

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)
Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB)
Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)
Gruppa svizera per las regiuns da muntogna (SAB)

3001 Bern / Seilerstrasse 4 / Postfach / Tel. 031/ 382 10 10 / Fax 031/ 382 10 16
www.sab.ch info@sab.ch Postkonto 50-6480-3



Bern, 20. April 2018
TK / I 20

Frau Bundesrätin
Doris Leuthard
Vorsteherin UVEK
Kochergasse 10

3003 Bern

netzplanung@astra.admin.ch

(avec un résumé en français à la fin du document)

Stellungnahme der SAB zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 und zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum obenstehenden Geschäft. Die SAB vertritt als gesamtschweizerische Dachorganisation die Interessen der Berggebiete in wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 22 Kantone, 41 Regionen, rund 600 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Die Stellungnahme ist gemäss dem übermittelten Fragebogen strukturiert.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Für die SAB stellt ein leistungsfähiges Strassennetz, das eine angemessene Anbindung der Berggebiete und ländlichen Regionen an die städtischen Zentren sowie eine ausreichende innere Erschliessung dieser Räume gewährleistet, ein zentrales Anliegen dar. Anders als in den Städten und Agglomerationen fehlen in den Berggebieten und ländlichen Räumen oftmals ausreichende Angebote im öffentlichen Verkehr, die dem Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung entsprechen. Der

Strassenverkehr ist daher in diesen Räumen nach wie vor ein entscheidender Faktor. Zudem sind die zurückgelegten Distanzen oftmals höher als in den Agglomerationen. Vor diesem Hintergrund unterstützt die SAB die Massnahmen, die der Bundesrat in der Vernehmlassungsvorlage für den Betrieb, den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes vorsieht. Gleichzeitig erachtet sie die Vorschläge in ihrer jetzigen Fassung als ungenügend. Ein grösserer Bedarf besteht namentlich bei den Mitteln, die für den Unterhalt und den Ausbau der NEB-Strecken vorgesehen sind. Die SAB erachtet es als zwingend notwendig, das jährliche Investitionsvolumen gemäss der ursprünglichen Planung des Bundesrates auf mindestens 300 Millionen Franken zu erhöhen. Der in der Vorlage vorgeschlagene Kredit von jährlich 194 Millionen Franken verunmöglicht die fristgerechte Realisierung zahlreicher dringlicher Ausbaumassnahmen im Bereich der Naturrisikoprävention, des Lärmschutzes und der Ortsumfahrungen, die für die Berggebiete von besonderer Bedeutung sind. Zudem beantragt die SAB, auch für Unterhaltsarbeiten am bestehenden Netz mehr Mittel vorzusehen. Nur auf diese Weise ist gewährleistet, dass sich die vom ASTRA selbst festgestellte Zustandsverschlechterung des Nationalstrassennetzes nicht weiter fortsetzt.

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

Die SAB stellt fest, dass sowohl die Ausbauschritte wie auch die Langfristperspektive Nationalstrassen prioritär auf Angebotsverbesserungen in den städtischen Gebieten sowie auf den Hauptachsen des Mittellandes ausgerichtet sind. Damit soll die erwartete überdurchschnittliche Verkehrsnachfrage in diesen Räumen aufgefangen werden. Wie die SAB im Zusammenhang mit anderen Vernehmlassungen verschiedentlich ausgeführt hat, erachtet sie das auf die Zentren ausgerichtete räumliche Entwicklungsmodell, das der Vorlage zugrunde liegt, als verfehlt. Sie beantragt deswegen ein weiteres Mal, im Rahmen der langfristigen Verkehrsplanung alternative Szenarien auf der Grundlage dezentraler räumlicher Entwicklungsstrategien zu prüfen. Die Umsetzung solcher Strategien in Verbindung mit einem entsprechenden politischen Massnahmenkatalog würde dazu beitragen, die überdurchschnittlich hohe Verkehrsnachfrage in den städtischen Räumen zu verringern. Daraus ergäbe sich auch ein Optimierungspotenzial in Bezug auf die in diesen Räumen notwendigen Unterhalts- und Ausbauprojekte. Im Sinn einer nicht vollständigen Liste kann diesbezüglich auf die Flexibilisierung der Arbeitszeiten, die Förderung der Heimarbeit, die Verfügbarkeit einer modernen und leistungsfähigen Grundversorgung in allen Regionen und die konsequente Stärkung regionaler Wirtschaftskreisläufe verwiesen werden.

