

Bundesamt für Strassen  
Abteilung Strassennetze  
Bereich Netzplanung  
3003 Bern

Per e-mail an: [netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

6. August 2013

## **Vernehmlassungsantwort zum Bundesbeschluss über das zweite Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. April 2013 wurden wir eingeladen, zur oben genannten Vorlage Stellung zu nehmen. Für die Gelegenheit zur Stellungnahme danken wir Ihnen bestens.

### **1 Grundsätzliche Bemerkungen**

Das schweizerische Strassenverkehrsnetz ist im weltweiten Vergleich hervorragend ausgebaut. Im jüngsten Bericht des World Economic Forum zur internationalen Wettbewerbsfähigkeit liegt die Schweiz bezüglich der Qualität der Strasseninfrastruktur auf Rang 6. Der Bericht des Bundesamtes für Strassen zur Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen hat die Fragilität dieser Position jedoch deutlich aufgezeigt. Die laufende Verkehrszunahme bringt die Nationalstrasseninfrastruktur zunehmend an ihre Leistungsgrenzen. Eine Verkehrszunahme auf dem Nationalstrassennetz von 0,3% hat im Jahr 2012 zu einem Wachstum der Stautunden um 4% geführt.

Das Nationalstrassennetz muss zügig fertiggebaut werden. Nur so kann die Leistungsfähigkeit der Strassenverbindungen als internationaler Standortvorteil der Schweiz sichergestellt werden. Wo es auf den Strassen bereits regelmässig zu Verkehrszusammenbrüchen kommt oder in den nächsten Jahren starke Verkehrsüberlastungen drohen, muss ein Ausbau bzw. eine Erweiterung des Nationalstrassennetzes ins Auge gefasst werden. Insbesondere in den Agglomerationen, wo der regionale und der überregionale Verkehr zusammenkommen, besteht am meisten Handlungsbedarf.

## 2 Fragenkatalog

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

Grundsätzlich ja. Die Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz ist ein zentrales Anliegen von *economiesuisse*. Gemäss dem neusten Bericht des ASTRA zur Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen nehmen die Engpässe auf den Schweizer Nationalstrassen zu. Die Anzahl Stautunden hat 2012 einen neuen Höchststand erreicht (19'921 Stautunden). Auf den am stärksten überlasteten Autobahnabschnitten in der Agglomeration Zürich staut sich der Verkehr an rund 340 Tagen im Jahr. Die Genferseeregion oder andere Metropolitanregionen des Mittellandes stehen diesen Zahlen kaum nach.

Grund für die beobachtete Zunahme der Engpässe auf den Nationalstrassen ist in erster Linie die zögerliche Engpassbeseitigung, welche mit dem Verkehrswachstum nicht Schritt hält. Die Ursachen für das zunehmende Verkehrsaufkommen ihrerseits sind im Bevölkerungswachstum sowie im steigenden individuellen Mobilitätsbedürfnis zu suchen. Diese Problemlage akzentuiert sich insbesondere in den Agglomerationen, wo die Dynamik bezüglich Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum am grössten ist und der Volkswirtschaft am meisten Schaden zufügt. So werden die durch überlastete Strassen entstehenden volkswirtschaftlichen Staukosten hierzulande auf rund 1,5 Milliarden Schweizer Franken geschätzt.

Die zur Verfügung stehenden Verkehrsprognosen zeigen, dass in den nächsten Jahrzehnten mit einem weiteren Anstieg der Verkehrsleistung gerechnet werden muss, sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr. Dieser Entwicklung darf man sich nicht verschliessen. Die Engpassbeseitigung und der Strassenausbau sind zügig voranzutreiben, damit Wirtschaft und Bevölkerung auch in Zukunft auf ein nachfragegerechtes Verkehrssystem zurückgreifen können. Denn auch in zwanzig Jahren wird die Strasse der mit Abstand wichtigste Verkehrsträger sein.

