Jammern der Thurgauer Regierung und der Wirtschaft ist im gesamtschweizerischen Vergleich nicht gerechtfertigt.

Ihre Absicht, die zur Verfügung stehenden Geldmittel in erster Linie für den Unterhalt des bestehenden Nationalstrassennetzes und die Beseitigung der wichtigen Engpässe einzusetzen, teilen wir voll und ganz. Wir sind auch der Meinung, dass jeder Kilometer neu gebauter Strasse zusätzliche Mittel für den Strassenunterhalt erfordert.

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

Zu Recht wird im erläuternden Bericht auf den Seiten 60 und 61 in den Kapiteln 4.4., 4.5. und 4.6. auf die Zielkonflikte hingewiesen, welche die Erweiterungsprojekte des STEP Nationalstrassen mit sich bringen. Der Vermeidung von Problemverlagerungen, schädlichen Auswirkungen auf Umwelt und Raumordnung sowie der direkten Konkurrenzierung des ÖV-Angebots ist grösste Beachtung zu schenken.

Wichtig erscheint uns, dass auch der ÖV und der Langsamverkehr als Alternativen zum MIV gefördert wird. Es darf nicht sein, dass die knappe und unvermehrbarbare Ressource Kulturland vermehrt dem Strassenbau zum Opfer fällt! Wir müssen unseren Mobilitätsdrang grundsätzlich überdenken und neue Modelle entwickeln, die keine Grünflächen unwiderruflich zerstören.

### **Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020 - 2023**

3. Der Zahlungsrahmen 2020 - 2023 ist aus unserer Sicht nachvollziehbar. Insbesondere, dass der Unterhalt mit Abstand der grösste Posten darstellt, ist verhältnismässig.

### **Grössere Vorhaben**

4./5. Als lokal aktive Gruppe äussern wir uns nicht zu diesem Teilbereich, erinnern jedoch daran, dass die Schweiz das dichteste Strassennetz von Europa hat.

### **Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen**

6. Wir stimmen der vorgezeichneten Langfristperspektive des Nationalstrassennetzes zu, sehen diese aber am oberen Limit. Begründung: die Digitalisierung bietet die Chance, den MIV wesentlich effizienter abzuwickeln. Dieser Entwicklung ist grösste Beachtung zu schenken, um Fehlinvestitionen und Überkapazitäten zu vermeiden.

7. Die beschränkten vorhandenen Mittel sind in erster Linie dort einzusetzen, wo die (Stau-)Probleme am grössten sind und nicht dort, wo pfannenfertige regionale Projekte vorliegen, die Mittel aber längerfristig falsch eingesetzt wären.

Wir gehen davon aus, dass der Umfang der dargelegten Projekte vollständig ist.

8. Die Reihenfolge der Projekt Priorisierung ist wichtig und wird vom ASTRA hoffentlich in der angegebenen Form eingehalten. Ein fortgeschrittener Projektierungsstand, wie es die Thurgauer Regierung verfolgt, darf sich nicht über die Bedürfnisse des nationalen und internationalen Verkehrs stellen.

### **Weitere Bemerkungen**

9. Erlauben Sie uns in Abweichung von Ihrem Fragenkatalog auf das Thurgauer Strassenprojekt BTS / OLS einzugehen.

Wir halten fest, dass die Thurgauer Stimmbevölkerung am 23. September 2012 dem sogenannten Netzbeschluss BTS / OLS im selben Paket zugestimmt hat. Problematisch war jedoch die Vermischung eines Strassenprojekts (BTS), welches vom Bund bezahlt werden soll und eines kantonalen Strassenprojekts (OLS), welches vom Kanton finanziert werden soll. Die Finanzierung der OLS wurde jedoch bei der Abstimmung abgelehnt und ist bis heute ungeklärt. In allen direkt von der OLS betroffenen Gemeinden war der Widerstand gross und die Ablehnung erfolgte mit mehr als 70% Nein Stimmen.

Mit dem Bau der OLS würde der Strassenverkehr gefördert, was mehr Emissionen, wie Lärm und Abgase zur Folge hätte. Zudem wären während der langjährigen Bauzeit die betroffenen Landgemeinden zusätzlichen Belastungen ausgesetzt.

Das Argument der Thurgauer Wirtschaft, dass sie ohne den Bau dieser Strassen ins Hintertreffen kommen, können wir nicht nachvollziehen, denn die Thurgauer Wirtschaft läuft auch ohne diese zusätzlichen Strassen bereits sehr gut. Mit den neuen Strassen würde der Pendelverkehr sowie der Einkaufstourismus weiter gefördert, was zusätzliches Verkehrsaufkommen verursachen würde.

Am 12. Februar 2017 hat das Thurgauer Stimmvolk der kantonalen Verfassungsänderung zum Schutz von Kulturland mit mehr als 80% JA Stimmen zugestimmt. Der Zersiedelung soll Einhalt geboten werden. Die neuen Strassen BTS / OLS werden diesem Aspekt absolut nicht gerecht und fördern, dass der weitgehend ländliche Charakter unseres Kantons verloren geht.

Bei der Vernehmlassungsantwort der Thurgauer Regierung, die Sie bereits erhalten haben, wurde fälschlicherweise festgehalten, dass die Thurgauer Landwirtschaft die beiden Strassenprojekte befürwortet – dies ist jedoch nicht der Fall. An der Parolenfassung vom 8. Mai 2012 hat der VTL diese Strassenprojekte klar abgelehnt.

Wir halten es für absolut unverständlich, dass der Regierungsrat des Kantons Thurgau unter fragwürdigen Umständen viele Millionen Franken in die Planung der Projekte BTS / OLS investiert, um beim Bund mit einem pfannenfertigen Projekt Priorität zu erlangen, obwohl national dringendere Projekte auf eine Lösung warten. Wir hoffen, dass der Bundesrat seine Aufmerksamkeit den wirklichen Verkehrs-Engpässen widmet und sind zuversichtlich, dass die Vernehmlassung keine wesentliche Verschiebung von Prioritäten ergeben wird.

Vielen Dank für das Gehör, das uns geschenkt wurde.

Freundliche Grüsse



Matthias Rutishauser  
Präsident Verein zum Schutz von Kulturland in ländlichen Gemeinden



# STARKE REGION

VEREINIGUNG FÜR EINE STARKE REGION BASEL/NORDWESTSCHWEIZ

24. April 2018 IB

Frau Bundesrätin  
Doris Leuthard  
Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation  
Kochergasse 6  
3003 Bern

## **Vernehmlassung der Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz zu den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-23 sowie Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen**

---

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen sowie den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 Stellung zu nehmen. Wir beschränken unsere Äusserungen auf diejenigen Fragestellungen der Vernehmlassungsvorlage, welche die Region Nordwestschweiz betreffen.

Die Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz teilt die Einschätzung des Bundesrates, dass ein Ausbau des Nationalstrassennetzes dringend notwendig ist. Die grossen Städte und Agglomerationsräume der Schweiz sind bereits heute von Kapazitätsengpässen im nationalen Hochleistungsstrassennetz betroffen. Dies gilt im Speziellen für den Metropolitanraum Basel, dessen Nationalstrassennetz zu den am stärksten belasteten Abschnitten der Schweiz gehört. Neben einem Life Sciences Cluster von internationalem Rang hat der zweitgrösste Wirtschaftsraum der Schweiz auch einen florierenden Logistikcluster. Mit seiner spezifisch grenznahen Lage ist der Raum Basel/Nordwestschweiz der internationale Gateway zur Schweiz, seine Erreichbarkeit ist aber bereits heute akut bedroht, da die Strassenkapazitäten schon seit langem nicht mehr angemessen ausgebaut wurden. Mit Blick auf die hervorragenden Wachstumsperspektiven der Region werden die verkehrstechnischen Probleme mittel- und langfristig nochmals markant zunehmen.

Mit der Aufnahme des Rheintunnels in der Variante *Cmax*, d.h. mit Anschlüssen von und nach Deutschland, sowie der Ausbaumassnahme Hagnau-Augst, haben zwei bedeutsame Infrastrukturprojekte der Region Basel den Weg in die Liste der Erweiterungsprojekte mit Realisierungshorizont 2030 gefunden. Die Aufnahme dieser beiden Grossprojekte wird von der Vereinigung für eine starke Region Basel / Nordwestschweiz ausdrücklich begrüsst. Die Aufnahme des Autobahnringes in den Netzbeschluss ist aus unserer Sicht prüfenswert. Um die Funktionalität des Strassennetzes nachhaltig zu sichern, bedarf es jedoch weiterer Massnahmen. Mit der geplanten Übergabe der Autobahnen A18 und A22 an den Bund, fallen diesem auch die Zuständigkeiten für den Vollanschluss Aesch, den Anschluss Aesch-Angenstein sowie die Umfahrung Liestal zu. Diese Projekte sind, wie auch der Anschluss Rheinfelden West, ebenfalls in den Ausbauschritt aufzunehmen.

Insgesamt würden sich die Massnahmen für die Region, und somit für die Schweiz, volkswirtschaftlich positiv auswirken. Insbesondere der Rheintunnel würde überdies zu einer Verminderung der Luftschadmissionen sowie einer Reduktion der Lärmbelastung beitragen. Die zusätzliche Kapazität würde den Erwartungen nach zu einer Verlagerung des Strassenverkehrs auf

das sicherere Nationalstrassennetz führen, wodurch sich die Anzahl der Unfälle verminderten. Der Rheintunnel würde als redundante Streckenführung bestehende Verkehrsachsen entlasten, was zu einer Aufwertung der dortigen Siedlungsgebiete führen und den Agglomerationskern weiter stärken würde.

### **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

#### *1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?*

Die Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz teilt die Einschätzung des Bundesrates, dass ein Ausbau des Nationalstrassennetzes dringend notwendig ist.

Sie ist ebenfalls der Ansicht, dass solche Projekte prioritär zu behandeln sind, welche den höchsten Nutzen, d.h. die grössten Entlastungen, erbringen. Ebenso ist die Schaffung von redundanten Strecken, wie jene des Rheintunnels von grosser Bedeutung für die Stabilität und Funktionalität des Strassenverkehrssystems. Das Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) bietet aus unserer Sicht hierfür den geeigneten Rahmen.

Mit Berücksichtigung der Projekte Rheintunnel (Variante C<sub>max</sub>) sowie dem Ausbau Hagnau-Augst im Realisierungshorizont 2030, wird dieser Notwendigkeit für die Region Basel aus unserer Sicht grundsätzlich Rechnung getragen.

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

Nein.

### **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?*

Ja.

### **Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen**

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

Die Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz begrüsst die Aufnahme eines Ring-systems auf Ebene Nationalstrasse, insbesondere für die Agglomeration Basel, in die Langfristperspektive mit entsprechendem Netzbeschluss des Nationalstrassennetzes ausdrücklich.

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

Aus Sicht der Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz ist das STEP Nationalstrassen 2030 in Bezug auf den Projektumfang nicht vollständig. Es fehlen weitere zentrale Massnahmen, um die Funktionalität des Strassennetzes auf Dauer zu sichern. Die Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz fordert daher die Aufnahme des Vollanschlusses Aesch, des Anschlusses Aesch – Angenstein, der Umfahrung Liestal sowie des Anschlusses Rheinfelden West. Zu prüfen wäre zudem die Aufnahme des Autobahnringes um Basel in den Netzbeschluss.



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

Die Zuteilung der Erweiterungsprojekte hinsichtlich der Realisierungshorizonte und Ausbausritte ist aus Sicht der Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz korrekt.

#### **Weitere Bemerkungen**

Wir haben keine weiteren Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage und danken Ihnen für die Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

STARKE REGION



Reto Wolf  
Präsident



Irina Blonina  
Geschäftsführerin

Eidgenössisches Departement  
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Vernehmlassung Agglomerationsprogramm  
Kochergasse 10  
3003 Bern

Per Email an: [netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

Sowie per Email an:  
Amt für Mobilität, Basel-Stadt: [mobilitaet@bs.ch](mailto:mobilitaet@bs.ch)  
Amt für Raumplanung Basel-Landschaft: [raumplanung@bl.ch](mailto:raumplanung@bl.ch)

Basel, 30. April 2018

#### **Stellungnahme VCS beider Basel**

### **Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit**

Vernehmlassungsbericht vom 17. 01.2018

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir Stellung zum Entwurf der «Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit».

#### **Stellungnahme**

Wir lehnen die «Vertiefung und Konkretisierung konsolidierter Projekte» wie insbesondere den Rheintunnel ab. Es ist illusorisch, mit sogenannten Engpass-Beseitigungen das Strassennetz zu entlasten. Vielmehr generieren die Kapazitätserweiterungen Mehrverkehr, der eine massive Mehrbelastung der Bevölkerung entlang den zu- und wegführenden Kantons- und Gemeindestrassen bewirkt. Die Engpässe lösen sich nicht auf, sondern verschieben sich bloss zum nächsten Flaschenhals.

Auch die «langfristige Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes» werden wir vehement bekämpfen. Insbesondere gegen die unsinnige Idee einer vierspurigen Gundeli-Stadtautobahn werden wir mit allen verfügbaren Partnern und zur Verfügung stehenden politischen und rechtlichen Mitteln vorgehen. Selbstredend wenden wir uns auch gegen allfällige Realisierungsabsichten einer Verlängerung der

**VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion beider Basel**

Gellertstrasse 29, 4052 Basel  
Tel. 061 311 11 77, PC 40–12334–9  
[www.vcs-blbs.ch](http://www.vcs-blbs.ch), [info@vcs-blbs.ch](mailto:info@vcs-blbs.ch)

Gundeli-Stadtautobahn zu einem sogenannten «Westring» und schliesslich zu einem Autobahnring um die Stadt.

Die «Weiterentwicklung der Nationalstrassen» entspricht auch im Raum Basel einer erwiesenermassen untauglichen nachfrageorientierten Verkehrsplanung. Sie torpediert und unterhöhlt die im Raum Basel vorgesehenen Kapazitätserweiterungen beim siedlungs-, umwelt- und klimaverträglichen öffentlichen Verkehr (S-Bahn und Tramnetz). Deren Verlagerungspotenzial darf nicht mit parallelen Strassenausbauten zum Vornherein wirkungslos gemacht werden.

Gemäss vorliegendem Vernehmlassungsbericht entlasten das Herzstück S-Bahn Basel, verschiedene neue Tramstrecken, Ausbauten der Infrastruktur für den Langsamverkehr, der Vierspur-Bahnausbau Liestal, der zukünftige Halbstundentakt Basel – Biel (Doppespurausbau Laufental), die Verbesserungen der Publikumsanlage Basel SBB und der Angebotsausbau Waldenburg – Liestal die Nationalstrassen im Raum Basel nur geringfügig und werden für die Beseitigung des erwarteten Engpasses «bei Weitem nicht ausreichen» (Bericht S. 95). Eine Begründung dieser Behauptung bleibt der Bericht schuldig. Sie ist nicht nachvollziehbar und daher untauglich. Die Vernehmlassungsunterlagen erachten wir daher als mangelhaft und unvollständig.

---

Wir bitten Sie, unsere Überlegungen in der definitiven Vorlage zu berücksichtigen und bedanken uns dafür.

Für Fragen stehen wir zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

VCS beider Basel



Stephanie Fuchs  
Geschäftsführerin

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
3003 Bern

Frauenfeld, den 20. April 2018

**Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit**

**Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,

Sehr geehrte Damen und Herren,

Besten Dank, dass Sie uns als interessierter Kreis die Gelegenheit geben, zu dieser Vorlage Stellung zu nehmen. Als kantonale VCS-Sektion legen wir den Fokus primär auf Belange, die den Kanton Thurgau betreffen.

**Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

Fragen 1 +2 : Der Funktionsfähigkeit des bestehenden Nationalstrassennetzes ist höchste Priorität einzuräumen. Die zur Verfügung stehenden Geldmittel sollen in erster Linie dafür aufgewendet werden. Kapazitätserweiterungen und der Ausbau von bestehenden Engpässen sind sehr restriktiv zu handhaben, da sie immer zu einer Ankurbelung des motorisierten Individualverkehrs führen und damit neue Staus und Engpässe verursachen. Auch verschärfen sie die Probleme der CO2-Belastung, der Klimaerwärmung und des Ressourcenverbrauchs.

Zuwenig berücksichtigt wird, dass Engpässe durch grossräumiges Verkehrsmanagement mit Verkehrsvermeidung (Stichwort Raumplanung, road pricing), Verlagerung auf öV, Langsamverkehr, und kombinierten Verkehr sowie intelligenter Nutzung moderner Steuerungsmittel entschärft werden können.

**Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie für den Ausbau im Sinne von Anpassungen**

Der Zahlungsrahmen 2020 – 2030 ist aus unserer Sicht nachvollziehbar. Es ist richtig, dass der Unterhalt den grössten Posten einnimmt.

## **Grössere Vorhaben 4., 5.**

Mit der Festlegung der Kriterien sind wir grundsätzlich einverstanden. Wichtig ist ein objektiv belegbarer und aus einer Gesamtschau nachvollziehbarer Bedarf für ein grösseres Bauvorhaben. Dem Kriterium „Projektierungsstand“ darf dabei keinen grossen Stellenwert gegeben werden, denn sonst würde es gewisse Kantone antreiben, Projektierungen zu forcieren, um möglichst bald vom Geldtopf des Nationalstrassenfonds profitieren zu können.

## **Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen**

Frage 6 : Das nun vorliegende Nationalstrassennetz sollte keine wesentlichen Erweiterungen erfahren punkto neuen Strecken oder zusätzlichen Spuren. Argumente siehe erste Frage.

Frage 7 : Ja

Frage 8 : In Ordnung

## **Weitere Bemerkungen**

Thurgauer Projekte :

Einem zusätzlichen Autobahnanschluss der A 1 Wil West und einem Halbanschluss A 7 in Pfyn können wir zustimmen, da der Landverbrauch und die zusätzlichen Immissionen begrenzt sind und Ortsdurchfahrten in Felben und Rickenbach entlastet werden.

