



Grünliberale Partei Schweiz  
Monbijoustrasse 30, 3011 Bern

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

Per E-Mail an: [netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

27. April 2018

Ihr Kontakt: Ahmet Kut, Geschäftsführer der Bundeshausfraktion, Tel. +41 31 311 33 03, E-Mail: [schweiz@grunliberale.ch](mailto:schweiz@grunliberale.ch)

## **Stellungnahme der Grünliberalen zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Vorlagen und den Erläuternden Bericht zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit und nehmen dazu wie folgt Stellung:

### **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

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

Grundsätzlich unterstützen die Grünliberalen das Ziel, bei der Weiterentwicklung der Nationalstrassen ihre Funktionalität und Zuverlässigkeit zu erhalten und somit das Nationalstrassennetz zu betreiben, zu unterhalten und wo nötig gezielt auszubauen. Dabei gilt aber in jedem Fall das Prinzip «Intelligenz vor Beton».

Für die Grünliberalen ist wichtig, dass Massnahmen berücksichtigt und umgesetzt werden, die mithelfen, die Zunahme der Verkehrsnachfrage zu drosseln (Raumplanung, verkehrsträgerübergreifendes Mobility Pricing usw.), und welche andererseits die vorhandenen Kapazitätsreserven im Nationalstrassennetz primär mittels betrieblichen Massnahmen ohne grosse Ausbauten (z.B. Pannestreifen-Umnutzung) optimal nutzen.

Bei den Ausbauprojekten nehmen die Grünliberalen positiv zur Kenntnis, dass Projekte, die gleichzeitig der Stadt-reparatur dienlich sind, in den Ausbauschritt 2030 vorgezogen werden. Auch dass die gravierendsten Engpässe im Nationalstrassennetz beseitigt werden, wird von den Grünliberalen grundsätzlich mitgetragen. Dabei sind jedoch Überkapazitäten zu vermeiden und auf städtebauliche Verträglichkeit sowie auf gute Kostenwirksamkeit Wert zu legen.

Die Grünliberalen sind klar der Auffassung, dass der Kapazitätsausbau nicht beliebig fortgesetzt werden kann, auch wenn die Mobilitätsnachfrage weiter steigt. Vielmehr ist eine Strategie zu entwickeln, wie die Funktionalität der Nationalstrassen auch in Überlastungsphasen gewährleistet werden kann.

In diesem Rahmen und unter Berücksichtigung der nachfolgenden Bemerkungen sind die Grünliberalen mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden.

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

Aus Sicht der Grünliberalen wurden folgende Themen zu wenig berücksichtigt:

- Aufzeigen der absehbaren Auswirkungen der Entwicklung autonomer Fahrzeuge sowie des Car-Sharings auf Betrieb und Ausbau der Nationalstrassen.
- Abschätzung der Wirkung von Massnahmen zur Verkehrsentslastung (insbesondere in Spitzenzeiten) wie vermehrte Arbeit von zuhause aus (Home-Office) und Shared Offices in der Nähe des Wohnorts usw.
- Das absehbare Problem, dass der zunehmende Verkehr der Autobahnen vom Strassennetz der Kernstädte nicht mehr aufgenommen werden kann, wurde bisher nicht erläutert und bei den Kapazitätsausbauten nicht berücksichtigt.
- Generell fehlt eine Strategie, wie die Funktionalität der Nationalstrassen auch in Überlastungsphasen gewährleistet werden kann. Dazu ist eine „Strategie Anschlüsse“ erforderlich, die sicherstellt, dass nur noch so viel Verkehr ins Nationalstrassennetz einfahren kann, wie ausreichend Kapazitätsreserven vorhanden sind. Auch bei Ausfahrten in die Stadtzentren sind Stauräume erforderlich, so dass ein Rückstau auf die Stammstrecken vermieden werden kann.
- Im Übergang vom Nationalstrassen- ins städtische Strassennetz sind Infrastrukturen der kombinierten Mobilität und insbesondere Parkplatzinfrastrukturen inkl. Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge vorzusehen. Die Grünliberalen erinnern in diesem Zusammenhang an die Motion 18.3332 von Nationalrat Jürg Grossen, in der eine Zweckbindung der CO2-Sanktionen für Elektroauto-Ladenstationen gefordert wird.

**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?

Die vorgesehenen Massnahmen und der entsprechende Zahlungsrahmen für die vier Jahre 2020–2023 für Betrieb und Erhaltung, Anpassungen an die rechtlichen Vorgaben und für die Effizienzsteigerung erscheinen den Grünliberalen plausibel.

**Verpflichtungskredit für grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz, für den Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen und für die Planung von Projekten nach 2019**

Der Bundesrat schlägt vor, aus dem Realisierungshorizont 2030 die vier Vorhaben Crissier, Bypass Luzern inkl. Ergänzung Süd (Kriens – Hergiswil), Rotsee – Buchrain (Ausbau Nord) und die Umfahrung Le Locle dem Ausbauschnitt 2019 zuzuordnen.

