



Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse
Zentralsekretariat / Secrétariat central
Spitalgasse 34, 3011 Bern
Postfach / Case postale, 3001 Bern
Tel. 031 329 69 69 / www.spschweiz.ch / www.pssuisse.ch

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
Bereich Netzplanung
3003 Bern

Bern, 6. August 2013

Bundesbeschluss über das zweite Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel: Vernehmlassungsantwort SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zu einer Stellungnahme und nehmen diese gerne wahr. Unsere Antworten strukturieren wir wunschgemäss basierend auf dem Fragebogen.

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

- **Grundsätzlich Ja, was die Zuteilung zu den vier Modulen angeht (Frage 2). Nein, was die Frage der *zusätzlichen* Mittel für die Realisierung der Projekte in Modul 3 angeht (Frage 3).**
- Mit dem Infrastrukturfondsgesetz (IFG) stellt der Bund während 20 Jahren 20,8 Milliarden Franken aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr bereit. Für die „Engpassbeseitigung“ mittels Fahrstreifenergänzungen an bestehenden Nationalstrassen sind 5,5 Milliarden Franken reserviert. **Die SP hat dem IFG dannzumal zugestimmt, um so die uns wichtigen öv- und langsamverkehrslastigen Agglomerationsprogramme realisieren zu können.** Damit haben wir natürlich nolens volens auch Ja gesagt zum Teil des IFG, der die Finanzierung der „Engpassbeseitigung“ betrifft, der aber die Verkehrsprobleme nicht lösen, sondern vielmehr eher verschärfen wird.
- **Kritisch anzumerken ist vor allem, dass die Fahrstreifenergänzungen insbesondere dem Verkehr während der Spitzenzeiten am Morgen und am Abend zu Gute kommen.** Wir erachten es grundsätzlich nicht als zielführend, Infrastrukturen auf Spitzenzeiten auszurichten. Vielmehr sollten auch auf gesellschaftlicher Ebene Anpassungen gefördert werden, z.B. die Möglichkeit, in gewissen Berufen vermehrt zuhause arbeiten zu können.
- **Auch wenn Fahrstreifenergänzungen zwar zu keiner weiteren Zerschneidung von Lebensräumen führen, verursachen sie eine zusätzliche Bodenversiegelung.** Zusätzliche

Kapazitäten dürften zudem die räumliche Ausdehnung der Agglomerationen und damit die weitere Zersiedlung des Landes fördern. Die Umsetzung des zweiten Programms führt auch zu einer Erhöhung der Fahrleistungen. Damit steigt die Belastung durch Lärm, Luftschadstoffe, Feinstaub und Klimagase. **Aus diesem Grund sehen wir in den Agglomerationsprogrammen eine weitaus bessere Lösung und setzen uns für deren ausreichende Finanzierung ein.**

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

- In der zweiten Programmbotschaft werden die Projekte zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz aus den ehemaligen Modulen 2 und 3 erneut bewertet und den Modulen 1 bis 4 zugeordnet. Nach deren Inbetriebnahme entstehen zusätzliche Aufwendungen von jährlich rund 80 Millionen Franken, finanziert über die SFSV, die damit noch mehr unter Druck kommen wird.
- Die neue Priorisierung beruht auf der aktualisierten Analyse der Engpässe im Nationalstrassennetz, der Darstellung der Massnahmen zur Beseitigung sowie der aktualisierten Priorisierung der Projekte. **Gestützt darauf beantragt der Bundesrat die Freigabe der finanziellen Mittel für drei weitere Projekte. Diese umfassen ein Investitionsvolumen von 995 Millionen Franken und sollen dem Modul 1 zugeordnet werden.** Es handelt sich um die Projekte zwischen Meyrin/Vernier und Le Vengeron, zwischen Luterbach und Härkingen sowie zwischen Andelfingen und Winterthur.
- **Im Vertrauen darauf, dass die im Vernehmlassungsbericht dargestellten Analysen umfassend und in Absprache mit den betroffenen Kantonen vorgenommen worden sind, stimmen wir der vorgeschlagenen Zuteilung der Projekte zu.**

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?

- Modul 1 umfasst neu Projekte mit einem Investitionsvolumen von rund 2,3 Milliarden Franken. In Modul 2 befinden sich Projekte, die mit dem verbleibenden Investitionsvolumen von rund 3,2 Milliarden Franken finanziert werden sollen, dies entspricht dem Beschluss gemäss IFG. Planerisch weiterverfolgt werden sollen gemäss Bundesrat in Modul 3 nun aber auch weitere, nicht finanzierte Projekte im Umfang von rund 6 Milliarden Franken. **Wir lehnen die Absicht des Bundesrats, zusätzliche Mittel von 6 Milliarden Franken bereit zu stellen, ab.**
- Argumentiert wird mit der Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des Netzes, der Zunahme der Staustunden und einer erwarteten weiteren starken Zunahme der Fahrzeugkilometer im motorisierten Personenverkehr bis 2030. Diesem angenommenen „Automatismus“ gegenüber steht, dass 2012 das Verkehrswachstum und damit auch die Zahl der Staustunden weniger stark anstieg als in den Vorjahren, wie aus dem Nationalstrassen-Jahresbericht 2012 des ASTRA hervorgeht. Im Vergleich zu den vorangegangenen Jahren ist der steile Wachstumstrend gebremst worden.
- **Wir zweifeln die Notwendigkeit und den Sinn eines zusätzlichen Ausbaus des Strassennetzes im genannten Umfang an.** Es wird ein Verkehrswachstum vorausgesetzt, das sich so nicht erfüllen muss bzw. mit gezielten Massnahmen vermieden werden kann. Der geplante Ausbau der öV-Infrastrukturen und die Agglomerationsprogramme sollen vielmehr zu einer Verlagerung auf den öV führen. Dies ist auch im Hinblick auf die **Energiewende** von grösster Bedeutung.