Ein Ausbau zur Schnellstrasse der mit dem Netzbeschluss neu ins Nationalstrassennetz aufgenommenen Strecke Arbon – Märstetten (Bodensee-Thurtalstrasse BTS) sowie der Strasse Amriswil – Kreuzlingen (OLS) in den nächsten Jahren ist abzulehnen und zwar aus folgenden Gründen :

- Die bestehenden Strassen können von der Kapazität her den Verkehr ohne Staus bewältigen.
- Es ist durchaus nicht so, dass die Bevölkerung so klar hinter diesen Strassen steht, wie der Thurgauer Regierungsrat in seiner Vernehmlassung schreibt. In der Volksabstimmung vom 25. September 2005 hat das Thurgauer Volk beide Strassen (damals Kantonsstrassen) abgelehnt. Das Volk befürwortete in der Abstimmung 2012 die kombinierte Strassenvorlage BTS/OLS, weil ihm in der Abstimmungsbotschaft glaubhaft gemacht wurde, es bekäme die BTS als neu Nationalstrasse gratis. Die gleichzeitig zur Abstimmung gelangende Finanzierung der Kantonsstrasse OLS lehnte der Souverän mit 59.9% der Stimmen ab, was nur so interpretiert werden kann, dass eine OLS von der Mehrheit nicht erwünscht ist.
- 2 – spurige Schnellstrassen führen immer wieder zu schweren Unfällen durch frontale Zusammenstösse. Das haben die A 4 Winterthur-Schaffhausen sowie die früher 2-spurige A 13 im St. Galler Rheintal gezeigt. Unfallschwerpunkte müssen durch andere Massnahmen entschärft werden, allenfalls durch Ortsumfahrungen.

- Ein Ausbau der Strasse zwischen Kreuzlingen und Arbon würde weiträumigen Transitverkehr Singen – St. Galler Rheintal – San Bernadino anziehen.
- Durch die neuen Strassen würde der sehr gut funktionierende Bahnverkehr Frauenfeld-Romanshorn und Konstanz-Kreuzlingen-Romanshorn-St.Gallen, in den eben grosse Investitionen getätigt wurde, kannibalisiert.
- Es ist viel kostengünstiger, für die saisonal anfallenden Zuckerrüben Transporte aus dem Oberthurgau nach Frauenfeld einen Bahnverlad zu organisieren und damit Traktoren Transporte zu vermeiden, als eine neue Strasse zu bauen.
- Ein Ausbau der Strasse Amriswil – Märstetten würde zusätzliche Autopendler in den Raum Zürich generieren und die Staus Winterthur-Zürich verschärfen.

Wir hoffen, dass Sie unsere Argumente in Ihre Überlegungen einbeziehen.

Freundliche Grüsse

Peter Wildberger Frauenfeld  
Präsident VCS Thurgau

Vera Zahner Kreuzlingen  
Geschäftsführerin VCS Thurgau

Bundesamt für Strassen (ASTRA)  
Mühlestrasse 2, Ittigen  
CH-3003 Bern

Bern, 30.04.2018

**Vernehmlassung zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit**

Sehr geehrter Damen und Herren

Beiliegend finden Sie unsere Stellungnahme zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-23. Wir danken Ihnen für die wohlwollende Prüfung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

VCS Verkehrs-Club der Schweiz



Evi Allemann  
Präsidentin



Luc Leumann  
Koordinator Bundespolitik

**VCS Verkehrs-Club der Schweiz**

Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern  
Tel. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0  
[www.verkehrsclub.ch](http://www.verkehrsclub.ch), [vcs@verkehrsclub.ch](mailto:vcs@verkehrsclub.ch)



## Vernehmlassungs-Antwort VCS Verkehrs-Club der Schweiz Nationalstrassenkredite und STEP Strasse 2019

Die Vernehmlassungs-Antwort orientiert sich am Fragekatalog der Vernehmlassungs-Vorlage mit dem Titel offiziellen «Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit».

Für allfällige Rückfragen steht Ihnen ab dem 7. Mai 2018 Herr Luc Leumann, Koordinator Bundespolitik VCS Verkehrs-Club der Schweiz gerne zur Verfügung (luc.leumann@verkehrsclub.ch).

### Allgemein

#### Frage 1) Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, aus folgenden fünf Gründen:

1. Den vorsorglichen Landerwerb von Nationalstrassenprojekten, die noch nicht per Bundesbeschluss STEP Strasse beschlossen worden sind, wie er nun in Vorlage 2 dem Parlament unterbreitet werden soll, lehnen wir aus demokratiepolitischen, rechtlichen und raumplanungspolitischen Gründen dezidiert ab und verweisen darauf, dass für die Bahnprojektlisten STEP Schiene kein analoges Vorgehen besteht (siehe Frage 4). Wir fordern deshalb, den Verpflichtungskredit von Vorlage 1 entsprechend um 300 Mio. zu kürzen und Buchstabe c von Artikel 1 ersatzlos zu streichen.
2. Projekte, die Pannestreifen-Umnutzungen enthalten, erfüllen unserer Ansicht nach sämtliche gesetzlichen Kriterien für die referendumsfähigen Projektlisten des Strategischen Entwicklungsprogramm STEP Strasse und sind deshalb bei den jeweiligen STEP-Ausbauschritten aufzuführen (siehe Frage 4).
3. Wie in Frage 3 ausgeführt unterstützen wir vier der sechs im erläuternden Bericht definierten Ziele an das Nationalstrassennetz. Die Ziele Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit lehnen wir in Form der im Bericht festgehaltenen Definition ab.

4. Durch den überraschenden Entscheid des Bundesrates, zur Strassenfinanzierung sei **entgegen der Informationen an Parlament und Stimmbürger keine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlages notwendig**, sieht sich der VCS Verkehrs-Club der Schweiz in seiner **Einschätzung bestätigt, dass mit der neuen Strassenfinanzierung (NAF und SFSVneu) insgesamt mehr Geld zusätzlich für den Strassenverkehr zweckgebunden wird, als überhaupt ausgegeben werden kann**. Offensichtlich wurden mit der Verfassungsänderung zum NAF Gelder auf Vorrat beschafft. Stichhaltige Gründe, weshalb der **Finanzbedarf der Nationalstrassen** innerhalb von wenigen Monaten um in etwa **200 Mio. pro Jahr nach unten korrigiert** wurde, konnten wir keine ausmachen. Offensichtlich existieren beim Bund zwei widersprüchliche Prognosen. Eine für die Zeit vor der Volksabstimmung um möglichst viele Zusatzmittel aus der allgemeinen Bundeskasse zweckbinden zu können und eine für die Zeit nach der Volksabstimmung. Wir halten dies für eine Irreführung der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger und des Parlamentes.
5. In Anbetracht der beim Budget 2018 der Eidgenossenschaft vorgenommenen Kürzungen sehen wir uns zudem in unserer Einschätzung bestätigt, dass der NAF zu Einsparungen bei den schwach gebundenen Ausgaben führt - insbesondere auch zu Lasten des öffentlichen Verkehrs, wie die massive Kürzung des eidgenössischen Parlamentes von 295 Mio. alleine für das Jahr 2018 zu Lasten der Einlage in den Bahninfrastrukturfonds anlässlich der Budgetberatungen zum Jahr 2018 (dem ersten Jahr mit NAF) gezeigt haben.

Im Gegensatz zu den bundesrätlichen Erläuterungen in der Botschaft zum NAF ist nun nicht nur für 2030 sondern bereits für 2019 eine erste Projektliste geplant. Wir begrüssen, dass der Bund erkannt hat, dass trotz der Sonderregel in Art. 63 NSG für die Projekte in Näfels, Le Locle und La Chaux-de-Fonds auch für diese Projekte ein referendumsfähiger Bundesbeschluss nötig ist, wie dies mit dem neuen Art. 11b NSG beim NAF beschlossen worden ist.

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

Ja.

Wir beurteilen den erläuternden Bericht des Bundesrates als ausgesprochen lückenhaft:

Ein Denken in verschiedenen Szenarien fehlt völlig. Anstelle von rein angebotsseitigen Ausführungen zur Deckung der einer angeblichen Nachfrage wäre der Bund in der Pflicht, die Entwicklung der Verkehrsnachfrage auf Nationalstrassen aktiv zu beeinflussen, wie dies im Fall der Limitierung des Pendlerabzugs im Rahmen von FABI sehr wohl getan worden ist.

Wir stellen fest, dass wir vielen mit dem Nationalstrassenbau eng zusammenhängenden Politikfeldern aktuell mit einem eindeutig illegalen Zustand konfrontiert sind. Der Bund hat die Pflicht, dafür zu sorgen, dass die von ihm beschlossenen gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden. **Die Nationalstrassenplanung muss aktiv so gestaltet werden, dass gesetzliche Bestimmungen eingehalten werden können, namentlich**

- den Verbrauchsrichtwert für die Nutzung fossiler Energien gemäss der von Parlament und Volk beschlossenen Energiestrategie 2050 gesenkt werden kann (Art. 3 EnG)
- das aktuell gültige Sektorziel Verkehr der aktuellen Schweizer Klimapolitik eingehalten wird, wonach die CO<sub>2</sub>-Emissionen des inländischen Verkehrs nicht höher als 1990 sein dürfen (CO<sub>2</sub>-V)
- sämtliche aktuell gültigen Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung LRV eingehalten werden
- sämtliche aktuell gültigen Grenzwerte der Lärmschutzverordnung LSV eingehalten werden
- das aktuell gültige Verlagerungsziel für den alpenquerenden Güterverkehr eingehalten wird (GVVG)

- die internationalen Verpflichtungen eingehalten werden, welche die Schweiz durch Unterzeichnung des internationalen Klima-Abkommens von Paris eingegangen ist (insbesondere hinsichtlich eines fairen Schweizer Beitrags um die globalen Temperaturanstieg auf 1.5 bis 2 Grad Celsius zu beschränken)

Schliesslich muss der Bund auch respektieren, dass verschiedene Städte und Gemeinden (meist aufgrund von Volksentscheiden) sich ehrgeizigere Ziele gesteckt haben und vollständig auf Verkehr induzierenden Massnahmen auf Nationalstrassen auf dem Territorium dieser Gemeinden verzichten. Dies gilt insbesondere für

- kommunale Ziele zum Modal-Split
- kommunale Ziele zur 2000-Watt-Gesellschaft
- kommunale Ziele von Klimabündnis-Städten

**Das Nationalstrassennetz soll ausschliesslich auf eine Art und Weise verändert werden, welche die Erreichung dieser gesetzlichen Ziele des Bundes und der Gemeinden erleichtert.**

**Drei der vier vom Bund vorgeschlagenen Projekte auf der Projektliste STEP Strasse 2019 (nämlich Bypass Luzern, Crissier und Rotsee-Burchrain) verschärfen statt reduzieren gemäss unserer Einschätzung die hier aufgelisteten Vollzugsdefizite, die in engem Zusammenhang mit dem Verkehr auf Nationalstrassen stehen. Wir lehnen diese drei Projekte deshalb entschieden ab.**

Vor dem Hintergrund der Verschlechterungen bzgl. der ökologischen Nachhaltigkeit hinsichtlich des Vollzugsdefizites der oben erwähnten gesetzlichen Ziele verblüfft es uns sehr, dass der Bundesrat in seinem erläuternden Bericht auf Seite 53 zum Schluss kommt, die STEP Strasse 2019 leiste einen insgesamt „positiven Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung.“ Das Prinzip der Nachhaltigkeit postuliert bekanntlich, dass zukünftigen Generationen keine Lasten überbürdet werden sollen. Keinesfalls teilen, können wir die bundesrätliche Aussage, wonach die „beantragten Mittel eine erhöhte Umweltqualität“ darstellen würden (S. 60).

Auch die im Zweckartikel des NAF-Gesetzes festgelegten Bestimmungen, denen der Nationalrat nach intensiver Diskussion zugestimmt hat, sind unserer Ansicht nach nicht oder ungenügend erfüllt worden. Die dort geforderte Gesamtschau des Verkehrs muss gemäss Art. 2 NAFG explizit „alle Verkehrsträger einbeziehen“, „wirksame alternativen gegenüber Infrastrukturbauten vorziehen“ und den „den Schutz der Umwelt beachten“.

Zu keinem der vier in STEP Strasse 2019 vorgeschlagenen Bauprojekten finden wir erläuternden Bericht des Bundesrates Informationen

- welche Alternativen zu Infrastrukturausbauten konkret geprüft worden sind
- ob alternativ zu den Nationalstrassenausbauten der Ausbau ökologischerer Verkehrsmittel wie zum Beispiel des öVs geprüft worden ist
- ob der Umweltschutz inklusive aller auf dem Umweltschutzartikel der Bundesverfassung abstellende Gesetze (also zum Beispiel auch das CO<sub>2</sub>-Gesetz) beachtet werden
- ob die Siedlungsentwicklung nach innen mit diesen Nationalstrassenprojekten wirklich verbessert wird
- welche Tourismusregionen und Berggebiete durch die vorgeschlagenen Projekte konkret besser erschlossen werden

**Die gesetzlichen Vorgaben von Art. 2 NAFG an den Bundesrat, eine Gesamtschau des Verkehrs vorzulegen, bevor der „Einsatz der Mittel“ erfolgt, sind eindeutig nicht erfüllt.**

Zudem mussten wir feststellen, dass die aktuelle Politik des Bundesrates die Verkehrsteilnehmenden zumindest im Rahmen von Pilotprojekten zusätzlich zu bepreisen im erläuternden Bericht nicht einmal Erwähnung findet, obwohl dies sehr wohl Auswirkungen auf die Nutzer von Nationalstrassen hat.

Schliesslich sind wir auch der Ansicht, dass der bundesrätliche Bericht den technologischen, gesellschaftlichen und demographischen Wandel zu wenig berücksichtigt und viele vorhandene Lösungsansätze, die das Verkehrswachstum eindämmen und Staustunden reduzieren würden, völlig ausser Acht lässt. Auf die Mängel in der präsentierten Langfristsperspektive gehen wir in Frage 6 näher ein.

## Vorlage 1

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

Nein.

Wir erkennen an, dass Volk und Stände im Februar 2017 entschieden haben, die Verfassungsbestimmungen zur Strassenfinanzierung zu ändern und respektieren diesen Entscheid.

**Die im erläuternden Bericht des Bundesrates aufgeführten Ziele für das Nationalstrassennetz (nämlich Verfügbarkeit, Leistungsfähigkeit, Wert- und Substanzerhalt, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Verträglichkeit) und die dort aufgeführten Definitionen dieser Begriffe gehen jedoch zum Teil über die von Volk und Ständen beschlossene neue Verfassungsbestimmung zum NAF hinaus.**

In Art. 83 der Bundesverfassung ist von Benutzbarkeit die Rede, nicht von einer „täglichen und lückenlosen“ Verfügbarkeit. Der Bund muss und kann kein staufreies Vorwärtskommen sicherstellen und Sperrungen der Nationalstrassen muss und kann der Bund auch nicht vermeiden.

In Art. 83 der Verfassung ist von „ausreichendem“ Nationalstrassennetz die Rede und nicht von einem leistungsfähigen im Sinne von attraktivem Nationalstrassennetz. Beim Gegenvorschlag zur Veloinitiative hat es der Bundesrat nach der Vernehmlassung explizit entschieden, keinem „attraktiven“ Velowegnetze in der Verfassung zu garantieren. Das Ziel des Wert- und Substanzerhaltes für Nationalstrassen ist ausreichend. Ein Ausbau der sich ausschliesslich an der Nachfrage orientiert, lehnen wir ab.

Gemäss Zweckartikel des NAF-Gesetzes bezweckt der NAF „der effizienten und umweltverträglichen Bewältigung der für eine leistungsfähige Gesellschaft und Wirtschaft erforderlichen Mobilität.“ (Art. 2 NAFG). Eine leistungsfähige Gesellschaft und leistungsfähige Nationalstrassen sind keine Synonyme. Die Ziele „Verfügbarkeit“ und „Leistungsfähigkeit“ lehnen wir in der im erläuternden Bericht definierten Form ab, **die Nationalstrassen-Ziele „Wert- und Substanzerhalt“, „Sicherheit“, „Wirtschaftlichkeit“ und „Verträglichkeiten“ unterstützen wir sehr und fordern den Bund auf, den Einsatz der finanziellen Mittel verstärkt auf die vier letztgenannten Ziele für das Nationalstrassennetz auszurichten.**

Was die Herleitung des **Mittelbedarfs für den Unterhalt** betrifft unterstützen wir die auf Seite 14 des erläuternden Berichtes formulierten **qualitativen Ziele**. Diese Ziele erscheinen uns vergleichsweise bescheiden und sie **sollten keinesfalls reduziert werden**. Für ein reiches Land, das stolz darauf ist eines der besten Verkehrssysteme der Welt zu besitzen, wäre es nicht angebracht bzgl. des Nationalstrassenunterhalts tiefere Ziele zu setzen. Eine Schwächung der Ziele würde beispielsweise bedeuten, dass die Schweiz akzeptiert, dass ein Teil ihrer Kunstbauten oder Tunnel in „alarmierendem“ Zustand wäre oder dass die durchschnittlichen Nationalstrassenbeläge nicht in „guten“ Zustand wären.

Wir nehmen zur Kenntnis, dass der erläuternde Bericht auf S. 28 festhält, dass in den Bereichen Tunnelsicherheit, Lärmschutz, Wildtierkorridore und Kontrollzentren für den Schwerverkehr in den nächsten Jahren Nachholbedarf besteht, so dass dafür steigende Mittel notwendig sind.

## Vorlage 2

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

Ablehnend.