Des Weiteren vermisst die SAB in der Vorlage Aussagen zur Koordination des STEP Nationalstrassen mit der Weiterentwicklung des Hauptstrassennetzes. Wegen der zahlreichen Wechselbeziehungen innerhalb der verschiedenen Strassensysteme erachtet sie es als verfehlt, die langfristigen Perspektiven zur Entwicklung des Nationalstrassennetzes losgelöst von Ausbaumassnahmen des Hauptstrassennetzes auszuarbeiten. Ein koordiniertes Vorgehen im Sinn einer Gesamtplanung der Strasseninfrastruktur würde zur Kohärenz der Entwicklungsstrategie und zu einer besseren Berücksichtigung aller Landesregionen beitragen. Zudem ergäbe sich eine grössere Transparenz in Bezug auf das Investitionsvolumen. Sowohl das STEP Nationalstrassen wie auch die Bundesbeiträge an die Kosten der Hauptstrassen werden hauptsächlich über die zweckgebundene Mineralölsteuer finanziert. Wegen der höheren jährlichen Fahrleistung belastet dieser den motorisierten Individualverkehr in den Berggebieten und ländlichen Räumen überdurchschnittlich.

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. Wie oben ausgeführt, erachtet die SAB die Mittelverteilung als unausgewogen. Sie beantragt, die jährlichen Beiträge für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau der NEB-Strecken auf mindestens 300 Millionen Franken zu erhöhen.

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

Die SAB lehnt es ab, gemäss den vorgeschlagenen Kriterien eine neue Kategorie für die sogenannten «grösseren Vorhaben» zu schaffen. Insbesondere erachtet sie es nicht als zweckmässig, die entsprechenden Projekte auf das Nationalstrassennetz zu beschränken, wie dies die Vorlage vorschlägt. Die SAB kann der neuen Kategorie nur zustimmen, wenn explizit die Möglichkeit vorgesehen wird, bei wichtigen Projekten auf dem Hauptstrassennetz, die von überregionaler Bedeutung sind, eine analoge Vorgehensweise zu wählen. Die Ausweitung der grösseren Vorhaben auf die Hauptstrassen ist insbesondere deswegen notwendig, weil die Hauptstrassenbeiträge des Bundes laufend reduziert werden. Davon sind vor allem die Berggebiete betroffen, in denen wegen der topografischen Voraussetzungen Projekte im Bereich der Verkehrsinfrastruktur besonders aufwendig sind. Ein überdurchschnittlicher Mittelbedarf ergibt sich auch aus der Länge der Strassen in den Berggebieten, namentlich in grossen Kantonen wie Bern, Graubünden und Wallis.

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

Ja. Die SAB unterstützt den Bau der zweiten Röhre des Gotthard-Strassentunnels und die rasche Umsetzung des Volksentscheids vom Februar 2016.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

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

Die SAB begrüsst, dass der Bundesrat in seinem Bericht erstmals seine Vorstellungen zur langfristigen Entwicklung des Nationalstrassennetzes über die nächsten Ausbauschnitte hinaus darlegt. Da der Ausbau der Strasseninfrastruktur sowohl die Siedlungs- wie auch die Arbeitsplatzentwicklung in grossem Mass beeinflusst, kommt dieser Planung raumpolitisch eine zentrale Bedeutung zu. Nach einer sorgfältigen Analyse gelangt die SAB zum Schluss, dass die vorgelegte Langfristperspektive nicht nur die Anforderungen einer ausgewogenen räumlichen Entwicklung nicht erfüllt, sondern auch bestehende Fehlentwicklungen verstärkt. Die SAB weist deswegen die Langfristperspektive des Nationalstrassennetzes in ihrer jetzigen Fassung zurück und fordert eine grundlegende Überarbeitung des Konzepts. Dabei sollten insbesondere folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Überarbeitung der konzeptuellen Grundlagen der Langfristperspektive Nationalstrassen unter Einbezug dezentraler räumlicher Entwicklungsstrategien, die