*economiesuisse* begrüsst das vorgeschlagene Engpassbeseitigungsprogramm. Wie im Erläuterungsbericht erwähnt, übersteigt der Engpassbeseitigungsbedarf die verfügbaren Mittel jedoch um ein Mehrfaches, was die Konzentrierung auf die gravierendsten Engpässe in den Kerngebieten der Agglomerationen notwendig macht. Die vorgeschlagenen Engpassbeseitigungen sind ein wichtiger Schritt zur Reduktion der Verkehrsüberlastung in den wirtschaftlichen Zentren. Es gibt darüber hinaus jedoch noch viel zu tun. Angesichts des hohen Problemdrucks wäre es unseres Erachtens zweckdienlich, mit den restlichen 3.2 Milliarden Franken aus dem Infrastrukturfonds so schnell wie möglich ein weiteres Engpassbeseitigungspaket zu schnüren. Allfällige politische Hindernisse, welche einer Planung weiterer Projekte bis zur Baureife entgegenstehen, sind schnellstmöglich auszuräumen.

### 2. Stimmen Sie der vorgeschlagenen Zuteilung der Projekte zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz zu den Modulen 1 bis 4 zu?

Uns fehlen die Grundlagen zur Beurteilung der Projektzuteilung auf die einzelnen Module. Die methodische Vorgehensweise ist jedoch transparent und nachvollziehbar. Sie beruht im Wesentlichen auf einer Nutzen-Kosten-Analyse. Regionale Partikularinteressen sollten in der Projektpriorisierung keine Rolle spielen.

Es scheint uns wichtig, dass die Priorisierung regelmässig überprüft und dem realen Problemdruck angepasst wird, wie dies in der vorliegenden Projektbewertung auch gemacht wurde. Im Rahmen des geplanten Strategischen Entwicklungsprogramms für die Strasseninfrastruktur ist zudem aufzuzeigen, wie mit den Projekten aus den Modulen 3 und 4, wo ebenfalls ein deutlicher Handlungsbedarf besteht, umgegangen werden soll.

3. Wie beurteilen Sie die Absicht des Bundesrates, für die aus seiner Sicht ebenfalls erforderlichen, aber derzeit nicht finanzierten Projekte des Moduls 3 zusätzliche finanzielle Mittel bereit zu stellen?

Projekte, welche nicht über die bereits reservierten Mittel des Infrastrukturfonds finanziert werden können, müssen künftig als Teil des Strategischen Entwicklungsprogramms Strasseninfrastruktur über den geplanten Strassenfonds finanziert werden. Im allfälligen Strassenfonds konkurrieren sich Projekte zur Engpassbeseitigung mit Ausgaben für Ausbau, Betrieb und Unterhalt um die vorhandenen finanziellen Mittel. Im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Analyse ist dannzumal zu untersuchen, wie die verfügbaren Mittel am effizientesten eingesetzt werden können.

Der Bereitstellung zusätzlicher finanzieller Mittel für die Strasse stehen wir grundsätzlich positiv gegenüber. Rückläufige Einnahmen stehen in der Strassenkasse wachsenden Ausgabenposten gegenüber. Eine nachfragegerechte Weiterentwicklung der Nationalstrasseninfrastruktur ist auf zusätzliche Mittel angewiesen. Bevor jedoch die Abgabenlast erhöht wird, sollten die verursachergerecht bei den Strassenbenützern erhobenen Mittel auch für die Weiterentwicklung der Strassenverkehrsinfrastrukturen verwendet werden. Mit anderen Worten: Der hohe Eigenwirtschaftlichkeitsgrad der Strasse von 111% rechtfertigt keine Erhöhung der Nutzerbelastung. Zunächst ist das Grundproblem der Strassenfinanzierung, namentlich die fortschreitende Querfinanzierung von der Strasse zur Schiene, zu beheben.

4. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Zwei prioritäre Engpassbeseitigungsprojekte (Glattalautobahn und Umfahrung Morges) sind nicht Bestandteil der Vorlage. Das Parlament hat die beiden Engpässe als neue Netzelemente in den Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz aufgenommen. Deren Finanzierung ist über die vom Parlament verabschiedete Vignettenpreiserhöhung jedoch nicht sichergestellt. Wir legen Wert darauf, dass diese dringlichen Projekte im Strategischen Entwicklungsprogramm Strasseninfrastruktur prioritär behandelt werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Bei Fragen oder Unklarheiten stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Kurt Lanz  
Mitglied der Geschäftsleitung

Marcus Hassler  
Wissenschaftlicher Mitarbeiter Infrastrukturen