Ausgesprochen ablehnend, stehen wir dem vorgeschlagenen Vorgehen gegenüber bereits den Bundesrat zu beauftragen und entsprechende Gelder in der Höhe von 300 Mio. zu beschliessen, um den Landerwerb für Nationalstrassenprojekte voranzutreiben, welche noch gar nicht durch einen Ausbauschnitt STEP Strasse beschlossen worden sind. Die Ausführungen im erläuternden Bericht zu diesem neuartigen und im Zusammenhang mit dem NAF in keiner Art und Weise diskutierten Vorgehen erachten wir als ausgesprochen dürftig. **Insbesondere ist uns schleierhaft, welche Rechtsgrundlage einen solchen vorsorglichen Landerwerb für Nationalstrassen erlauben soll. Vorsorglicher Landerwerb bedarf einer expliziten Rechtsgrundlage.**

Wir sind der Ansicht, dass dadurch Sachzwänge geschaffen werden in Bezug auf Projekte, zu denen noch keine politische Diskussion stattgefunden hat. Das Parlament und bei einem allfälligen Referendum auch die Stimmbewölkerung, können nicht mehr gleich frei über die Realisierung oder Nicht-Realisierung von bedeutenden Nationalstrassenausbauten entscheiden, wenn auf diesem Weg bereits hunderte von Millionen für deren Planung ausgegeben würden, bevor überhaupt ein politischer Grundsatzentscheid zu den entsprechenden Projekten vorliegt. **Sachgerecht und demokratiepolitisch unbedenklich wäre hingegen ein Vorgehen, das analog zur aktuellen Praxis von STEP Schiene wäre: Bei jedem Ausbauschnitt STEP Strasse könnte festgelegt werden, welche Projekte des voraussichtlich nächsten Ausbauschnittes planerisch vorangetrieben werden sollen.** Bei STEP Schiene 2025 wurde bereits eine solche explizite Nennung aller für den folgenden Ausbauschnitt (STEP Schiene 2030) zu planenden Projekte umgesetzt. Der aktuelle Vorschlag in Art. 1 Buchstabe c geht weit darüber hinaus. Nicht nur für Projekte des nachfolgenden Ausbauschnittes STEP Strasse 2030 sondern auch für STEP Strasse 2040 sowie unbestimmte „weitere Realisierungsschritte“ sollen bereits Gelder ausgegeben werden können.

**Wir fordern aus demokratiepolitischen und raumplanungsrechtlichen Gründen deshalb Buchstabe c von Artikel 1 ersatzlos zu streichen und den Kredit von Vorlage 2 entsprechend um 300 Mio. zu reduzieren.**

Unverständlich ist für uns zudem, dass der Bund den neuen Artikel 11a des Nationalstrassengesetzes so auslegt, dass Projekte, die Umnutzungen von Pannestreifen enthalten, nicht Bestandteil der referendumsfähigen Projektlisten STEP sein müssen. Der Wortlaut des erwähnten Art. 11b NSG ist unserer Ansicht nach eindeutig: Sämtliche baulichen Nationalstrassenprojekte, die einem schrittweisen Ausbau des Nationalstrassennetzes gleichkommen, müssen in einem referendumsfähigen Ausbauschnitt verzeichnet sein, bevor der Bund dafür finanzielle Mittel aus dem NAF entnehmen darf. **Umnutzungen von Pannestreifen stellen unbestrittenenfalls erhebliche Kapazitätserweiterungen dar und bedürfen deshalb die gleiche demokratische Legitimation wie Engpassbeseitigungen.**

Wir fordern den Bund deshalb auf, **die Projektliste STEP Strasse 2019, so zu ergänzen, damit alle Projekte mit Pannestreifen-Umnutzungen darauf verzeichnet sind** und für die folgenden Projektlisten STEP Strasse 2030 und 2040 analog zu verfahren. Auch ein Vergleich mit dem Vorgehen für die Projektlisten STEP Schiene (Verzeichnis sämtlicher Strecken auf denen wesentliche Änderungen über mehrere Kilometer vorgenommen werden) spricht für ein solches Vorgehen.

Wir sind der Ansicht, dass neben den Pannestreifen-Umnutzungen alle weiteren sogenannten **Anpassungsprojekte ebenfalls ins STEP aufgenommen werden müssen, sofern sie eine funktionale Wirkung aufweisen.**

Wir teilen auch die Einschätzung im erläuternden Bericht S. 29 nicht, wonach nur isolierte Anlagen mit Kosten *über* 500 Mio. (oder alternativ einem Anteil von über 10% der Summe aller Ausbauten im Sinne von Anpassungen) sogenannten „grössere Vorhaben“ darstellen.

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

Ja.

Die zweite Röhre stellt zweifelslos ein grösseres Vorhaben dar, das keinesfalls als reine technische Anpassung gelten kann. Bundesrat und Parlament haben diesem Umstand Rechnung getragen, indem sie dafür eine Gesetzesänderung beschlossen haben. Mit dem nach dem Entscheidungsprozess zur 2. Röhre in Kraft getretenen NAF wird in Form des neuen Art. 11a NSG die demokratische Mitbestimmung bei Nationalstrassenprojekten erhöht. Es wäre deshalb unverständlich und entgegen dem Willen des Gesetzgebers, wenn die bisherige Politik im gegenteiligen Sinne geändert würde. **Beispielsweise kilometerlange Tunnelsanierungen entlang der A13 oder im innerstädtischen Raum** stellen ebenfalls in finanzieller, technischer und politischer Hinsicht eindeutig „grössere Vorhaben“ und nicht etwa kleiner Vorhaben oder reine Anpassungen dar und **müssen deshalb analog zum Vorgehen bei der 2. Gotthardröhre künftig in einem Bundesbeschluss zur Mittelfreigabe von „grösseren Vorhaben“ explizit erwähnt werden.**

Wir möchten betonen, dass im Gesetz explizit festgehalten wurde, dass der Bau der zweiten Gotthardröhre **mit keinerlei baulichen oder betrieblichen Kapazitätserweiterungen verbunden sein darf** und erwarten entsprechend, dass dieses Versprechen auch umgesetzt und regelmässig von unabhängiger Seite überprüft wird.

**Eine Freigabe von mehr als einer Spur pro Richtung – und sei sie auch nur vorübergehend – ist somit unter keinerlei Umständen zulässig. Dieses Versprechen gilt für die ganze Betriebszeit des von Parlament und Volk beschlossenen redundanten Systems mit mehr als einem befahrbaren Tunnel.** Es würde gegen Treu und Glauben verstossen, würde sich der Bundesrat künftig nicht entschieden dafür einsetzen, allfällige undemokratische politische Ideen von Dritten diesbezüglich nicht zumindest dem obligatorischen Referendum zu unterstellen.

### Vorlage 3

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

Nein.

Für den VCS Verkehrs-Club der Schweiz hat die Minimierung der Umweltbelastung, des Ressourcenverbrauchs, der gesellschaftlichen Beeinträchtigung sowie des ökonomischen Mitteleinsatzes oberste Priorität. Der Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden muss differenziert betrachtet werden und sollte nicht absolute Priorität haben. Eine nachhaltige Verkehrspolitik bedingt, dass in Zukunft die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs stärker gewichtet werden als heute und im Vergleich zu denjenigen von Verkehrsträgern mit grossem Ressourcenverbrauch.

In diesem Zusammenhang merken wir zur präsentierten Langfristsperspektive insbesondere folgende Überlegungen an:

- **Verkehrsplanung auf Siedlungsentwicklung abgestimmt:** Der VCS begrüsst, dass der Prognosezustand 2040 anhand der Verkehrsperspektiven 2040 des ARE, welche wiederum auf der prognostizierten Siedlungsentwicklung und Raumplanung beruht, vorgenommen wurde.
- **Mehrverkehr durch Ausbau:** Die mit den Ausbaumassnahmen in Aussicht gestellte „Engpassbeseitigung“ ist trügerisch. Der Kapazitätsausbau mag kurzfristig die betroffenen Autobahn-Teilstücke entlasten. Mit Sicherheit wird er aber mittel- und langfristig noch mehr Verkehr generieren und damit zu noch grösseren Engpässen führen. Auf die vorgeschlagene Kapazitätserweiterung folgt unweigerlich der nächste Stau beim nächsten Flaschenhals. Bspw. ein Ausbau der Autobahnstrecke Grauholz von sechs auf acht Spuren führt unweigerlich zu neuen Problemen.
- **Fragwürdige Verkehrsprognosen:** Die Prognosen für das Verkehrswachstum sind zu hoch bzw. werden nicht kritisch hinterfragt. Zu wenig berücksichtigt werden z. B. steigende Energiepreise, die zusätzliche Bepreisung von Verkehrsteilnehmern, Resultate aus den eingeleiteten Massnahmen im Verkehrsmanagement oder die technologische Fahrzeugentwicklung, wie Fahrassistenzsysteme. Anstatt Massnahmen zu ergreifen, um das Verkehrswachstum einzudämmen, wird dieses mit dem Strassenausbau zusätzlich gefördert. Gewisse Kriterien dieser Prognosen werden nach unserem Kenntnis-Stand nicht dynamisch betrachtet. Bei einer der Hauptprognosen der Verkehrsperspektiven 2040 des ARE, dass namentlich der Einkaufs- (38%) und Freizeitverkehr (32%) bis ins Jahr 2040 ein grosses Wachstum erfahren, ist nicht notwendigerweise der Fall. Gerade der Einkaufssektor, welcher vermehrt über den E-Commerce abgewickelt wird und Detailhändler tiefere Besucherzahlen verzeichnet, sollte in den nächsten Jahren abnehmen und kein so starkes Wachstum verzeichnen. Zudem können mit Massnahmen, wie Parkplatzbewirtschaftung, Reduktion der Anzahl an Parkplätzen, Fahrtenmodellen die MIV-Fahrten weiter reduziert werden. Der öv-Anschluss und die entsprechenden oben ausgeführten Massnahmen können auch im Freizeitverkehr, bspw. bei publikumsintensiven Anlagen (wie Sportstätten, Konzert- und Clublocations, Kinos, Museen, temporären Anlässen, etc.) eingesetzt werden. In diesen Feldern gibt es noch enormes Potenzial um dieses Verkehrswachstum zu dämpfen. Es ist nötig, dass die Strasseninfrastruktur nicht nur für die Verkehrsspitzen dimensioniert wird. Ausserdem könnten mit einer zusätzlichen Bepreisung auch die externen Kosten des MIV verursachergerecht abgegolten werden. Damit würde der Verkehr geglättet und durch die Verteuerung (Inklusion der externen Kosten) wird die Nachfrage gesenkt. Vor diesem Hintergrund ist es sehr schwierig die Nachfrage zu prognostizieren. Die ausgeführten Überlegungen zeigen deutlich, dass es schwierig ist Verkehrsmengen und Stautunden zu prognostizieren und künftige Engpässe zu identifizieren. Ob es jemals zu den regelmässig überlasteten 385 Kilometer des Nationalstrassennetzes kommen würde, ist vor diesem Hintergrund schwer zu sagen. Im erläuternden Bericht wird folgendes festgehalten: „Die Digitalisierung in der Mobilität kann zwar zu einer effizienteren Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen beitragen. Derzeit liegen aber noch keine ausreichend belastbaren Erkenntnisse vor, die den weiteren Ausbau der Nationalstrasseninfrastruktur grundsätzlich in Frage stellen wurden.“ Damit wird zwar anerkannt, dass es voraussichtlich zu wesentlichen Veränderungen kommen wird. Aber der Ausbau der Infrastruktur wird dennoch befürwortet. Dies scheint ein wenig effizienter Umgang mit öffentlichen Mitteln darzustellen. Dazu kommt, dass mit dem Ausbau, das Verkehrswachstum angebotsseitig angeheizt wird, wird in keiner Weise berücksichtigt.



- **Schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis:** Die Kosten sämtlicher Ausbauabsichten sind zu hoch im Vergleich zum generierten Nutzen. Vom Ausbau profitiert insbesondere der MIV; jedoch auch nur kurzfristig und punktuell, da die Erfahrung zeigt, dass das Problem des Engpasses nur lokal und zeitlich verschoben wird. Der Stau verschiebt sich auf ein anderes Teilstück bzw. nach kurzer Zeit wird das ausgebaute Teilstück durch Mehrverkehr wieder zum Engpass.
- **Konkurrenzierung nachhaltiger Mobilität:** Untersuchungen zeigen, dass es sich bei einem Grossteil des Verkehrs auf den Autobahnteilstücken um Ziel- und Quellverkehr aus dem Umland ins Regionszentrum handelt. Ein Kapazitätsausbau auf der Strasse führt folglich zu einer Attraktivitätssteigerung für den MIV in entsprechenden Raum. Anstatt umweltverträgliche Mobilitätsformen mit einem Autobahnausbau zu konkurrenzieren, sollte das Velo- und Fussverkehrsnetz weiter verbessert werden. Auch hat die Bewältigung der Kapazitätsprobleme im öV aus unserer Sicht Priorität gegenüber dem Ausbau des Angebots für den motorisierten Individualverkehr.
- **Summarische Betrachtung von Stau:** Stau ist nicht absolut verhinderbar. Eine rein quantitative Zählung der Staustunden genügt nicht, um den Zustand dauerhaft zu verbessern. Stau kann viele unterschiedliche Gründe haben, die durch unterschiedliche Massnahmen angegangen werden müssen. Stau wegen Unfällen erfordert Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit. Stau wegen undiszipliniertem Verhalten der Fahrer (z. B. Verlangsamung bei Beginn einer Steigung, unnötige Spurwechsel etc.) könnte durch intelligente Signalisation gemildert werden. Stau infolge von Systeminkongruenz muss mit sehr differenzierten Mitteln des Verkehrsmanagements angegangen werden. Es muss auch definiert sein, wie viel Stau akzeptiert wird. Staufreiheit ist illusorisch und unbezahlbar, solange die Konsumentinnen und Konsumenten den Strassenraum, der zusätzlich bereitgestellt werden muss, nicht direkt bezahlen müssen.
- **Probleme für städtische Strassennetze können mit einfachen Massnahmen behoben werden:** Im erläuternden Bericht wird auf folgendes Problem aufmerksam gemacht: „Aufgrund von Überlastungen nicht nur die Nationalstrassen, sondern auch das nachgeordnete städtische Strassennetz betroffen. Ungenügende Kapazitäten der Nationalstrassen führen dazu, dass der Verkehr, der eigentlich auf den Nationalstrassen verkehren sollte, auf das städtische Netz ausweicht.“ Dies gilt es natürlich zu verhindern. Mit geeigneten flankierenden Massnahmen (Tropfensystem, Verkehrsberuhigungen, Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes) kann dies vglw. einfach ‘gemanaged’ und verhindert werden. Dies ist kein schlüssiges Argument für einen Kapazitätsausbau.

Wie in Frage 2 ausgeführt fehlt jede Langfristperspektive, welche die gesetzlichen Zielen insbesondere bzgl. Energieverbrauch, CO<sub>2</sub>-Ausstoss des Verkehrs, Grenzwerte der Luftreinhalte- und Lärmschutzverordnung und des Güterverlagerungsziels respektiert und sich zum Ziel setzt, die im Rahmen der Verkehrsperspektiven aufgezeigten Szenarien zu beeinflussen.

Wie ebenfalls in Frage 2 ausgeführt basiert die hier präsentierte Langfristperspektive kaum auf einer gemäss Gesetz vorgeschriebenen Gesamtschau des Verkehrs mit ihren ebenfalls im Gesetz festgehaltenen Kriterien. Zudem wird für eine Langfristperspektive, die für sich in Anspruch nimmt, den Zeithorizont bis 2040 abzudecken, der gesellschaftliche, technologische und demographische Wandel und seine Auswirkungen auf die Nutzung des Nationalstrassennetzes zu wenig berücksichtigt.

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

1. In Bezug auf das Fehlen von Projekten mit Pannestreifenumnutzung: Nein, STEP Strasse 2019 ist unvollständig (siehe Frage 4).
2. In Bezug auf Neubau- und Engpassbeseitigungsprojekten: Ja, es sollen keine weiteren Projekte hinzugeführt werden.
3. In Bezug auf die vorgeschlagenen Projekte: Nein, die Projektliste ist nicht vollständig, sondern überladen. Wir sind deshalb der Meinung, dass ein Teil der Projekte von der Projektliste gestrichen werden sollen.

Zu 1: siehe Frage 4.

Zu 2: Die Vollständigkeit kann nur aufgrund von apolitischen, technischen Kriterien beurteilt werden, die Aufschluss darüber geben, wann ein Projekt Baureife erreicht. Offensichtlich ist der Bundesrat der Ansicht, dass keinerlei weitere Neubau- oder Engpassbeseitigungsprojekte vor 2030 beschlussreif werden. Deshalb: **Ja, in Bezug auf Neubau- und Engpassbeseitigungsprojekte ist STEP Strasse 2019 vollständig und darf aus rein politischen Begehrlichkeiten keinesfalls ergänzt werden mit Projekten, die aus Sicht der Fachleute des ASTRA aus technischen Gründen nicht vor 2030 Baureife erlangen können.** Dies wäre nämlich ein politisch unehrliches Vorgehen, bei dem Parlament und Volk im Glauben gelassen würden, Nationalstrassenprojekte würden früher fertiggestellt als es technisch möglich ist.

Zu 3: Zu den einzelnen Projekten der Projektliste STEP Strasse 2019 lassen wir uns wie folgt vernehmen:

„N2: Bypass Luzern inkl. Ergänzung Süd (Kriens-Hergiswil)“ (1.347 Mia.) und „N14: Rotsee-Buchrain (Ausbau Nord)“ (123 Mio.):

Der VCS Schweiz lehnt das mit Abstand teuerste Projekt der Projektliste STEP Strasse 2019, den Bypass Nord in der Region Luzern, ab. Das Projekt induziert Mehrverkehr, dies widerspricht einer nachhaltigen Verkehrspolitik. Es ist heute bewiesen, dass neue Strassen Mehrverkehr induzieren. Durch schnellere Verbindungen wird nicht weniger lang, sondern weiter und öfters gefahren.

Die finanziellen Mittel von Bund und Kanton werden nicht effizient und ressourcenschonend eingesetzt. Würden 1.4 Milliarden Franken direkt in den öV, Verkehrsmanagement und Bewusstseinsbildung investiert, könnte das Verkehrsaufkommen viel ökologischer und vor allem auch nachhaltig beeinflusst werden.

Die Projekte beinhalten den Ausbau der Nationalstrassen N14 und N2 und den Bau des Bypasses, als redundantes System zum bestehenden Cityring. Zudem wird der Bypass mit dem kantonalen Projekt Spange Nord verknüpft. Noch im Jahr 2014 war das Projekt Bypass im Modul 3 der Engpassbeseitigung des Bundes eingeteilt. Für die eidgenössischen Räte war damals klar, dass eine Realisierung vor 2030 nicht in Frage kommt, zu schlecht war das Kosten/Nutzen-Verhältnis. Der Nutzen wurde als ungenügend taxiert, da nur gerade 20 % des Verkehrs auf dem Nationalstrassensystem Durchgangsverkehr ist. Diese Parameter haben sich unseres Wissens in den vergangenen vier Jahren nicht wesentlich verändert.