es erlauben, das Wachstum der Verkehrsnachfrage in und zwischen den städtischen Gebieten zu reduzieren;

- Ausdrückliche Berücksichtigung des Ziels einer besseren Anbindung und inneren Erschliessung der Berggebiete und ländlichen Regionen in den übergeordneten Zielsetzungen der Langfristperspektive, um das bestehende Angebotsgefälle zu reduzieren und dezentrale funktionale Räume zu stärken;
- Einbezug der Hauptstrassen in die Langfristperspektive im Sinn einer Gesamtplanung der Strassenverkehrsinfrastruktur sowie Ausarbeitung einer Übersicht der wichtigsten Infrastrukturvorhaben auf dem Hauptstrassennetz mit konkreten Angaben zum Realisierungshorizont und zu den Finanzierungsmodalitäten;
- Erarbeitung eines politischen Massnahmenkatalogs mit dem Ziel, die erwartete hohe Verkehrsnachfrage in und zwischen den städtischen Gebieten zu reduzieren.

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

Die SAB nimmt Kenntnis von der im erläuternden Bericht aufgeführten Gesamtumfang des STEP Nationalstrassen (S. 45) und verweist in Bezug auf dessen Vollständigkeit auf die Stellungnahmen der Kantone, deren Interessen sie vertritt.

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

Die SAB nimmt Kenntnis von der Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und Ausbausritten und verweist diesbezüglich auf die Stellungnahmen der Kantone, deren Interessen sie vertritt.

Weitere Bemerkungen

9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die SAB erachtet es als wichtig, dass die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels mittels einer zweiten Tunnelröhre nicht zu einer verlangsamten Umsetzung der Verlagerungspolitik führt. Sie begrüsst deswegen das ausdrückliche Bekenntnis des Bundesrats zum Verlagerungsziel.

Zusammenfassung

Die SAB unterstützt die Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 sowie zum Ausbauschnitt 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 SAB 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 und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)

Die Präsidentin:

Der Direktor:

Christine Bulliard-Marbach
Nationalrätin

Thomas Egger
Nationalrat

Résumé

Le Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB) soutient le plafond de dépenses relatif aux routes nationales pour la période de 2020 à 2023 et à l'étape d'aménagement 2019. Il estime cependant que le projet est déséquilibré dans sa version actuelle. Les moyens annuels prévus pour l'entretien et l'aménagement des tronçons NAR (Nouvel arrêté sur le réseau) sont insuffisants. Par ailleurs, le projet est essentiellement orienté vers les besoins des espaces métropolitains et tient insuffisamment compte de la coordination nécessaire entre le réseau des routes natio-

nales et des routes principales cantonales. Le SAB demande par conséquent d'apporter les modifications suivantes au projet mis en consultation :

- augmentation des moyens destinés à l'exploitation et à l'aménagement des tronçons NAR à au moins 300 millions de francs par an, tel que cela avait été prévu par le Conseil fédéral dans sa planification initiale ;
- élargissement de la nouvelle catégorie des « grands projets » au réseau des routes principales afin de permettre la réalisation de projets d'importance suprarégionale ;
- prise en compte des routes principales dans la vision à long terme du réseau des routes nationales, qui deviendrait alors une planification globale de l'infrastructure routière ;
- révision des concepts d'aménagement du territoire sur lesquels le projet et la vision à long terme du réseau des routes nationales prennent appui, en tenant compte de scénarios de développement décentralisés.