

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

netzplanung@astra.admin.ch

Bern, 29. April 2022 sgv-ml/ap

Vernehmlassungsantwort: Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024 – 2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

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.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv befürwortet die Vorlage.

Im Einzelnen nehmen wir gemäss Fragebogen wie folgt Stellung:

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Wie auch bei der letzten Vernehmlassung zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020 – 2023 sowie dem Ausbauschnitt 2019 unterstützt der sgv den Ausbau des Nationalstrassennetzes. Nationalstrassen dienen der verkehrlichen Erschliessung der Schweiz und sind besonders für KMU von Bedeutung, da 74 % des gewerblichen Güterverkehrs auf Nationalstrassen getätigt wird. In den letzten Jahren hat die Überlastung des Nationalstrassennetzes stetig zugenommen; ein Trend, welcher sich gemäss UVEK in den kommenden Jahren überproportional fortsetzen wird. Durch diese Überlastungen entstehen Staus, welche hohe volkswirtschaftliche Kosten nach sich ziehen sowie Individualverkehr und KMU gleichermaßen belasten. Denn bei Zeitverzögerungen leidet die Produktivität. Die vorgeschlagenen Kapazitätserweiterungen sind daher dringend angebracht. Der Ausbau des Nationalstrassennetzes reduziert nicht nur Stau und unterstützt damit die Wirtschaftlichkeit und Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Schweiz, er führt auch zu einer Verringerung der Unfälle und trägt somit zur Verkehrssicherheit bei. Daher ist die Stossrichtung der Vorlage zum Kapazitätsausbau angebracht und wünschenswert. Des Weiteren befürwortet der sgv die Weitsichtigkeit der Planung und den Einbezug einer Vielzahl an Faktoren und Anforderungen (u. a. geplante Weiterentwicklungen der Bahninfrastruktur, Klimaschutzbestreben, Lärmschutzvorschriften etc.), welche bei der Erarbeitung der Vorlage an den Tag gelegt wurden.

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

Der Güterverkehr auf der Strasse ist ein wichtiges Thema, welches in der Vorlage zwar erwähnt, jedoch nicht in genügendem Masse berücksichtigt wird. Um den bestmöglichen Ablauf von Gütertransporten auf den Schweizer Nationalstrassen sicherzustellen, ist besonders die Investition in Ausbauten wie Abstellplätze und -buchten wichtig. Denn nur so kann den gesetzlichen Ruhezeitbestimmungen von Berufschaffeuern Rechnung getragen werden, was wiederum einen reibungslosen gewerblichen Güterverkehr erlaubt. Ein weiterer Aspekt, welcher in der Vorlage nicht stark genug zum Tragen kommt, ist die Koordination mit Agglomerationsprogrammen: Ohne adäquate Anschlussmöglichkeiten in der Agglomeration verlagern sich Engpässe lediglich und die Probleme können nicht zufriedenstellend behoben werden. Daher ist es von äusserster Wichtigkeit, die Schnittstelle zwischen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr effizient zu gestalten. Ausserdem gilt es zu erwähnen, dass Bestreben zu Kapazitätserweiterungen zwar ganz im Sinne des effizienten Verkehrsbewältigung ist, diese jedoch der Schliessung bestehender Lücken (wie z. B. bei der Zürcher Oberlandautobahn) unterzuordnen sind. Des Weiteren vermisst der sgv die nachhaltig orientierte Langfristperspektive des STEP Nationalstrassen, welche noch in der letzten Botschaft enthalten war. Um die Strassenverkehrsinfrastruktur von Morgen bedarfsgerecht weiterzuentwickeln, ist eine langfristige, an den demografischen und wirtschaftlichen Bedürfnissen ausgerichtete Planungskomponente unerlässlich. Zuletzt ist festzustellen, dass es bei der Umsetzung beschlossener Nationalstrassenprojekte oft zu Verzögerungen kommt. Um diese Verzögerungen zu reduzieren, schlägt der sgv vor, die Umsetzungsprozesse zu straffen. Dies betrifft unter anderem die in gewissen Fällen erforderliche mehrfache Ämterkonsultation.

3. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024 – 2027 nachvollziehbar?

Im beantragten Zahlungsrahmen werden keine Mittel für die planerische Weiterbearbeitung der Projekte aufgeführt, welche sowohl für bereits beschlossene wie auch für die neu dem Ausbauschnitt 2023 zugeordneten Projekte benötigt werden. Folglich ist der Zahlungsrahmen entsprechend anzupassen.

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

Der sgv begrüsst die Aufnahme mehrerer NEB-Strecken Projekte wie z. B. der Zürcher Oberlandautobahn in das STEP Nationalstrassen. Diese Ausbauprojekte beseitigen wichtige regionale Engpässe und tragen damit zur Entlastung des Gesamtnetzes bei. Allerdings wurde der Grossteil der beantragten kantonalen Projekte, darunter z. B. die Bodensee-Thurtalstrasse und der Grenzübergang Bardonnex – Genf Flughafen – Le Vengeron – Nyon, nicht für das STEP Nationalstrassen berücksichtigt, sodass die belastenden Situationen in den betreffenden Gebieten noch länger bestehen bleiben. Obwohl bei sieben der nicht aufgenommenen NEB-Strecken Projekte nach alternativen Lösungen gesucht werden soll, würde doch eine Aufnahme in das STEP Nationalstrassen eine raschere Projektbearbeitung und damit eine zeitnahe Beseitigung belastender Engpässe begünstigen. Die Aufnahme zusätzlicher kantonalen Projekte ist daher angebracht.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Grundsätzlich beurteilt der sgv die Zuteilung der Projekte zu den Realisierungshorizonten sowie dem Ausbauschnitt 2023, nebst den oben erwähnten Einschränkungen, als angemessen. Allerdings sollte die Realisierung gewisser Projekte mit einem übermässigen Problemdruck, wie z. B. die Zürcher Oberlandautobahn, in einen früheren Realisierungshorizont als erst 2040 aufgenommen werden. Auch bereits beschlossene Projekte, wie z. B. die Kapazitätserweiterung Crissier sollten – in Zusammenarbeit mit den kantonalen Behörden – schnellstmöglich vorangetrieben werden, um die entsprechenden regionalen Engpässe zu beheben.

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine weiteren Bemerkungen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgV



Hans-Ulrich Bigler
Direktor



Michèle Lisibach
Ressortleiterin