Verändert hat sich in Luzern aber die Ausgangslage zur Spange Nord. Der Stadtrat Luzern hat am 16. April 2018 verlauten lassen, dass er sich klar gegen das Projekt stellt und fordert Bund und Kanton auf, auf die Spange Nord zu verzichten. Gegen den Widerstand der Standortgemeinde kann dieser Autobahnzubringer nicht gebaut werden und das Kosten/Nutzen-Verhältnis wird sich weiter verschlechtern.

Aus den oben genannten Punkten lehnt der VCS Schweiz das Projekt Bypass Luzern und den Autobahnausbau im Bereich Rotsee – Buchrain ab.

#### “H2o : Contournement de Le Locle” (481 Mio.)

Wir unterstützen das Projekt unter gewissen Bedingen. Die VCS-Sektion Neuenburg hat zu allen Bauprojekten der H2o im Juni 2012 eine Vereinbarung mit dem Neuenburger Staatsrat und den Stadtregierungen von La Chaux-de-Fonds und Le Locle unterzeichnet.

Ein kleinerer Teil der Inhalte dieser Vereinbarung wurde bisher umgesetzt (Schrägaufzug Bahnhof–Stadtzentrum Le Locle, Busspuren durch Le Locle, einige Velostreifen in Le Locle und La Chaux-de-Fonds).

Wir stellen jedoch fest, dass ein Grossteil der in der Vereinbarung festgelegten Bedingungen bisher noch nicht erfüllt ist. Dies gilt insbesondere für:

- Kapazitätserhöhung in den Zügen zwischen Morteau und La Chaux-de-Fonds (Kapitel 4.1.1 der erwähnten Vereinbarung)
- Verdichtung des Zugfahrplans zwischen Morteau und La Chaux-de-Fonds (Kapitel 4.1.2)
- Einrichtung zweier Streckenblocks zwischen Le Locle und La Chaux-de-Fonds (Kapitel 4.1.3)
- Parkplatzpolitik generell (Kapitel 4.2.1)
- Fahrradwegenetz innerhalb und zur Verbindung der beiden Städte (Kapitel 4.3.2)
- Umweltbegleitgruppe (Kapitel 4.4.1)
- Finanzierung des Gemeindeanteils an den Massnahmen (Kapitel 4.4.3)

Wir machen unsere Unterstützung des Projektes weiterhin von der Umsetzung aller in der erwähnten Vereinbarung enthaltenen Bedingungen abhängig.

#### “N1: Crissier” (316 Mio.)

Auf dem Abschnitt Crissier, zwischen den Verzweigungen Villars-Sainte-Croix und Ecublens, sollen in beiden Richtungen zusätzliche Spuren gebaut werden (insgesamt dann je fünf Spuren pro Richtung). Dazu müssten neun Brücken und Überführungen verbreitert und dreizehn neu erstellt werden.

Der VCS Schweiz lehnt das Projekt Crissier aus folgenden Gründen ab:

- Der Verkehr nimmt seit rund zehn Jahren mit einer ungebremsten Geschwindigkeit von fast 3% pro Jahr zu (mehr als 100% in 25 Jahren) und zeigt keinerlei Anzeichen einer Stabilisierung. Bei einer solch stürmischen Entwicklung dauert es nur gerade zehn Jahre, bis die vor dem Ausbauschnitt herrschende Situation wieder erreicht ist. Gerade so lange also, wie die Arbeiten im Westen von Lausanne dauern sollen.
- Die Strassen in den Stadtzentren lassen sich nicht verbreitern. Die Staus bei den Autobahnausfahrten und in der Stadt werden zum grossen Missfallen der Autofahrer länger; sie werden nicht verstehen, weshalb umsonst so viel investiert wurde. Die negativen Auswirkungen auf die Luftqualität und die Lärmpegel in den Quartieren sind dabei noch nicht einmal berücksichtigt.

**Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz ist folglich aus den hier dargelegten projektspezifischen Gründen und Mangels Kohärenz mit höchst nationalstrassenrelevanten gesetzlichen Zielen des Bundes (siehe Frage 1) der Ansicht, dass die drei Projekte Bypass Luzern, Crissier und Rotsee-Buchrain aus dem**

**Ausbauschritt STEP Strasse 2019 zu streichen sind sowie das Projekt Umfahrung Le Locle im Ausbauschritt STEP Strasse 2019 zu belassen ist.**

Frage 8) Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und Ausbauschritten?

Wie schon in Frage 7) angetönt muss die Zuteilung der Projekte zu den einzelnen Ausbauschritten 2019, 2030 oder 2040 auf einer rein technischen Beurteilung beruhen, die sich nicht nach politischen Wünschen, sondern nach der prognostizierten Baureife richtet. Wir stellen jedoch fest, dass die von der Bundesverwaltung geschätzten Realisierungszeitpunkte für Nationalstrassenprojekte oft zu wenig grosszügig abgeschätzt worden sind (beispielsweise im Fall der A9 im Wallis oder der Zürcher-Oberland-Autobahn um hier die Beispiele der zwei aktuell grössten Projekte zu nennen). Wir vermuten deshalb, dass aktuellen Prognosen zu STEP 2030 und 2040 tendenziell eher zu knapp als zu grosszügig bemessen sein werden.

Zu den Projekten die gemäss aktuellem Stand der Planung dem Ausbauschritten 2030 oder 2040 zugeordnet sind, wird sich der VCS Schweiz zu einem späteren Zeitpunkt äussern – spätestens, wenn deren Planung hinreichend fortgeschritten ist, dass Kredite notwendig werden, was gemäss Bundesrat in 11 bzw. 21 Jahren der Fall sein wird. In der Zwischenzeit steht es den Kantonalsektionen des VCS Schweiz frei, sich zu einzelnen dieser Projekte zu äussern. Für Einschätzungen verweisen wir Sie deshalb zum jetzigen Zeitpunkt an die Geschäftsstellen unserer Kantonalsektionen.

Wir haben zur Kenntnis genommen, dass das eidgenössische Parlament bei der Gesetzgebung zum NAF sich in einem nicht projektspezifischen Grundsatzentscheid für die Engpassbeseitigungsmodule 1 bis 4 sowie einzelne Netzergänzungen ausgesprochen hat. Das Parlament hat sich jedoch nicht zum Realisierungszeitpunkt dieser Module geäussert. Es ist deshalb durchaus möglich den **Realisierungszeitpunkt von Engpassbeseitigungen und Netzergänzungen auf der Zeitachse im Vergleich zur aktuellen Planungsstand des Bundes nach hinten zu verschieben.** In Anbetracht der vom Gesetzgeber definierten umweltpolitischen Ziele, die momentan nicht eingehalten werden (siehe Frage 2) erscheint uns eine solche Verschiebung auf der Zeitachse nach hinten sehr angebracht. Der Verkehr wird nicht umhinkommen einen namhaften Beitrag an die klima- und energiepolitischen Ziele der Schweiz zu leisten. In diesem Zusammenhang steht vor allem auch der motorisierte Individualverkehr, der zu einem wachsenden Anteil auf dem Nationalstrassennetz abgewickelt wird, in der Verantwortung. **Eine das Verkehrswachstum zumindest hemmende Nationalstrassenpolitik des Bundes ist deshalb dringend nötig.**

Frage 9) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine.

# Vernehmlassungsantwort WWF Schweiz

## Nationalstrassenkredite und STEP Strasse 2019

Adressat: [netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

Gemäss dem Fragekatalog der Vernehmlassungsvorlage mit dem offiziellen Titel „Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit“

### Allgemein

Frage 1) Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, aus folgenden fünf Gründen:

1. Den vorsorglichen Landerwerb von Nationalstrassenprojekten, die noch nicht per Bundesbeschluss STEP Strasse beschlossen worden sind, wie er nun in Vorlage 2 dem Parlament unterbreitet werden soll, lehnen wir aus demokratiepolitischen, rechtlichen und raumplanungspolitischen Gründen klar ab und verweisen darauf, dass für die Bahnprojektlisten STEP Schiene kein analoges Vorgehen besteht (siehe Frage 4). Wir fordern deshalb, den Verpflichtungskredit von Vorlage 1 entsprechend um 300 Mio. zu kürzen und Buchstabe c von Artikel 1 ersatzlos zu streichen.
2. Projekte, die Pannestreifen-Umnutzungen enthalten, erfüllen unserer Ansicht nach sämtliche gesetzlichen Kriterien für die referendumsfähigen Projektlisten des Strategischen Entwicklungsprogramm STEP Strasse und sind deshalb bei den jeweiligen STEP-Ausbauschritten aufzuführen (siehe Frage 4).
3. Wie in Frage 3 ausgeführt unterstützen wir vier der sechs im erläuternden Bericht definierten Ziele an das Nationalstrassennetz. Die Ziele Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit lehnen wir in Form der im Bericht festgehaltenen Definition ab.
4. Durch den überraschenden Entscheid des Bundesrates, dass zur Strassenfinanzierung **entgegen der Informationen an Parlament und Stimmbürger keine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlages notwendig sei, sieht sich der WWF Schweiz in seiner Einschätzung bestätigt, dass mit der neuen Strassenfinanzierung (NAF und SFSVneu) insgesamt mehr Geld neu zusätzlich für den Strassenverkehr zweckgebunden wird, als überhaupt ausgegeben werden kann.** Offensichtlich wurden mit der Verfassungsänderung zum NAF Gelder auf Vorrat beschafft. Stichhaltige Gründe, weshalb der **Finanzbedarf der Nationalstrassen** innerhalb von wenigen Monaten um in etwa **200 Mio. pro Jahr nach unten korrigiert** wurde, konnten wir keine ausmachen. Offensichtlich existierend beim Bund zwei widersprüchliche Prognosen. Eine für die Zeit vor der Volksabstimmung um möglichst viele Zusatzmittel aus der allgemeinen Bundeskasse zweckbinden zu können und eine für die Zeit nach der Volksabstimmung. Wir halten dies für eine Irreführung der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger und des Parlamentes.
5. In Anbetracht der beim Budget 2018 der Eidgenossenschaft vorgenommenen Kürzungen sehen wir uns zudem in unserer Einschätzung bestätigt, dass der NAF zu Einsparungen bei den schwach gebundenen Ausgaben führt - insbesondere auch zu Lasten des öffentlichen Verkehrs, wie die massive Kürzung des eidgenössischen Parlamentes von 295 Mio. alleine für das Jahr 2018 zu Lasten der Einlage in den Bahninfrastrukturfonds anlässlich der Budgetberatungen zum Jahr 2018 (dem ersten Jahr mit NAF) gezeigt haben.

Im Gegensatz zu den bundesrätlichen Erläuterungen in der Botschaft zum NAF ist nun nicht nur für 2030, sondern bereits für 2019 eine erste Projektliste geplant. Wir begrüssen, dass der Bund erkannt hat, dass trotz der Sonderregel in Art. 63 NSG für die Projekte in Näfels, Le Locle und La Chaux-de-Fonds auch für diese Projekte ein referendumsfähiger Bundesbeschluss nötig ist, wie dies mit dem neuen Art. 11b NSG beim NAF beschlossen worden ist.

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

Ja.

Wir beurteilen den erläuternden Bericht des Bundesrates als ausgesprochen lückenhaft.

Ein Denken in verschiedenen Szenarien fehlt völlig. Anstelle von rein angebotsseitigen Ausführungen zur Deckung der einer angeblichen Nachfrage wäre der Bund in der Pflicht, die Entwicklung der Verkehrsnachfrage auf Nationalstrassen aktiv zu beeinflussen, wie dies im Fall der Limitierung des Pendlerabzugs im Rahmen von FABI sehr wohl getan worden ist.

Wir stellen fest, dass wir vielen mit dem Nationalstrassenbau eng zusammenhängenden Politikfeldern aktuell mit einem eindeutig illegalen Zustand konfrontiert sind. Der Bund hat die Pflicht, dafür zu sorgen, dass die von ihm beschlossenen gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden. **Die Nationalstrassenplanung muss aktiv so gestaltet werden, dass gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden können, namentlich**

- der Verbrauchsrichtwert für die Nutzung fossiler Energien gemäss der von Parlament und Volk beschlossenen Energiestrategie 2050 gesenkt werden kann (Art. 3 EnG)
- das aktuell gültige Sektorziel Verkehr der aktuellen Schweizer Klimapolitik eingehalten wird, wonach die CO<sub>2</sub>-Emissionen des inländischen Verkehrs nicht höher als 1990 sein dürfen (CO<sub>2</sub>-V)
- sämtliche aktuell gültigen Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung LRV eingehalten werden
- sämtliche aktuell gültigen Grenzwerte der Lärmschutzverordnung LSV eingehalten werden
- das aktuell gültige Verlagerungsziel für den alpenquerenden Güterverkehr eingehalten wird (GVVG)
- die internationalen Verpflichtungen eingehalten werden, welche die Schweiz durch Unterzeichnung des internationalen Klima-Abkommens von Paris eingegangen ist (insbesondere hinsichtlich eines fairen Schweizer Beitrags um die globalen Temperaturanstieg auf 1.5 bis 2 Grad Celsius zu beschränken)

Schliesslich muss der Bund auch respektieren, dass verschiedene Städte und Gemeinden (meist aufgrund von Volksentscheiden) sich ehrgeizigere Ziele gesteckt haben und vollständig auf Verkehr induzierenden Massnahmen auf Nationalstrassen auf dem Territorium dieser Gemeinden verzichten. Dies gilt insbesondere für

- kommunale Ziele zum Modal-Split
- kommunale Ziele zur 2000-Watt-Gesellschaft
- kommunale Ziele von Klimabündnis-Städten

**Das Nationalstrassennetz soll ausschliesslich auf eine Art und Weise verändert werden, welche die Erreichung dieser gesetzlichen Ziele des Bundes und der Gemeinden erleichtert.**

**Drei der vier vom Bund vorgeschlagenen Projekte auf der Projektliste STEP Strasse 2019 (nämlich Bypass Luzern, Crissier und Rotsee-Burchrain) verschärfen statt reduzieren gemäss unserer Einschätzung die hier aufgelisteten Vollzugsdefizite, die in engem Zusammenhang mit dem den Verkehr auf Nationalstrassen stehen. Wir lehnen diese drei Projekte deshalb ab.**

Vor dem Hintergrund der Verschlechterungen bzgl. der ökologischen Nachhaltigkeit hinsichtlich des Vollzugsdefizites der oben erwähnten gesetzlichen Ziele verblüfft es uns sehr, dass der Bundesrat in seinem erläuternden Bericht auf Seite 53 zum Schluss kommt, die STEP Strasse 2019 leiste einen insgesamt „positiven Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung.“ Das Prinzip der Nachhaltigkeit postuliert bekanntlich, dass zukünftigen Generationen keine Lasten überbürdet werden sollen.

Keinesfalls teilen können wir die bundesrätliche Aussage, wonach die „beantragten Mittel eine erhöhte Umweltqualität“ darstellen würden (S. 60).

Auch die im Zweckartikel des NAF-Gesetzes festgelegten Bestimmungen, denen der Nationalrat nach intensiver Diskussion zugestimmt hat, sind unserer Ansicht nach nicht oder ungenügend erfüllt worden. Die dort geforderte Gesamtschau des Verkehrs muss gemäss Art. 2 NAFG explizit „alle Verkehrsträger einbeziehen“, „wirksame Alternativen gegenüber Infrastrukturbauten vorziehen“ und den „den Schutz der Umwelt beachten“.

Zu keinem der vier in STEP Strasse 2019 vorgeschlagenen Bauprojekten finden wir erläuternden Bericht des Bundesrates Informationen

- welche Alternativen zu Infrastrukturausbauten konkret geprüft worden sind
- ob alternativ zu den Nationalstrassenausbauten der Ausbau ökologischerer Verkehrsmittel wie zum Beispiel des ÖVs geprüft worden ist
- ob der Umweltschutz inklusive aller auf dem Umweltschutzartikel der Bundesverfassung abstellende Gesetze (also zum Beispiel auch das CO<sub>2</sub>-Gesetz) beachtet werden
- ob die Siedlungsentwicklung nach innen mit diesen Nationalstrassenprojekten wirklich verbessert wird
- welche Tourismusregionen und Berggebiete durch die vorgeschlagenen Projekte konkret besser erschlossen werden

**Die gesetzlichen Vorgaben von Art. 2 NAFG an den Bundesrat, eine Gesamtschau des Verkehrs vorzulegen, bevor der „Einsatz der Mittel“ erfolgt, ist eindeutig nicht erfüllt.**

Zudem mussten wir feststellen, dass die aktuelle Politik des Bundesrates, die Verkehrsteilnehmenden zumindest im Rahmen von Pilotprojekten zusätzlich zu bepreisen, im erläuternden Bericht nicht einmal Erwähnung findet, obwohl dies sehr wohl Auswirkungen auf die Nutzer von Nationalstrassen hat.

Schliesslich sind wir auch der Ansicht, dass der bundesrätliche Bericht den technologischen, gesellschaftlichen und demographischen Wandel zu wenig berücksichtigt und viele vorhandene Lösungsansätze, die das Verkehrswachstum eindämmen und Stautunden reduzieren würden, völlig ausser Acht lässt. Auf die Mängel in der präsentierten Langfristperspektive gehen wir in Frage 6 näher ein.

## Vorlage 1

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

Nein.

Wir anerkennen, dass Volk und Ständen im Februar 2017 entschieden haben, die Verfassungsbestimmungen zur Strassenfinanzierung zu ändern und respektieren diesen Entscheid.



**Die im erläuternden Bericht des Bundesrates aufgeführten Ziele für das Nationalstrassennetz** (nämlich Verfügbarkeit, Leistungsfähigkeit, Wert- und Substanzerhalt, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Verträglichkeit) **und die dort aufgeführten Definitionen dieser Begriffe gehen jedoch zum Teil über den von Volk und Ständen beschlossene neue Verfassungsbestimmung zum NAF hinaus.**

In Art. 83 der Bundesverfassung ist von Benutzbarkeit die Rede, nicht von einer „täglichen und lückenlosen“ Verfügbarkeit. Der Bund muss und kann kein staufreies Vorwärtskommen sicherstellen und Sperrungen der Nationalstrassen muss und kann der Bund auch nicht vermeiden.

