

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 Ausbauschnitt 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 Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen 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

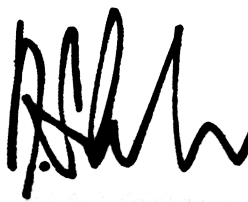
Frage 9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

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