- **Lösungen im Verkehrsbereich müssen zu weniger motorisiertem Individualverkehr in und um die Kernstädte und in den Agglomerationen führen und sollen Lärm, Luftverschmutzung und die Anzahl Unfälle reduzieren. Die Verkehrspolitik muss so gestaltet werden, dass sie den Klimaschutz fördert und den CO₂-Ausstoss maximal reduziert. Ein weiteres Strassenausbauprogramm von 6 Milliarden Franken läuft diesem Ziel entgegen.**
- Der Ausbau der Strassen würde auch zu einer Konkurrenzierung der Angebote des öffentlichen Verkehrs führen. Im Hinblick auf die geplanten Infrastrukturausbauten beim ÖV wäre das kontraproduktiv und ein falsches politisches Signal.
- Erst ab 2017 werden die Mittel für den Agglomerationsverkehr in vollem Umfang der Umsetzung der Agglomerationsprogramme zu Gute kommen. **Wir sind der Meinung, dass eine frühere und vor allem umfassendere Finanzierung der Agglomerationsprogramme verkehrspolitisch und wirtschaftlich die bessere Option wäre als neue Nationalstrassenprojekte.**
- **Grundsätzlich sind wir der Meinung: Ein Ausbau des Netzes darf nur aufgrund eines neuen Netzbeschlusses ins Auge gefasst werden. Dieser muss dem fakultativen Referendum unterstehen.** Die SP erachtet es als demokratiepolitisch fragwürdig, sollte das Autobahnnetz ohne Mitsprachemöglichkeit des Volkes ausgebaut werden. Analog zu den Eisenbahngrossprojekten (insbesondere Bahn 2000) sollen im Nationalstrassenbereich die **Vorlage zum Netz und jene zur Finanzierung in separaten Beschlüssen** gefasst werden.
- Insbesondere auch was den Güterverkehr betrifft, der gemäss Prognosen in Bezug auf die Verkehrsleistungen auf der Strasse stark zunehmen wird, braucht es andere Massnahmen als Strassenausbauten. **Eine verstärkte Verlagerung auf die Schiene ist gerade auch im Binnengüterverkehr eine Notwendigkeit. Die SP sieht im Güterverkehr in der Fläche eine Aufgabe des Service public und äussert sich in der Vernehmlassung zum Binnengüterverkehr denn auch entsprechend.**
- **Mit der Motion 10.3881 "Zukunft des Schienenverkehrs in der Fläche" hat das Parlament den Bundesrat beauftragt, eine Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche zu erarbeiten. An dieser Zielsetzung ist festzuhalten. In diesen Bereich investierte Mittel dürften in Bezug auf die Verstetigung des Verkehrsflusses mehr Wirkung erzielen als zusätzlicher Beton. Zugleich werden die Strassen damit auch sicherer.**

4. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

- Von Engpässen am stärksten betroffen sind die grossen Städte und Agglomerationen mit entsprechenden Auswirkungen auf Gesundheit und Lebensqualität der dort lebenden und arbeitenden Menschen.
- Wir wünschen uns eine Gesamtsicht in Bezug auf die Mobilitätsentwicklung. Diese soll namentlich die Raumplanung sowie die Energie- und Klimapolitik einbeziehen und zur Energiewende im Verkehrsbereich beitragen. Mobilität bedeutet nicht automatisch (mehr) Verkehr.
- Der Verbesserung des Verkehrsflusses auf den verschiedenen Strassennetzen (Verkehrsmanagement) sollte höhere Bedeutung beigemessen werden. Massnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses durch eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit bei Verkehrsüberlastung (Einsatz dynamischer Geschwindigkeitsanzeigen) oder Stauwarnungen können beispielsweise einen Beitrag leisten.

- Ein Überholverbot für LKW („Elefantenrennen“) dürfte ebenfalls entlastend wirken. Dieses Verbot kann beschränkt auf Tageszeiten mit hohem Verkehrsaufkommen oder unbeschränkt auf bestimmten Strecken vorgesehen werden.
- Wir sind auch der Meinung, dass das Road pricing als Pilotprojekt (über ein befristetes Bundesgesetz) eingeführt werden sollte.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen
SP Schweiz



Christian Levrat
Präsident SP Schweiz



Chantal Gahlinger
Politische Fachsekretärin SP Schweiz