In Art. 83 der Verfassung ist von „ausreichendem“ Nationalstrassennetz die Rede und nicht von einem leistungsfähigen im Sinne von attraktivem Nationalstrassennetz. Beim Gegenvorschlag zur Veloinitiative hat es der Bundesrat nach der Vernehmlassung explizit entschieden, keinem „attraktiven“ Velowegnetze in der Verfassung zu garantieren. Das Ziel des Wert- und Substanzerhaltes für Nationalstrassen ist ausreichend. Ein Ausbau der sich ausschliesslich an der Nachfrage orientiert, lehnen wir ab.

Gemäss Zweckartikel des NAF-Gesetzes bezweckt der NAF „der effizienten und umweltverträglichen Bewältigung der für eine leistungsfähige Gesellschaft und Wirtschaft erforderlichen Mobilität.“ (Art. 2 NAFG). Eine leistungsfähige Gesellschaft und leistungsfähige Nationalstrassen sind keine Synonyme.

Die Ziele „Verfügbarkeit“ und „Leistungsfähigkeit“ lehnen wir in der im erläuternden Bericht definierten Form ab, **die Nationalstrassen-Ziele „Wert- und Substanzerhalt“, „Sicherheit“, „Wirtschaftlichkeit“ und „Verträglichkeiten“ unterstützen wir sehr und fordern den Bund auf, den Einsatz der finanziellen Mittel verstärkt auf die vier letztgenannten Ziele für das Nationalstrassennetz auszurichten.**

Was die Herleitung des **Mittelbedarfs für den Unterhalt** betrifft unterstützen wir die auf Seite 14 des erläuternden Berichtes formulierten **qualitativen Ziele**. Diese Ziele erscheinen uns vergleichsweise bescheiden und sie **sollten keinesfalls reduziert werden**. Für ein reiches Land, das stolz darauf ist eines der besten Verkehrssysteme der Welt zu besitzen, wäre es nicht angebracht bzgl. des Nationalstrassenunterhalts tiefere Ziele zu setzen. Eine Schwächung der Ziele würde beispielsweise bedeuten, dass die Schweiz akzeptiert, dass ein Teil ihrer Kunstbauten oder Tunnel in „allarmierendem“ Zustand wäre oder dass die durchschnittlichen Nationalstrassenbeläge nicht in „guten“ Zustand wären.

Wir nehmen zur Kenntnis, dass der erläuternde Bericht auf S. 28 festhält, dass in den Bereichen Tunnelsicherheit, Lärmschutz, Wildtierkorridore und Kontrollzentren für den Scherverkehr in den nächsten Jahren Nachholbedarf besteht, so dass dafür steigende Mittel notwendig sind.

## Vorlage 2

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

Ablehnend.

Ausgesprochen ablehnend stehen wir dem vorgeschlagenen Vorgehen gegenüber, bereits den Bundesrat zu beauftragen und entsprechende Gelder in der Höhe von 300 Mio. zu beschliessen, um den Landerwerb für Nationalstrassenprojekte voranzutreiben, die noch gar nicht durch einen Ausbauschritt STEP Strasse beschlossen worden sind. Die Ausführungen im erläuternden Bericht zu diesem neuartigen und im Zusammenhang mit dem NAF in keiner Art und Weise diskutierten Vorgehen erachten wir als ausgesprochen dürftig. **Insbesondere ist uns schleierhaft, welche Rechtsgrundlage einen solchen vorsorglichen Landerwerb für Nationalstrassen erlauben soll. Vorsorglicher Landerwerb bedarf einer expliziten Rechtsgrundlage.**

Wir sind der Ansicht, dass dadurch Sachzwänge geschaffen werden in Bezug auf Projekte, zu denen noch keine politische Diskussion stattgefunden hat. Das Parlament und bei einem allfälligen Referendum auch die Stimmbevölkerung, können nicht mehr gleich frei über die Realisierung oder Nicht-Realisierung von

bedeutenden Nationalstrassenausbauten entscheiden, wenn auf diesem Weg bereits hunderte von Millionen für deren Planung ausgehen würden, bevor überhaupt ein politischer Grundsatzentscheid zu den entsprechenden Projekten vorliegt. **Sachgerecht und demokratiepolitisch unbedenklich wäre hingegen ein Vorgehen, das analog zur aktuellen Praxis von STEP Schiene wäre: Bei jedem Ausbauschritt STEP Strasse könnte festgelegt werden, welche Projekte des voraussichtlich nächsten Ausbauschritts planerisch vorangetrieben werden sollen.** Bei STEP Schiene 2025 wurde bereits eine solche explizite Nennung aller für die folgenden Ausbauschritte (STEP Scheine 2030) zu planenden Projekte umgesetzt. Der aktuelle Vorschlag in Art. 1 Buchstabe c geht weit darüber hinaus. Nicht nur für Projekte des nachfolgenden Ausbauschritts STEP Strasse 2030, sondern auch für STEP Strasse 2040 sowie unbestimmte „weitere Realisierungsschritte“ sollen bereits Gelder ausgegeben werden können.

**Wir fordern aus demokratiepolitischen und raumplanungsrechtlichen Gründen deshalb Buchstabe c von Artikel 1 ersatzlos zu streichen und den Kredit von Vorlage 2 entsprechend um 300 Mio. zu reduzieren.**

Unverständlich ist für uns zudem, dass der Bund den neuen Artikel 11a des Nationalstrassengesetzes so auslegt, dass Projekte, die Umnutzungen von Pannestreifen enthalten, nicht Bestandteil der referendumsfähigen Projektlisten STEP sein müssen. Der Wortlaut des erwähnten Art.11b NSG ist unserer Ansicht nach eindeutig: Sämtliche baulichen Nationalstrassenprojekte, die einem schrittweisen Ausbau des Nationalstrassennetzes gleichkommen, müssen in einem referendumsfähigen Ausbauschritt verzeichnet sein, bevor der Bund dafür finanzielle Mittel aus dem NAF entnehmen darf. **Umnutzungen von Pannestreifen stellen unbestrittenermassen erhebliche Kapazitätserweiterungen dar und bedürfen deshalb die gleiche demokratische Legitimation wie Engpassbeseitigungen.**

Wir fordern den Bund deshalb auf, **die Projektliste STEP Strasse 2019, so zu ergänzen, damit alle Projekte mit Pannestreifen-Umnutzungen darauf verzeichnet sind** und für die folgenden Projektlisten STEP Strasse 2030 und 2040 analog zu verfahren. Auch ein Vergleich mit dem Vorgehen für die Projektlisten STEP Schiene (Verzeichnis sämtlicher Strecken auf denen wesentliche Änderungen über mehrere Kilometer vorgenommen werden) spricht für ein solches Vorgehen.

Wir sind der Ansicht, dass neben den Pannestreifen-Umnutzungen alle weiteren sogenannten **Anpassungsprojekte ebenfalls ins STEP aufgenommen werden müssen, sofern sie eine funktionale Wirkung aufweisen.**

Wir teilen auch die Einschätzung im erläuternden Bericht S. 29 nicht, wonach nur isolierte Anlagen mit Kosten *über* 500 Mio. (oder alternativ einem Anteil von über 10% der Summe aller Ausbauten im Sinne von Anpassungen) sogenannten „grössere Vorhaben“ darstellen.

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

Ja.

Die zweite Röhre stellt zweifelslos ein grösseres Vorhaben dar, das keinesfalls als reine technische Anpassung gelten kann. Bundesrat und Parlament haben diesem Umstand Rechnung getragen, indem Sie dafür eine Gesetzesänderung beschlossen haben. Mit dem nach dem Entscheidungsprozess zur 2. Röhre in Kraft getretenen NAF wird in Form des neuen Art. 11a NSG die demokratische Mitbestimmung bei Nationalstrassenprojekten erhöht. Es wäre deshalb unverständlich und entgegen dem Willen des Gesetzgebers, wenn die bisherige Politik im gegenteiligen Sinne geändert würde. **Beispielsweise kilometerlange Tunnelanierungen entlang der A13 oder im innerstädtischen Raum** stellen ebenfalls in finanzieller, technischer und politischer Hinsicht eindeutig „grössere Vorhaben“ und nicht etwa kleiner Vorhaben oder reine Anpassungen dar und **müssen** deshalb **analog zum Vorgehen bei der 2. Gotthardröhre künftig in einem Bundesbeschluss zur Mittelfreigabe von „grösseren Vorhaben“ explizit erwähnt werden.**

Wir möchten betonen, dass im Gesetz explizit festgehalten wurde, dass der Bau der zweiten Gotthardröhre **mit keinerlei baulichen oder betrieblichen Kapazitätserweiterungen verbunden sein darf** und erwarten entsprechend, dass dieses Versprechen auch umgesetzt und regelmässig von unabhängiger Seite überprüft wird.

**Eine Freigabe von mehr als einer Spur pro Richtung – und sei sie auch nur vorübergehend – ist somit unter keinerlei Umständen zulässig. Dieses Versprechen gilt für die ganze Betriebszeit des von Parlament und Volk beschlossenen redundanten Systems mit mehr als einem befahrbaren Tunnel.** Es würde gegen Treu und Glauben verstossen, würde sich der Bundesrat künftig nicht entschieden dafür einsetzen, allfällige undemokratische politische Ideen von Dritten diesbezüglich nicht zumindest dem obligatorischen Referendum zu unterstellen.

### Vorlage 3

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

Nein.

Für den WWF Schweiz hat die Minimierung der Umweltbelastung, des Ressourcenverbrauchs, der gesellschaftlichen Beeinträchtigung sowie des ökonomischen Mitteleinsatzes oberste Priorität. Der Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden muss differenziert betrachtet werden und sollte nicht absolute Priorität haben. Eine nachhaltige Verkehrspolitik bedingt, dass in Zukunft die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs stärker gewichtet werden als heute und im Vergleich zu denjenigen von Verkehrsträgern mit grossem Ressourcenverbrauch.

In diesem Zusammenhang vermissen wir in der präsentierten Langfristperspektive insbesondere Überlegungen folgender Art:

- **Verkehrsplanung auf Siedlungsentwicklung abgestimmt:** Der WWF begrüsst, dass der Prognosezustand 2040 anhand der Verkehrsperspektiven 2040 des ARE, welche wiederum auf der prognostizierten Siedlungsentwicklung und Raumplanung beruht, vorgenommen wurde.
- **Mehrverkehr durch Ausbau:** Die mit den Ausbaumassnahmen in Aussicht gestellte „Engpassbeseitigung“ ist trügerisch. Der Kapazitätsausbau mag kurzfristig die betroffenen Autobahn-Teilstücke entlasten. Mit Sicherheit wird er aber mittel- und langfristig noch mehr Verkehr generieren und damit zu noch grösseren Engpässen führen. Auf die vorgeschlagene Kapazitätserweiterung folgt unweigerlich der nächste Stau beim nächsten Flaschenhals. Bspw. ein Ausbau der Autobahnstrecke Grauholz von sechs auf acht Spuren führt unweigerlich zu neuen Problemen.
- **Fragwürdige Verkehrsprognosen:** Die Prognosen für das Verkehrswachstum sind zu hoch bzw. werden nicht kritisch hinterfragt. Zu wenig berücksichtigt werden z.B. steigende Energiepreise, die zusätzliche Bepreisung von Verkehrsteilnehmern, Resultate aus den eingeleiteten Massnahmen im Verkehrsmanagement oder die technologische Fahrzeugentwicklung, wie Fahrassistenzsysteme. Anstatt Massnahmen zu ergreifen, um das Verkehrswachstum einzudämmen, wird dieses mit dem Strassenausbau zusätzlich gefördert.  
Gewisse Kriterien dieser Prognosen werden nach unserem Kenntnis-Stand nicht dynamisch betrachtet. Bei einer der Hauptprognosen der Verkehrsperspektiven 2040 des ARE, dass namentlich der Einkaufs- (38%) und Freizeitverkehr (32%) bis ins Jahr 2040 ein extremes Wachstum erfahren, ist nicht notwendigerweise der Fall. Gerade der Einkaufssektor, welcher vermehrt über den E-Commerce abgewickelt wird und Detailhändler tiefere Besucherzahlen verzeichnet, sollte in den nächsten Jahren abnehmen und kein so starkes Wachstum verzeichnen. Zudem können mit Massnahmen, wie Parkplatzbewirtschaftung, Reduktion der Anzahl an Parkplätzen, Fahrtenmodellen

die MIV-Fahrten weiter reduziert werden. Der öV-Anschluss und die entsprechenden oben ausgeführten Massnahmen können auch im Freizeitverkehr, bspw. bei publikumsintensiven Anlagen (wie Sportstätten, Konzert- und Clublocations, Kinos, Museen, temporären Anlässen, etc.) eingesetzt werden. In diesen Feldern gibt es noch enormes Potenzial um dieses Verkehrswachstum zu dämpfen.

Es ist nötig, dass die Strasseninfrastruktur nicht nur für die Verkehrsspitzen dimensioniert wird. Ausserdem könnten mit einer zusätzlichen Bepreisung auch die externen Kosten des MIV verursachergerecht abgegolten werden. Damit würde der Verkehr geglättet und durch die Verteuerung (Inklusion der externen Kosten) wird die Nachfrage gesenkt. Vor diesem Hintergrund ist es sehr schwierig die Nachfrage zu prognostizieren.

Die ausgeführten Überlegungen zeigen deutlich, dass es schwierig ist Verkehrsmengen und Stauzeiten zu prognostizieren und künftige Engpässe zu identifizieren. Ob es jemals zu den regelmässig überlasteten 385 Kilometer des Nationalstrassennetzes kommen würde ist vor diesem Hintergrund schwer zu sagen.

Im erläuternden Bericht wird folgendes festgehalten: „Die Digitalisierung in der Mobilität kann zwar zu einer effizienteren Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen beitragen. Derzeit liegen aber noch keine ausreichend belastbaren Erkenntnisse vor, die den weiteren Ausbau der Nationalstrasseninfrastruktur grundsätzlich in Frage stellen wurden.“

Damit wird zwar anerkannt, dass es voraussichtlich zu wesentlichen Veränderungen kommen wird. Aber der Ausbau der Infrastruktur wird dennoch befürwortet. Dies scheint ein wenig effizienter Umgang mit öffentlichen Mitteln darzustellen. Dazu kommt, dass mit dem Ausbau, das Verkehrswachstum angebotsseitig angeheizt wird, wird in keiner Weise berücksichtigt.

- **Schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis:** Die Kosten sämtlicher Ausbauabsichten sind zu hoch im Vergleich zum generierten Nutzen. Vom Ausbau profitiert insbesondere der MIV; jedoch auch nur kurzfristig und punktuell, da die Erfahrung zeigt, dass das Problem des Engpasses nur lokal und zeitlich verschoben wird. Der Stau verschiebt sich auf ein anderes Teilstück bzw. nach kurzer Zeit wird das ausgebaute Teilstück durch Mehrverkehr wieder zum Engpass.
- **Konkurrenzierung nachhaltiger Mobilität:** Untersuchungen zeigen, dass es sich bei einem Grossteil des Verkehrs auf den Autobahnteilstücken um Ziel- und Quellverkehr aus dem Umland ins Regionszentrum handelt. Ein Kapazitätsausbau auf der Strasse führt folglich zu einer Attraktivitätssteigerung für den MIV in entsprechenden Raum. Anstatt umweltverträgliche Mobilitätsformen mit einem Autobahnausbau zu konkurrenzieren, sollte das Velo- und Fussverkehrsnetz weiter verbessert werden. Auch hat die Bewältigung der Kapazitätsprobleme im öV hat aus unserer Sicht Priorität gegenüber dem Ausbau des Angebots für den motorisierten Individualverkehr.
- **Summarische Betrachtung von Stau:** Stau ist nicht absolut verhinderbar. Eine rein quantitative Zählung der Staustunden genügt nicht, um den Zustand dauerhaft zu verbessern. Stau kann viele unterschiedliche Gründe haben, die durch unterschiedliche Massnahmen angegangen werden müssen. Stau wegen Unfällen erfordert Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit. Stau wegen undiszipliniertem Verhalten der Fahrer (z.B. Verlangsamung bei Beginn einer Steigung, unnötige Spurwechsel etc.) könnte durch intelligente Signalisation gemildert werden. Stau infolge von Systeminkongruenz muss mit sehr differenzierten Mitteln des Verkehrsmanagements angegangen werden. Es muss auch definiert sein, wie viel Stau akzeptiert wird. Staufreiheit ist illusorisch und unbezahlbar, solange die Konsumentinnen und Konsumenten den Strassenraum, der zusätzlich bereitgestellt werden muss, nicht direkt bezahlen müssen.
- **Probleme für städtische Strassennetze können mit einfachen Massnahmen behoben werden:** Im erläuternden Bericht wird auf folgendes Problem aufmerksam gemacht: „Aufgrund von Überlastungen nicht nur die Nationalstrassen, sondern auch das nachgeordnete städtische Strassennetz betroffen. Ungenügende Kapazitäten der Nationalstrassen führen dazu, dass der Verkehr, der eigentlich auf den Nationalstrassen verkehren sollte, auf das städtische Netz ausweicht.“ Dies gilt es

natürlich zu verhindern. Mit geeigneten flankierenden Massnahmen (Tropfensystem, Verkehrsberuhigungen, Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes) kann dies vglw. einfach gemanaged und verhindert werden. Dies ist kein schlüssiges Argument für einen Kapazitätsausbau.

Wie in Frage 2 ausgeführt fehlt jede Langfristperspektive, die die gesetzlichen Ziele insbesondere bzgl. Energieverbrauch, CO<sub>2</sub>-Ausstoss des Verkehrs, Grenzwerte der Luftreinhalte- und Lärmschutzverordnung und des Güterverlagerungsziels respektiert und sich zum Ziel setzt, die im Rahmen der Verkehrsperspektiven aufgezeigten Szenarien zu beeinflussen.

Wie ebenfalls in Frage 2 ausgeführt basiert die hier präsentierte Langfristperspektive kaum auf einer gemäss Gesetz vorgeschriebenen Gesamtschau des Verkehrs mit ihren ebenfalls im Gesetz festgehaltenen Kriterien. Zudem wird für eine Langfristperspektive, die für sich in Anspruch nimmt, den Zeithorizont bis 2040 abzudecken, der gesellschaftliche, technologische und demographische Wandel und seine Auswirkungen auf die Nutzung des Nationalstrassennetzes zu wenig berücksichtigt.

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

1. In Bezug auf das Fehlen von Projekten mit Pannestreifenumnutzung: Nein, STEP Strasse 2019 ist unvollständig (siehe Frage 4).
2. In Bezug auf Neubau- und Engpassbeseitigungsprojekten: Ja, es sollen keine weiteren Projekte hinzugeführt werden.
3. In Bezug auf die vorgeschlagenen Projekte: Nein, die Projektliste ist nicht vollständig, sondern überladen. Wir sind deshalb der Meinung, dass ein Teil der Projekte von der Projektliste gestrichen werden sollen.

Zu 1: siehe Frage 4.

Zu 2: Die Vollständigkeit kann nur aufgrund von apolitischen, technischen Kriterien beurteilt werden, die Aufschluss darüber geben, wann ein Projekt Baureife erreicht. Offensichtlich ist der Bundesrat der Ansicht, dass keinerlei weitere Neubau- oder Engpassbeseitigungsprojekte vor 2030 beschlussreif werden. Deshalb: **Ja, in Bezug auf Neubau- und Engpassbeseitigungsprojekte ist STEP Strasse 2019 vollständig und darf aus rein politischen Begehrlichkeiten keinesfalls ergänzt werden mit Projekten, die aus Sicht der Fachleute des ASTRA aus technischen Gründen nicht vor 2030 Baureife erlangen können.** Dies wäre nämlich ein politisch unehrliches Vorgehen, bei dem Parlament und Volk im Glauben gelassen würden, Nationalstrassenprojekte würden frühere fertiggestellt als es technisch möglich ist.

Zu 3: Zu den einzelnen Projekten der Projektliste STEP Strasse 2019 lassen wir uns wie folgt vernehmen:

„N2: Bypass Luzern inkl. Ergänzung Süd (Kriens-Hergiswil)“ (1.347 Mia.) und „N14: Rotsee-Buchrain (Ausbau Nord)“ (123 Mio.):

Der WWF Schweiz lehnt das mit Abstand teuerste Projekt der Projektliste STEP Strasse 2019, den Bypass Nord in der Region Luzern, ab. Das Projekt induziert Mehrverkehr, dies widerspricht einer nachhaltigen Verkehrspolitik. Es ist heute bewiesen, dass neue Strassen Mehrverkehr induzieren. Durch schnellere Verbindungen wird nicht weniger lang, sondern weiter und öfters gefahren.

Die finanziellen Mittel von Bund und Kanton werden nicht effizient und ressourcenschonend eingesetzt. Würden 1.4 Milliarden Franken direkt in den öV, Verkehrsmanagement und Bewusstseinsbildung investiert, könnte viel ökologischer und vor allem auch nachhaltig das Verkehrsaufkommen beeinflusst werden.

Die Projekte beinhalten den Ausbau der Nationalstrassen N14 und N2 und den Bau des Bypasses, als redundantes System zum bestehenden Cityring. Zudem wird der Bypass mit dem kantonalen Projekt Spange Nord verknüpft. Noch im Jahr 2014 war das Projekt Bypass im Modul 3 der Engpassbeseitigung des Bundes eingeteilt. Für die eidgenössischen Räte war damals klar, dass eine Realisierung vor 2030 nicht in Frage kommt, zu schlecht war das Kosten/Nutzen Verhältnis. Der Nutzen wurde als ungenügend taxiert, da nur gerade 20 % des Verkehrs auf dem Nationalstrassensystem Durchgangsverkehr ist. Diese Parameter haben sich unseres Wissens in den vergangenen vier Jahren nicht wesentlich verändert.

Verändert hat sich in Luzern aber die Ausgangslage zur Spange Nord. Der Stadtrat Luzern hat am 16. April 2018 verlauten lassen, dass er sich klar gegen das Projekt stellt und fordert Bund und Kanton auf, auf die Spange Nord zu verzichten. Gegen den Widerstand der Standortgemeinde kann dieser Autobahnzubringer nicht gebaut werden und das Kosten/Nutzen Verhältnis wird sich weiter verschlechtern.

Aus dem oben genannten Punkten lehnt der WWF Schweiz das Projekt Bypass Luzern und den Autobahnausbau im Bereich Rotsee – Buchrain ab.

#### “H20 : Contournement de Le Locle” (481 Mio.)

Unter gewissen Bedingungen wenden wir uns nicht gegen das Projekt. Der WWF Schweiz, Sektion Neuenburg hat – wie auch der VCS Neuenburg zu allen Bauprojekten der H20 im Juni 2012 eine Vereinbarung mit dem Neuenburger Staatsrat und den Stadtregierungen von La Chaux-de-Fonds und Le Locle unterzeichnet.

Erst ein kleiner Teil der Inhalte der Vereinbarung mit dem VCS Neuenburg wurde bisher umgesetzt (Schrägaufzug Bahnhof–Stadtzentrum Le Locle, Busspuren durch Le Locle, einige Velostreifen in Le Locle und La Chaux-de-Fonds).

Wir stellen jedoch fest, dass ein Grossteil der in der Vereinbarung festgelegten Bedingungen bisher noch nicht erfüllt sind. Dies gilt insbesondere für:

- Kapazitätserhöhung in den Zügen zwischen Morteau und La Chaux-de-Fonds (Kapitel 4.1.1 der erwähnten Vereinbarung)
- Verdichtung des Zugfahrplans zwischen Morteau und La Chaux-de-Fonds (Kapitel 4.1.2)
- Einrichtung zweier Streckenblocks zwischen Le Locle und La Chaux-de-Fonds (Kapitel 4.1.3)
- Parkplatzpolitik generell (Kapitel 4.2.1)
- Fahrradwegenetz innerhalb und zur Verbindung der beiden Städte (Kapitel 4.3.2)
- Umweltbegleitgruppe (Kapitel 4.4.1)
- Finanzierung des Gemeindeanteils an den Massnahmen (Kapitel 4.4.3)

Wir machen unsere Unterstützung des Projektes weiterhin von der Umsetzung aller in den erwähnten Vereinbarungen enthaltenen Bedingungen abhängig.

#### “N1: Crissier” (316 Mio.)

Auf dem Abschnitt Crissier, zwischen den Verzweigungen Villars-Sainte-Croix und Ecublens, sollen in beiden Richtungen zusätzliche Spuren gebaut werden (insgesamt dann je fünf Spuren pro Richtung). Dazu müssten neun Brücken und Überführungen verbreitert und dreizehn neue erstellt werden.

Der VCS Schweiz lehnt das Projekt Crissier aus folgenden Gründen ab:

- Der Verkehr nimmt seit rund zehn Jahren mit einer ungebremsten Geschwindigkeit von fast 3% pro Jahr zu (mehr als 100% in 25 Jahren) und zeigt keinerlei Anzeichen einer Stabilisierung. Bei einer solch stürmischen Entwicklung dauert es nur gerade zehn Jahre, bis die vor dem Ausbaus herrschende Situation wieder erreicht ist. Gerade so lange also, wie die Arbeiten im Westen von Lausanne dauern sollen.

- Die Strassen in den Stadtzentren lassen sich nicht verbreitern. Die Staus bei den Autobahnausfahrten und in der Stadt werden zum grossen Missfallen der Autofahrer länger; sie werden nicht verstehen, weshalb umsonst so viel investiert wurde. Die negativen Auswirkungen auf die Luftqualität und die Lärmpegel in den Quartieren sind dabei noch nicht einmal berücksichtigt.

**Der WWF Schweiz ist folglich aus den hier dargelegten projektspezifischen Gründen und Mangels Kohärenz mit höchst nationalstrassenrelevanten gesetzlichen Zielen des Bundes (siehe Frage 1) der Ansicht, dass die drei Projekte Bypass Luzern, Crissier und Rotsee-Buchrain aus dem Ausbauschritt STEP Strasse 2019 zu streichen sind sowie das Projekt Umfahrung Le Locle im Ausbauschritt STEP Strasse 2019 zu belassen ist.**

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

Wie schon in Frage 7) angetönt muss die Zuteilung der Projekte zu den einzelnen Ausbausritten 2019, 2030 oder 2040 auf einer rein technischen Beurteilung beruhen, die sich nicht nach politischen Wünschen sondern nach der prognostizierten Baureife richtet. Wir stellen jedoch fest, dass die von der Bundesverwaltung geschätzten Realisierungszeitpunkte für Nationalstrassenprojekte oft zu wenig grosszügig abgeschätzt worden sind (beispielsweise im Fall der A9 im Wallis oder der Zürcher-Oberland-Autobahn um hier die Beispiele der zwei aktuell grössten Projekte zu nennen). Wir vermuten deshalb, dass aktuellen Prognosen zu STEP 2030 und 2040 tendenziell eher zu knapp als zu grosszügig bemessen sein werden.

Zu den Projekten die gemäss aktuellem Stand der Planung dem Ausbausritten 2030 oder 2040 zugeordnet sind, wird sich der WWF Schweiz zu einem späteren Zeitpunkt äussern – spätestens wenn deren Planung hinreichend fortgeschritten ist, dass Kredite notwendig werden, was gemäss Bundesrat in 11 bzw. 21 Jahren der Fall sein wird. In der Zwischenzeit steht es den Kantonalsektionen des WWF Schweiz frei, sich zu einzelnen dieser Projekte zu äussern. Für Einschätzungen verweisen wir Sie deshalb zum jetzigen Zeitpunkt an die Geschäftsstellen unserer Kantonalsektionen.

Wir haben zur Kenntnis genommen, dass das eidgenössische Parlament bei der Gesetzgebung zum NAF sich in einem nicht projektspezifischen Grundsatzentscheid für die Engpassbeseitigungsmodule 1 bis 4 sowie einzelne Netzerergänzungen ausgesprochen hat. Das Parlament hat sich jedoch nicht zum Realisierungszeitpunkt dieser Module geäussert. Es ist deshalb durchaus möglich den **Realisierungszeitpunkt von Engpassbeseitigungen und Netzerergänzungen auf der Zeitachse im Vergleich zur aktuellen Planungsstand des Bundes nach hinten zu verschieben**. In Anbetracht der vom Gesetzgeber definierten umweltpolitischen Ziele, die momentan nicht eingehalten werden (siehe Frage 2) erscheint uns eine solche Verschiebung auf der Zeitachse nach hinten sehr angebracht. Der Verkehr wird nicht umhinkommen einen namhaften Beitrag an die klima- und energiepolitischen Ziele der Schweiz zu leisten. In diesem Zusammenhang steht vor allem auch der motorisierte Individualverkehr, der zu einem wachsenden Anteil auf dem Nationalstrassennetz abgewickelt wird, in der Verantwortung. **Eine das Verkehrswachstum zumindest hemmende Nationalstrassenpolitik des Bundes ist deshalb dringend nötig.**

Frage 9) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine.





WWF Thurgau

Tel.: ++41 (0)71 221 72 30

Postfach 71  
8570 Weinfelden

info@wwf-tg.ch  
www.wwf-tg.ch

## Einschreiben

Eidgenössisches  
Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK

3003 Bern

Weinfelden, 12. April 2018

**Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit**

## Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,  
Sehr geehrter Herr Wieland,  
Sehr geehrte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des ASTRA

Der WWF Thurgau bedankt sich für die Möglichkeit, sich an der Vernehmlassung über Betrieb, Unterhalt, Anpassungen und Ausbau unserer Nationalstrassen beteiligen zu können. Als kantonale Organisation äussern wir uns insbesondere zur Planung, welche die Ostschweiz betrifft.

Ganz verschiedene Organisationen im Thurgau haben sich getroffen und beschlossen, je eine Stellungnahme an Sie abzugeben. Da sich die Ansichten in vielen Teilen gleichen, sind diese Stellungnahmen sehr ähnlich, unterscheiden sich aber in Details je nach Schwerpunkten der verschiedenen Organisationen.

### **Generelle Aspekte zu Vernehmlassungsvorlage**

1. Wir sind mit den Grundzügen einverstanden.

A) Es ist plausibel, dem Unterhalt unseres Nationalstrassennetzes eine hohe Bedeutung beizumessen, reicht doch der bisher getätigte Unterhalt nicht aus, die Substanz langfristig und



vollumfänglich zu erhalten. Zurecht weist der Erläuternde Bericht auf Seite 16 darauf hin, dass dies nicht wirtschaftlich und nicht nachhaltig ist.

In diesem Zusammenhang ist es aus unserer Sicht angezeigt, bei weiteren Ausbauschritten Zurückhaltung zu üben, denn jeder zusätzliche Strassenkilometer verursacht wiederum Unterhaltskosten.

B) Ebenso plausibel ist es, die zur Verfügung stehenden Geldmittel da einzusetzen, wo das heutige und künftige Verkehrsaufkommen Verbesserungen im bestehenden Netz erfordert; also Engpassbeseitigungen zur Reduktion von Stautunden (Winterthur – Zürich, Zürich Nord, Limmattal, Luterbach – Wiggertal, Bern – Muri, Morges, Genf, Basel, Buchrain – Luzern u.a). So richtig es ist, unser Verkehrssystem vor einem Kollaps zu bewahren, ergibt sich dennoch folgende Frage: Wie kann erreicht werden, dass eine Engpassbeseitigung nicht – als Folge des verbesserten Verkehrsflusses – zu Mehrverkehr führt? Die in Faktenblatt *STEP Nationalstrasse: Planungsschritte, Prioritäten (17.1.2016)* postulierte «*Vermeidung von Problemverlagerungen*» dürfte eine echte Herausforderung sein, da generell bessere Strassen auch wiederum mehr Verkehr mit sich bringen – und damit wohl neue Engpässe.

2. Im Erläuternden Bericht werden unter 2.1.4.4. – *Ausbau im Sinne von Anpassungen* als mögliche Massnahmen Wildquerungen erwähnt. Dennoch haben wir den Eindruck, dass der Trennwirkung des Nationalstrassennetzes wenig Beachtung geschenkt wird. Durchgehende Korridore für den Genaustausch zwischen den Populationen, sowohl bei Tieren wie bei Pflanzen, sind jedoch für den Erhalt gesunder, widerstandsfähiger Populationen und damit der Biodiversität von zentraler Bedeutung.

Beispiel: Seit Jahrzehnten ist das Ausbreitungshindernis Gemeinde Münchwilen TG «Bommershüsli» Inhalt unseres Kantonalen Richtplans. Hier zerschneidet die N1 einen wichtigen Korridor unseres LeKs, der den agrarisch geprägten Mittelthurgau mit dem hügeligen und eher walddreichen Hinterthurgau verbindet.

Aber auch für Mensch und Siedlungsräume können Nationalstrassen negative, trennende Wirkung haben. Gerne erinnern wir an die vorbildlich gelungene Lösung bei Altendorf SZ.

**Antrag:** In Zusammenarbeit mit dem BAFU werden sämtliche durch die Nationalstrassen verursachten Ausbreitungshindernisse eruiert und priorisiert. Für den Bau von Wildquerungen wird ein Teilprogramm («Ausbau im Sinne von Anpassungen») mit den dazu notwendigen Geldmitteln ausgestattet.

### **Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie für den Ausbau im Sinne von Anpassungen**

3. Der Zahlungsrahmen 2020-2023 ist aus unserer Sicht nachvollziehbar. Dass der Unterhalt der mit Abstand grösste Posten darstellt, ist richtig (siehe auch unsere Erklärung unter 1. A)

### **Grössere Vorhaben**

4. / 5. Wir äussern uns nicht zu diesem Teilbereich, da wir generell zur Entwicklung des Nationalstrassennetzes Stellung nehmen und uns im Übrigen, wie eingangs erwähnt, auf Planungen beschränken, welche die Ostschweiz betreffen.



### **Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen**

6. Wir sind mit der hier skizzierten Langfristsperspektive des Nationalstrassennetzes einverstanden. Die verfolgten Ziele sind plausibel, massvoll und aus unserer Sicht zurecht «defensiv»:

*Sicherstellen der Leistungsfähigkeit der Nationalstrasseninfrastruktur / Schutz von Mensch, Umwelt und Infrastrukturen / Wirtschaftlichkeit der staatlichen Infrastrukturnetze steigern.*

Dass Projekte unter dem Aspekt des effektiven Einsatzes der öffentlichen Mittel priorisiert werden, heisst – nach unserer Lesart – dass regionale Wünsche bzw. Projekte für Strassen mit vergleichsweise geringem Verkehrsaufkommen zurecht nicht berücksichtigt werden. Plausibel ist es auch, sich auf den Ausbau zwischen den «metropolitanen und grossstädtischen Gebieten» zu fokussieren, wobei – wie im Bericht auf Seite 40 erwähnt – «Kapazitätserhöhungen auf beiden Verkehrsträgern (Schiene und Strasse) notwendig» sind.

7. Das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen wurde aufgrund der Erhebung heutiger Schwachstellen und aufgrund plausibler Prognosen erarbeitet. Wir gehen davon aus, dass es somit bezüglich Umfang der Projekte vollständig ist.

8. Dass bei der Zuteilung von Erweiterungsprojekten zu den Realisierungshorizonten die erwähnten Kosten-Nutzen-Analyse, die Kosten-Wirksamkeitsanalyse und eine qualitative Analyse erhoben werden, ist richtig und wohl eine Selbstverständlichkeit. Zur Priorisierung der Projekte sind die in Phase 2 zu berücksichtigenden Aspekte hoch wichtig.

Wir gehen davon aus, dass sich das ASTRA an folgende, entscheidende Kriterien hält:

1. *Konzentration auf Abschnitte mit dem grössten Handlungsdruck* (Engpassbeseitigung)
2. *Konzentration auf Kerngebiete der Agglomerationen*
3. *Städtebauliche Aufwertung*  
(Projekte bei Nationalstrassen im Siedlungsgebiet tragen zur städtebaul. Sanierung bei)
4. *Berücksichtigung der Bedürfnisse des nationalen und internationalen Verkehrs*  
(Priorität der Engpassbeseitigung auf den grossen Transitrouten)

Wir gehen zudem davon aus, dass innerhalb der vorliegenden Liste die Aspekte selber priorisiert werden; dass also das erste Kriterium das wichtigste, das zweite Kriterium das zweitwichtigste, etc. ist. Von untergeordneter Bedeutung müssen die weiteren Kriterien sein; an fünfter Stelle folgt «Projektierungsstand». Es wäre aus unserer Sicht systemfremd und völlig unverständlich, wenn ein Vorhaben priorisiert würde, weil ein ausgearbeitetes, generelles Projekt vorliegt auch wenn es nicht den Kriterien 1 – 4 entspricht.

### **Weitere Bemerkungen**

9. Gestatten Sie uns, in Abweichung von Ihrem Fragenkatalog, hier auf unser Thurgauer Projekt «BTS» einzugehen und dabei die Vernehmlassungsantwort der Thurgauer Regierung zu kommentieren.



### Der Netzbeschluss aus dem Jahr 2012

Die Thurgauer Stimmberechtigten haben 2012 dem Netzbeschluss BTS/OLS mit 54.6% Ja zugestimmt. Gemessen am Einsatz von Regierung und Interessengruppen kein überwältigendes Resultat. Immerhin hiess es in der Botschaft, dass die BTS zu 100% von Bund bezahlt wird. Weil bei dieser Abstimmung nicht getrennt über BTS und OLS abgestimmt werden konnte, wurde die Finanzierung der OLS - eine kantonale Strasse und Teil des Netzbeschlusses - prompt abgelehnt. **Mit anderen Worten: Der BTS wurde zugestimmt, weil vom Bund bezahlt; die OLS wurde abgelehnt, weil sie von der Thurgauer Bevölkerung bezahlt werden müsste.**

Es kommt dazu, dass heute, sechs Jahre nach dieser Volksabstimmung – und aufgrund der in der Zwischenzeit gesammelten Erkenntnisse – dieses Resultat kritisch hinterfragt werden muss. Zweifel, ob dieses Resultat auch die tatsächliche und heutige Haltung der Bevölkerung wiedergibt, sind angebracht:

- Die Botschaft des Regierungsrates zur Volksabstimmung vom 23.9.2012 argumentierte, dass der *«Bau der BTS und deren Finanzierung damit aller Voraussicht nach mit Wirkung per 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen wird»*. Noch deutlicher wurde der Flyer des Pro-Komitees, der in alle Haushalte verteilt wurde: *«Die BTS wird durch den Bund bezahlt.»* Dass unter der Prämisse, hier bekämen wir vom Bund eine 800 Mio. teure Strasse geschenkt, dennoch 45.4% der Stimmberechtigten nein sagten, ist eigentlich erstaunlich. Und es zeigt, wie umstritten das Projekt BTS war und ist.

Heute ist sowohl der «Übernahmetermin» von 2014 obsolet als auch das klare Versprechen der Finanzierung durch den Bund mehr als fraglich.

- In der gleichen regierungsrätlichen Botschaft wird die *«rund 800 Millionen Franken teure BTS»* erwähnt. Inzwischen hat das Thurgauer Departement für Bau und Umwelt diese «Berechnung» nach oben korrigiert. Gemäss Info vom 16.3.2016 an die Raumplanungskommission betragen die voraussichtlichen Kosten neu 1.550 Mrd SFr.

Von den Argumenten der BTS-Gegner von 2012 dürften die folgenden aus der Sicht der übergeordneten Verkehrsplanung des Bundes relevant sein:

- Zusätzlicher Verkehr in die Stauzone Winterthur-Zürich: Mit dem Ausbau eines neuen Zubringers – eben der BTS – würde noch mehr Verkehr in diesen Stauraum (Winterthur-Zürich Nord) geführt. (Argumentarium BTS/OLS NEIN, Seite 17)  
Dieses Argument entspricht einem Kriterium (Phase 2) für die Zuteilung der Projekte in die Prioritätsstufen: *Vermeidung von Problemverlagerungen* (STEP Nationalstrasse: Planungsschritte, Prioritäten Faktenblatt 17.1.2018)



- Parallelausbau Schiene und Strasse? *Der öffentliche Verkehr ist auf der Thurtal-Aachtalstrecke vorbildlich ausgebaut. Heute verkehren im Fernverkehr täglich 69 Züge zwischen Winterthur und Weinfelden, davon 36 von und nach Romanshorn. Hinzu kommen an Wochentagen 73 Regionalzüge zwischen Winterthur und Weinfelden, 41 zwischen Weinfelden und Romanshorn.*  
*Fazit: Das Vorhaben, parallel zur Schiene eine Hochleistungsstrasse zu bauen, konkurrenziert den ÖV und widerspricht raumplanerischen Grundsätzen.*  
(Argumentarium BTS/OLS NEIN, Seite 18)  
Auch das Gesamtverkehrskonzept Thurgau (!) weist auf diese Problematik hin:  
*Die BTS erhöht andererseits die Kapazitäten und verkürzt die Reisezeiten im Strassenverkehr. Damit konkurrenziert sie den gut ausgebauten öffentlichen Verkehr und fördert die Verkehrsverlagerung auf der Ost-West-Achse Richtung MIV.*  
(Gesamtverkehrskonzept Thurgau, TBA 2011 – ewp / büro widmer / infras, Seite 9)  
Auch dieses Argument entspricht einem Kriterium (Phase 2) für die Zuteilung der Projekte in die Prioritätsstufen: *Vermeidung einer Konkurrenzierung des öffentlichen Verkehrs*  
(STEP Nationalstrasse: Planungsschritte, Prioritäten Faktenblatt 17.1.2018)
- Fragwürdiger Nutzen: Die Gegner der BTS-Planung zweifelten ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis / positives Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis schon an, als man noch von Gesamtkosten von 800 Millionen SFr. ausging. Umso negativer muss die Analyse ausfallen, wenn heute von 1.550 Mrd SFr. auszugehen ist.

Massgeblich sind zwei Fakten:

1. die generell geringen DTV-Zahlen und
2. dass die Entlastungswirkung gering bleibt, da es sich überwiegend um Binnen- und Zielquellverkehr handelt.

Beispiel: Gemäss einer Amriswiler Studie zur Zentrums- und Verkehrsplanung würde eine Nordumfahrung (= BTS) die Ortsdurchfahrt Ost-West um 33% entlasten (Ghielmetti /Gemperli 2004). Gemäss Botschaft an den Grossen Rat, Dezember 2011 würde die BTS Amriswil zu 38% entlasten, ebenso sind es 38% im Dossier des DBU vom 13. 4. 2012. (Gemäss Abstimmungsbotschaft 23. September 2012 **dann allerdings 64%...**)  
Aus unserer Sicht erfüllt die BTS einen überwiegenden Teil der Indikatoren der drei Analysen (KNA /KWA /QA) – Erläuternder Bericht Seite 43 – **nicht**.



### Zur Stellungnahme des Thurgauer Regierungsrates

Der Regierungsrat begründet seinen Antrag, die BTS in den Realisierungshorizont 2030 und in den Ausbauschritt 2024 – 27 aufzunehmen, mit folgenden Argumenten:

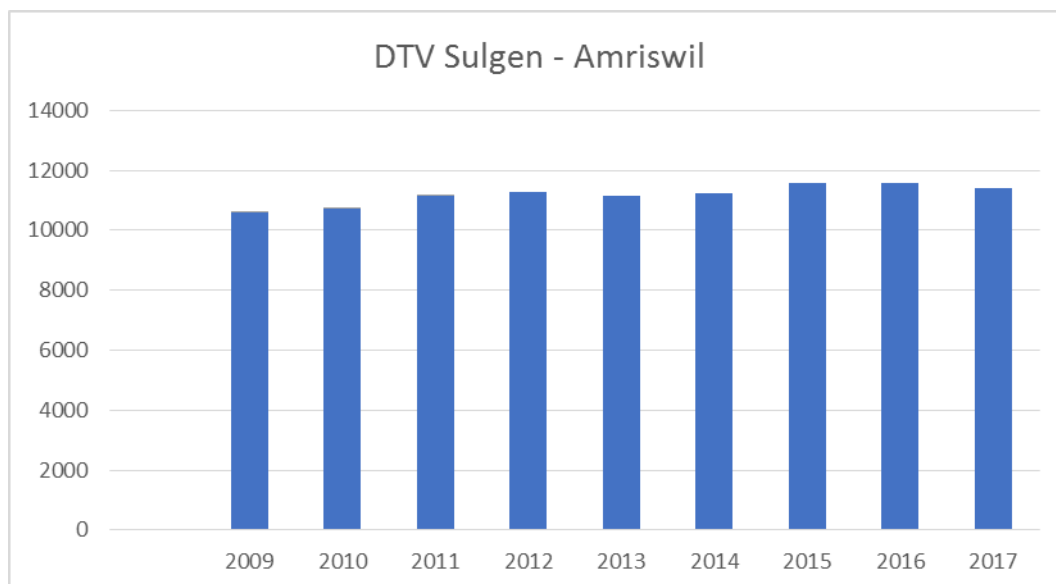
1. Um die Entwicklung als Gesamtes sicherzustellen, *«dürfen keine Gebiete von einem gut ausgebauten Nationalstrassennetz abgehängt werden»*. Das ist sicher richtig, trifft aber auf den Thurgau nicht zu: Die N1 erschliesst den südlichen Kantonsteil und die Agglomeration Wil, sowie über die Umfahrung Arbon den Oberthurgau. Die N7 erschliesst den westlichen Kantonsteil und damit die Agglomeration Frauenfeld sowie die Agglomeration Kreuzlingen/Konstanz. Der zentrale Ort im Mittelhurgau – Weinfelden – ist gerade mal 5.5 km vom Autobahnanschluss Grüneck zur N7 entfernt.

2. Der Thurgau weise ein überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum aus. Auch dies ist an sich korrekt. Verschwiegen wird hingegen, dass dieses Wachstum grösstenteils im Alterssegment 65+ stattfindet. Gemäss Bundesamt für Statistik wächst dieses Segment nur noch in den Kantonen SZ und FR (unmerklich) stärker als im Thurgau (Wachstum der ständigen Wohnbevölkerung ab 65 Jahren in den Kantonen gemäss Referenzszenario(AR-00-2015), 2015–2045, Medienmitteilung 0350-1605-00).

Andererseits nimmt der Anteil der Personen im Erwerbsalter ab; von heute 63% der Bevölkerung auf 55% nach 2035 (bei mittlerer Zuwanderung).

(Mehr Menschen im Rentenalter, Statist. Mitteilung 9/2017, Dienststelle für Statistik TG)

3. (...) *«dass die heutige Hauptstrassenverbindung stetig wachsende Verkehrsfrequenzen verzeichnet»*. Folgende Grafik relativiert diese Aussage:





Der DTV ist 2008 bis 2012 von 10'500 auf 11'280 gestiegen und pendelt seither zwischen 11'157 und 11'590 (2017: 11'390) Tatsächlich gibt es auf der ganzen Strecke unterschiedlich belastete Zählstellen, was aber bedeutet, dass es sich um Binnen- und Ziel-Quellverkehr handelt. (Und wofür aus unserer Sicht die BTS nicht das geeignete Instrument ist.)  
Zahlen TBA Thurgau, Messstelle 141

4. Die heutige Thurtal-Aachtalstrecke – «BTS-Strecke» – weise ein *«erhebliches Unfallpotenzial»* aus. Das Argument «Unfallpotenzial» blendet jedoch aus, dass die BTS als Autostrasse Tempo 100 geplant wird. Hier ist nicht die Unfallhäufigkeit problematisch, hingegen die Unfallschwere: *«Die Anzahl schwerer Unfälle pro Strassenkilometer ist auf Autostrassen um ein Vielfaches höher als auf Hauptstrassen.»* (BfU, P. Eberling, Thurgauer Zeitung 1.3. 2010)

5. *Menschen, die entlang der heutigen Hauptstrasse wohnen, leiden (...) unter dem starken Verkehrsaufkommen (...).* (Lebensqualität, Lärm, Luft) Dieses aus unserer Sicht ernst zu nehmende Argument des Regierungsrates für den Bau der BTS wollen wir keineswegs bagatellisieren. Wir fragen nur:

- Ist die eher grossräumig konzipierte BTS das richtige Instrument, um die Siedlungsgebiete vom Verkehr, der erwiesenermassen dispers ist und überragend aus Binnen- und Zielquellverkehr besteht, zu entlasten?
- Berücksichtigt das Konzept BTS, dass nach der Inbetriebnahme 2040+... (?) dieser Autostrasse der Strassenverkehr ein anderer sein wird (Elektro-Mobilität, selbst beim LKW, abgas- und geräuscharme Fahrzeuge mit Hybridantrieb und modernsten Verbrennungsmotoren)?
- Berücksichtigt das Konzept BTS, dass nicht nur die Alterung unserer Bevölkerung, sondern auch neue Arbeitsformen wie Village-Office, Videokonferenz usw. das Verkehrsaufkommen reduziert? (Schon vor der Abstimmung zum Netzbeschluss 2012 haben die Umweltverbände ihre Variante der Umweltverbände propagiert: Ausbau und Umbau der bestehenden Strecke, ergänzt durch kleinräumige Umfahrungen und einzelne Tunnelstrecken (Tagbau), zahlreiche Anschlusswerke, um den Ziel-Quellverkehr besser aufnehmen zu können, Tempo 80, Fahrstreifen für Langsamverkehr und Landwirtschaft, sehr gute Etappierbarkeit im Sinne einer bedarfsgerechten Engpassbeseitigung)

6. Im Weiteren verursachen den grössten Ärger auf der T14 die langsam fahrenden, landwirtschaftlichen Transporte sowie die von der LSVA befreiten Grosstraktoren mit Anhängern, die zunehmend **nichtlandwirtschaftliche Transporte übernehmen**, die vorher durch LKW's absolviert wurden. Hier wird somit auch eine Regelung auf eine Weise umgangen, wie das vom Gesetzgeber sicher nicht vorgesehen war und ist.

Diese Art von Fahrzeugen fahren mit 25 km/h bis 40 km/h und führen so zu Kolonnenbildung, weil das Überholen auf einer T14 erschwert ist und diese Fahrzeugführer zum grossen Teil nicht daran denken, bei Gelegenheit auszustellen, um nachfolgende Fahrzeuge gefahrlos überholen zu lassen. Solche Transporte könnten mit einem viel geringeren baulichen wie finanziellen Aufwand von dieser Strasse fern gehalten werden (z.B. Verbotsschild (Traktor) für landwirtschaftliche Transporte). Schon diese Massnahme würde einen grossen Teil des öffentlich beklagten Problems auf dieser Strecke aus der Welt schaffen.





**Schlussbemerkung:**

**Wir gehen davon aus, dass der Bund bei seinen Planungsgrundsätzen und Prioritäten bleibt und somit die Geldmittel da einsetzt, wo sie vordringlich gebraucht werden.**

**Ein rein politisch motiviertes, anderes Vorgehen (z.B. nach Projektstand) wäre absolut unsachlich und zudem unfair gegenüber Regionen, die sehr stark unter Engpässen leiden, aber in der Planung noch nicht ganz so weit sind.**

**Die beschränkten Mittel sind beim Unterhalt des Nationalstrassennetzes sowie für einen massvollen Ausbau im Sinne von dringend notwendigen Engpassbeseitigungen einzusetzen.**

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Argumente bei Ihrem weiteren Vorgehen.

Freundliche Grüsse

Gabriele Aebli  
Präsidentin  
WWF Thurgau

Muriel Gschwend  
Geschäftsführerin  
WWF Thurgau

Jost Rüegg  
Kantonsrat und freiwilliger Mitarbeiter  
WWF Thurgau



Bundesamt für Raumentwicklung  
Frau Bundesrätin  
Doris Leuthard  
3003 Bern

Per E-Mail an:  
**netzplanung@astra.admin.ch**

Bern, 30. April 2018

## **Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP Nationalstrasse): Vernehmlassung**

### **Stellungnahme des Schweizerischen Gemeindeverbands (SGV)**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard

Mit Schreiben vom 17. Januar 2018 haben Sie dem Schweizerischen Gemeindeverband (SGV) das oben erwähnte Geschäft zur Stellungnahme unterbreitet. Für die Gelegenheit uns aus Sicht der rund 1'600 dem SGV angeschlossenen Gemeinden äussern zu können, danken wir Ihnen.

### **Einleitende Bemerkungen**

Das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung der Schweiz nimmt laufen zu und damit auch das Verkehrsaufkommen bei allen Verkehrsträgern. Ein in sich gut abgestimmtes Verkehrsnetz für alle Mobilitätsformen dient der Wirtschaft und der ganzen Bevölkerung der Schweiz. Das Bahn- und Nationalstrassennetz verbindet alle Teile der Schweiz und entlastet insbesondere die Agglomerations- und innerstädtischen Strassennetze. Diese Entlastung schafft Reserven für flächeneffiziente Verkehrsarten wie öffentlichen Verkehr, Velo- und Fussverkehr. Ein entscheidender Erfolgsfaktor ist somit die optimale Abstimmung zwischen den nationalen Netzen und den Verkehrsinfrastrukturen der Agglomerationen und Städten.

Aus diesen Gründen hat sich der SGV auch für die Einführung des NAF eingesetzt, welcher die (Mit-)Finanzierung und somit auch die gegenseitige Koordination unbefristet sicherstellt.

Unsere detaillierte Einschätzung der Vorlage ist im Folgenden dargestellt. Sie orientiert sich am Fragebogen zur Vernehmlassung.

### **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

#### **1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?**

Im Grundsatz ja.

Die prioritären Anpassungen und Erweiterungen bis 2030 sind hauptsächlich in Agglomerations- und städtischen Räumen geplant. In diesen dicht besiedelten Gebieten ist es zwingend notwendig, dass bereits in der Planungsphase Massnahmen konkretisiert werden, wie die

Belastung der unmittelbaren Umgebung minimiert werden kann (z.B. Lärmschutz, städtebauliche Aspekte).

**Anträge:**

- Die Minimierung der Emissionen insbesondere im dichtbesiedelten Gebiet muss in Zukunft in der Gesamtplanung stärker gewichtet und als eigenes Ziel in STEP aufgenommen werden.
- Bei der Konkretisierung der einzelnen Projekte müssen Massnahmen zu städtebaulichen Aspekten und zum Lärmschutz ausgearbeitet und in die Planung der Umsetzung integriert werden.

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

Ja.

Die drei Programme Agglomerationsverkehr, STEP Strasse und STEP Schiene steuern das zukünftige Verkehrsnetz der Schweiz. Insbesondere den Schnittstellen zwischen den verschiedenen Infrastrukturen ist besondere Beachtung zu schenken (z.B. Anschlüsse der Nationalstrassen an das untergeordnete Netz, Parking Anlagen, Entwicklungen der Bahnhöfe etc.). Gerade in städtischen Regionen ist es unabdingbar, dass die Planungen zwischen allen Staatsebenen koordiniert und (Begleit-) Massnahmen eng abgestimmt werden, um negative Nebeneffekte zu vermeiden.

Zudem muss die gesamte Infrastruktur die für die Agglomerationsprojekte definierten Wirkungsziele unterstützen (also auch das Nationalstrassennetz).

**Anträge:**

- Die verantwortlichen Bundesämter sollen in einem verbindlichen Prozess festlegen, wie die Erarbeitung der drei Programme aufeinander abgestimmt werden. Dabei ist sicherzustellen, dass die Überlegungen von STEP Strasse und Schiene in die Entwicklung der Agglomerationsprogramme einfließen und umgekehrt. Im Weiteren ist es zwingend, dass auch die Koordination mit den Kantonen, Regionen, Städten und Gemeinden verbindlich in den Prozess integriert wird.
- In den Grossstädtischen Gebieten sind in Absprache mit den Standortgemeinden und –kantonen ortsspezifische Lösungen zu suchen und zu definieren.
- Die Ziele der Programme müssen unter Einbezug der kantonalen Fachkonferenzen noch besser abgeglichen werden. Auch die nationalen Infrastrukturen müssen in ihrer Wirkung die übergeordneten Ziele „Siedlungsentwicklung nach innen“, „weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch“ und „mehr Verkehrssicherheit“ unterstützen.

**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?**

Ja.

## **Grössere Vorhaben**

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

Die Kriterien sind nachvollziehbar.

Der SGV begrüsst die Ausscheidung grösserer Vorhaben. Erstens hat das Parlament so die Möglichkeit, Vorhaben mit sehr grossen Auswirkungen im Detail zu diskutieren, ohne dadurch das gesamte Paket zu gefährden bzw. zu blockieren und zweitens wird dadurch vermieden, dass ein Grossteil des NAF-Kreditrahmens von einem Projekt aufgebraucht wird und so weitere notwendige Sanierungsmassnahmen blockiert würden.

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

Ja.

Das Projekt erfüllt die definierten Kriterien. Zudem wird durch diese Zuordnung und die Beantragung eines Verpflichtungskredits verhindert, dass prioritäre Projekte im National- und Agglomerations-Strassennetz blockiert werden (siehe Bemerkung unter Punkt 4).

## **Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen**

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

Nein, nicht vollständig.

Der SGV lehnt die Zukunftsbilder bezüglich einem 6-spurigen Ausbau der Nationalstrassen in allen grossstädtischen Räumen und dem Aufbau von Redundanzen und Kapazitätsreserven zur Sicherstellung der Unterhaltsfähigkeit ab.

Der Ausbau der Netze ist ortsspezifisch zu planen und zu gestalten und die untergeordneten Netze und die alternativen Verkehrsträger sind in alle Überlegungen miteinzubeziehen.

Dazu braucht es, wie unter Punkt 2 gefordert, eine konsequente, übergreifende Planung unter Einbezug der kantonalen, regionalen und kommunalen Ebenen.

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

Der SGV äussert sich als nationale Organisation nicht zu einzelnen Projekten.

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

Der SGV begrüsst den Fokus auf die Beseitigung von Engpässen in den Agglomerationen, äussert sich aber als nationale Organisation nicht zu der Priorisierung einzelner Projekte.

Der SGV unterstützt den Grundsatz, dass die Projekte den öffentlichen Verkehr nicht konkurrenzieren sollen. Allerdings darf dieser Grundsatz nicht dazu führen, dass Projekte in Gebieten mit tiefem ÖV-Anteil generell schlechter eingestuft werden.

#### **Antrag:**

- Zur Beurteilung der Projekte muss eine regionale Analyse zu den Stärken und Möglichkeiten der verschiedenen Verkehrsträger in diesem Raum erstellt werden, damit

in Absprache mit den anderen Bundesprogrammen ein optimaler, ortsspezifischer Mix erreicht werden kann.

## Weitere Bemerkungen

### 9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Aus Sicht des SGV ist es absolut zentral, dass die Projekte konsequent mit Massnahmen auf den regionalen und städtischen Netzen abgeglichen werden.

#### Antrag:

- In der Grobplanung der einzelnen Projekte muss festgehalten werden, wie, wann und mit wem diese Abstimmung erfolgen soll. Diese Planung ist anschliessend mit den betroffenen Kantonen, Regionen, Städten und Gemeinden zu diskutieren und verbindlich festzulegen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

### Schweizerischer Gemeindeverband

Präsident



Ständerat

Direktor



Hannes Germann

Reto Lindegger

Kopie an: Schweizerischer Städteverband, Bern



Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Strassen  
3003 Bern

Per Mail: [netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

Bern, 30. April 2018

**Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit. Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Städteverband SSV dankt Ihnen bestens für die Gelegenheit, zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 Stellung zu nehmen. Der SSV vertritt die Städte, städtischen Gemeinden und Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

**Allgemeine Einschätzung**

Gute Verkehrsinfrastrukturen sind eine entscheidende Grundlage für die hohe Standortattraktivität der Schweiz. Städte und Agglomerationen sind auf ein leistungsfähiges Strassen- und Schienennetz angewiesen. Ein angemessen ausgebautes Nationalstrassennetz nimmt einen beträchtlichen Teil des Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs in den Stadt- und Agglomerationsgebieten auf und entlastet damit die innerstädtischen Strassennetze. Ein funktionierendes Nationalstrassennetz schafft Kapazitätsreserven zur Förderung von flächeneffizienten Verkehrsarten wie öffentlicher Verkehr, Velo- und Fussverkehr.

Der Schweizerische Städteverband hat sich deshalb intensiv für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds NAF eingesetzt, den das Stimmvolk 2017 mit 62 Prozent Ja-Stimmen angenommen hat. Auf Basis des NAF enthält die Vorlage nun das aktualisierte STEP Nationalstrassen und separat grosse Vorhaben, insbesondere den Ausbau des Gotthard-Strassentunnels.

Die Nationalstrassen entlasten lokale und regionale Strassen. Sie belasten aber zugleich die unmittelbare Umgebung in unterschiedlicher Hinsicht: Lärm, Abgase, zerschnittene Quartiere, Kulturlandverlust, negative Auswirkungen auf die Biodiversität. Bei den prioritären Erweiterungen im Realisierungshorizont 2030, die gemäss Vorlage schwergewichtig in städtischen Räumen liegen, sind grosse An-



strengungen hinsichtlich Lärmschutz und städtebaulicher Aufwertung zwingend. Nur wenn entsprechende Massnahmen bereits in der Planungsphase konkretisiert werden, sind Projekte im städtischen Raum mehrheitsfähig.

Unsere detaillierte Einschätzung der Vorlage ist im Folgenden dargestellt. Sie orientiert sich am Fragebogen zur Vernehmlassung.

## **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

### **1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?**

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 Zielsetzungen für Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Nationalstrassennetzes (S. 20 erl. Bericht) sind korrekt. Wir sind aber dezidiert der Ansicht, dass das Ziel der Verträglichkeit künftig höher zu gewichten sein wird als dies heute der Fall ist. Nur dann können Nationalstrassenprojekte im städtischen Raum realisiert und mit massgeschneiderten flankierenden Massnahmen begleitet werden. Weiter ist vom UVEK eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung der Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems gefordert.

### **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. Von den Überlastungen ist letztlich auch das nachgeordnete städtische Strassennetz betroffen. Das allgemeine Postulat wird allerdings auf Projektebene nicht abgebildet. Bei der Konzeption der einzelnen Projekte ist das ASTRA gefordert, die aktuelle Lage sowie die angepeilten Effekte an den Schnittstellen zum kantonalen und städtischen Netz zu beziffern. Diese Analyse muss die Grundlage für ein gemeinsames Vorgehen der zuständigen Behörden auf allen drei Staatsebenen sein, mit geeigneten Begleitmassnahmen auf allen Netzebenen.

Folgende Elemente finden in der Vorlage und im erläuternden Bericht keine ausreichende Berücksichtigung. Wir erwähnen sie untenstehend kurz und gehen im weiteren Fragebogen detailliert darauf ein:

- Abstimmung der Planungen von Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden.
- Abstimmung unter den Planungen für verschiedene Verkehrsträger.
- Abstimmung unter den verschiedenen Finanzierungsinstrumenten auf Bundesebene.
- Abstimmung unter den zuständigen Bundesämtern.
- Ortsspezifische Lösungen in Absprache mit Standortgemeinde und -kanton anstelle von generellen Ausbauzielen.
- Ungenügende Auslastung der Fahrzeuge des motorisierten Individualverkehrs.





## **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?**

Ja, insbesondere die Elemente Zustandsbeurteilung (Fahrbahn und Beläge, Kunstbauten, Tunnel und Untertagebauten, Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen) sind nachvollziehbar.

## **Grössere Vorhaben**

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

Die Kriterien Art der Infrastruktur, Höhe des Mittelbedarfs und politische Relevanz sind nachvollziehbar gewählt. Allerdings erhöht die Einführung dieser zusätzlichen Kategorie von Vorhaben die Komplexität einer ohnehin schon unübersichtlichen Vorlage. Die zusätzliche Transparenz in der Strassenfinanzierung, die mit dem NAF angestrebt wurde, ist damit nicht erreicht.

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

In seiner Stellungnahme zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels hat der Schweizerische Städteverband seine Zustimmung unter anderem von zwei Bedingungen abhängig gemacht:

- Die Investitionen in die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels müssen in einem sinnvollen Verhältnis zum Bedarf in den Agglomerationen stehen.
- Die Wahl der Sanierungsvariante am Gotthard darf die ausreichende und unbefristete zukünftige Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund weder finanz- noch verkehrspolitisch in Frage stellen.

Da mit dem NAF die Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs unbefristet und ausreichend weitergeführt wird, sind diese Bedingungen erfüllt. Da das Projekt zudem die vom ASTRA definierten Kriterien erfüllt, ist die Zuteilung korrekt.

## **Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen**

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

Der Städteverband begrüsst, dass sich die Vorlage auf das Raumkonzept Schweiz und den UVEK-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 metropolitanen 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. Der Ausbau des Netzes muss sich auf ortsspezifische Kriterien abstützen, welche Bund, Kantone und Gemeinden gemeinsam definieren.
- Gemäss ortsspezifischen Herausforderungen braucht es in verschiedenen Agglomerationen Ausbauten. In der Auflistung wesentlicher Punkte (unter Abb. 7) fehlt jedoch die Funktion der Nationalstrassen innerhalb der Agglomerationen. Als übergeordnetes Strassennetz kommt ihnen eine hohe Bedeutung auch für diese Verkehrsströme zu. Die Aufzählung wesentlicher Punkte der Langfristperspektive ist deshalb um den Punkt «Aufnahme massgeblicher Verkehrsströme innerhalb von Agglomerationen» zu ergänzen.
- Die Überlegungen hinsichtlich von Redundanzen auf Nationalstrassenebene sind realitätsfern. Es ist zwingend, dass das ASTRA in diese Szenarien die untergeordneten Netze und alternative Verkehrsträger einbezieht. Ansonsten entstehen Ausbauszenarien ohne Bezug zur vielfältigen Verkehrsrealität in der Schweiz. Der Städteverband ist folglich mit zusätzlichen Ausweichrouten und unnötigen Kapazitätsreserven nicht einverstanden. Netzinhomogenitäten sind aus unserer Sicht unvermeidbar, eine scheinbare Gewährleistung der Unterhaltsfähigkeit durch einen überdimensionierten Ausbau ist nicht angezeigt.
- Der erläuternde Bericht zur Vorlage geht auf die Koordination unter den Vorlagen Programm Agglomerationsverkehr, STEP Strasse und STEP Schiene ein (Kapitel 2.3.4). Diese Koordination darf nicht toter Buchstabe bleiben. Die inhaltliche Abstimmung und Verknüpfung sowie die zeitliche Koordination ist nicht nur auf Ebene der Zielsetzungen, sondern auch auf Massnahmenebene zwingend. Dazu reicht ein regelmässiger Austausch unter den verantwortlichen Bundesämtern nicht aus. Um die Kohärenz der verschiedenen Ausbauprogramme zu gewährleisten, müssen auf Departementsebene verbindliche Abstimmungsprozesse festgelegt werden. Wichtig ist dabei, dass nicht allein das Programm Agglomerationsverkehr auf die Ausbauprogramme bei Bahn und Nationalstrasse ausgerichtet wird, sondern dass auch umgekehrt die grossen nationalen Infrastrukturen die geplanten Massnahmen in den Agglomerationen berücksichtigen. Andernfalls wird die mit den Agglomerationsprogrammen angestrebte Stringenz zwischen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung unterlaufen.
- Es ist nicht nachvollziehbar, warum das ASTRA in verschiedenen Teilen der Vorlage mit verschiedenen Zielsetzungen operiert (vgl. Kapitel 2.1.2 resp. 2.3.3.2). Um die angestrebte grössere Transparenz und Verständlichkeit zu erzielen, sind die Zielvorstellungen zu vereinheitlichen.
- Die Nachhaltigkeitsbewertung gemäss Kapitel 2.3.6 ist verkürzt dargestellt: gestärkte Agglomerationskerne und wohnliche Siedlungsgebiete sind nicht automatische Begleiterscheinungen von neuen Nationalstrassen. Dazu müssen die Projekte in Abstimmung mit den zuständigen Behörden ortsgerecht ausgestaltet werden.
- Wichtig ist zudem, dass der Bund die Problematik der schlechten Auslastung der Fahrzeuge im MIV aktiv angeht. Im Hinblick auf die nächste Vorlage STEP Strasse ist eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem Thema vonnöten. Die Fahrzeugauslastung muss aus Platz-, Umwelt-, Effizienz- und Lärmgründen erhöht werden.



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

Der Schweizerische Städteverband äussert sich nicht zu einzelnen Projekten.

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

Der Städteverband begrüsst den Fokus auf funktionsfähige Nationalstrassen in den Agglomerationen. Diese Vorhaben haben gemäss ASTRA positive Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung nach innen und entlasten das städtische Strassennetz. Diese Entwicklungen stellen sich jedoch nicht automatisch ein. Entscheidend ist, wie das ASTRA korrekt feststellt, die konsequente Abstimmung mit weiteren Massnahmen auf den lokalen und regionalen Netzen, etwa im Rahmen der Agglomerationsprogramme. Wir fordern vom ASTRA im Hinblick auf die Umsetzung der Erweiterungsprojekte konkrete Vorschläge, wie diese Abstimmung im Einzelfall aussieht.

Sehr zu begrüssen ist der Grundsatz, dass eine städtebauliche Aufwertung als Teil von Erweiterungsvarianten im Siedlungsgebiet verstanden wird.

Der Grundsatz, dass die Projekte den öffentlichen Verkehr nicht konkurrenzieren sollen, ist korrekt. Allerdings darf dieser Grundsatz nicht wie im erläuternden Bericht postuliert angewendet werden («Schlechter eingestuft werden zudem Projekte in Gebieten, in denen der Anteil des öV am Gesamtverkehr tief ist»). Vielmehr ist in verkehrsträgerübergreifender Betrachtung zu eruieren, welcher Verkehrsträger auf welcher Netzebene in einem bestimmten Raum seine Stärken zur Geltung bringt.

**Weitere Bemerkungen**

**9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

Die Vergleichbarkeit der neuen NAF-Finanzierung mit den anderen Ausbauprogrammen ist aufgrund ungleicher Terminologie und abweichenden Zeithorizonten nicht gegeben. Das verhindert die Transparenz, die mit dem NAF eigentlich angestrebt wurde, und es erschwert die inhaltliche Abstimmung unter den Programmen. Wir fordern von den UVEK-Ämtern Anstrengungen, dies im Hinblick auf künftige Vorlagen zu verbessern.

**Anträge und Forderungen**

- Der Ausbau des Netzes muss sich auf ortsspezifische Kriterien abstützen, welche Bund, Kantone und Gemeinden gemeinsam definieren, unter Einbezug der städtischen und kantonalen Fachstellen sowie der Bevölkerung. Ein generalisiertes Ausbauziel ist verfehlt und birgt die Gefahr von Überkapazitäten.



- Die Zielsetzungen für die künftige Netzentwicklung müssen den Faktor Verträglichkeit höher gewichten als dies bisher der Fall war. Nur dann können Nationalstrassenprojekte im städtischen Raum überhaupt realisiert werden.
- Bei der Konzeption der einzelnen Projekte muss das ASTRA die Effekte an den Schnittstellen zum kantonalen und städtischen Netz prüfen. Diese Analyse muss die Grundlage für ein gemeinsames Vorgehen der zuständigen Behörden auf allen drei Staatsebenen sein, mit geeigneten Begleitmassnahmen auf allen Netzebenen.
- Der Ausbauplanung ist auf Ebene UVEK eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung der Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems zugrunde zu legen.
- Ebenfalls auf Departementebene sind verbindliche Prozesse zur Abstimmung zwischen Programm Agglomerationsverkehr, STEP Strasse und STEP Bahn gefordert.
- Die Zielsetzung zusätzlicher Transparenz in der Strassenfinanzierung ist mit der vorliegenden Vernehmlassungsvorlage nicht erreicht. Der Städteverband fordert, diesen Anspruch im Hinblick auf kommende Botschaften einzulösen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

**Schweizerischer Städteverband**

Präsident

Kurt Fluri, Nationalrat  
Stadtpräsident von Solothurn

Direktorin

Renate Amstutz

Kopie      Schweizerischer Gemeindeverband