Die Grünliberalen sind damit nur zum Teil einverstanden und lehnen ein Vorziehen sowie die Realisierung des Bypasses Luzern klar ab. Das Projekt Bypass Luzern schafft aus Sicht der Grünliberalen grosse Überkapazitäten (10 Autobahnfahrstreifen im Querschnitt Reussporttunnel) und städtebaulich unverträgliche Eingriffe entlang der Reuss (Vollanschluss Lochhof und Abschnitt zwischen den beiden Brücken der Reusseggstrasse). Die bestehende Nationalstrasse verläuft im städtischen Abschnitt bereits weitgehend in Tunnels und liegt somit bereits städtebaulich privilegiert im Vergleich zu andern Städten. Ausserdem ist der Problemdruck auf diesem Autobahnabschnitt im Vergleich mit andern Engpässen eher tief. Das Projekt Bypass Luzern widerspricht somit klar den

Vorgaben im Erläuternden Bericht (Ziff. 2.3.1), wonach dem haushälterischen Umgang mit den verfügbaren finanziellen Mitteln ein hohes Gewicht beigemessen wird und die Erweiterungsprojekte auf das Notwendige beschränkt werden und somit keine unverhältnismässigen Kosten verursachen.

Der entsprechend angepasste Ausbau des Projekts Ergänzung Rotsee – Buchrain („Ausbau Nord“), das Projekt Crissier und die Umfahrung Le Locle können aus Sicht der Grünliberalen dem Ausbauschnitt 2019 zugeordnet werden.

Antrag: Der Bypass Luzern ist zu teuer, muss als überdimensioniert beurteilt werden und ist deshalb weder vorzuziehen noch weiter zu verfolgen. Die Höhe des beantragten Verpflichtungskredits 2019 ist dementsprechend um 1'347 Mio. Franken zu reduzieren. Stattdessen soll eine angemessene, einfachere Lösung ausgearbeitet werden. Die Priorität ist auf den ÖV mit Tiefbahnhof Luzern auszurichten (Abstimmung mit dem STEP Bahninfrastruktur).

### Grössere Vorhaben

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

Die Kriterien zur Festlegung der grösseren Vorhaben werden als vernünftig beurteilt. Allerdings erachten die Grünliberalen isolierte Anlagen bereits dann als grössere Vorhaben, wenn ihre Kosten mehr als 300 Millionen Franken betragen, und fordern daher, dass das Parlament bereits ab diesem Betrag darüber entscheiden kann (Erläuternder Bericht, Ziff. 2.2.1: höher als 500 Mio.).

Antrag: Senkung der Kostenlimite zur Festlegung der grösseren Vorhaben.

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

Nachdem sich das Schweizer Stimmvolk für das Projekt der zweiten Röhre des Gotthard-Strassentunnels ausgesprochen hat, sind die Zuteilung der zweiten Röhre des Gotthard-Strassentunnels zu den grösseren Vorhaben und die Genehmigung eines entsprechenden Verpflichtungskredits in Höhe von 2,084 Milliarden Franken nachvollziehbar, auch wenn die Grünliberalen die zweite Röhre im Abstimmungskampf bekämpft haben und nach wie vor nicht vom Projekt überzeugt sind.

Im Hinblick auf die Realisierung stellt sich für die Grünliberalen jedoch die Frage der Priorisierung. Für die Grünliberalen sind gute Ausbauprojekte in Agglomerationen dringlicher als die zweite Röhre am Gotthard.

### Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP)

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

Es ist richtig, dass der Bund eine Langfristperspektive zum möglichen Endausbau des Nationalstrassennetzes vor Augen hat. Wichtig ist jedoch, dass alle Ausbauprojekte bezüglich Notwendigkeit, Kosten und Nutzen genau überprüft und kritisch hinterfragt werden.

Unter den nachfolgenden drei Vorbehalten sind die Grünliberalen mit der dargelegten Langfristperspektive des Nationalstrassennetzes einverstanden:

- Netzergänzungen sind generell nur noch als Ausnahmen vorzusehen. Intelligente und organisatorische Massnahmen und Anreizsysteme sind zu priorisieren. Dass für einzelne Agglomerationen Autobahn-Ringsysteme als Verkehrslösung ins Auge gefasst werden, wird von den Grünliberalen klar abgelehnt. Dieser Ansatz ist zu streichen.
- Kapazitätsausbauten können und werden an nachgelagerten Stellen neue Stauprobleme und Überlastungen verursachen. Dies gefährdet die Funktionalität des Nationalstrassennetzes und ist zu vermeiden.  
So ist beim Ausbauprojekt Aarau Ost – Birrfeld zu befürchten, dass die geplante Kapazitätserweiterung eine Netzhomogenität und einen neuen Engpass beim Bareggunnel und im Limmattal mit erneuten Staus und Verkehrszusammenbrüchen verursachen würde. Auf einen Kapazitätsausbau ist hier deshalb zu verzichten oder das Projekt in den Realisierungshorizont 2040 zu verschieben.

Antrag: In einer Studie ist eine alternative Lösung zum Ausbauprojekt Aarau Ost – Birrfeld zu suchen, welche auch die Netzhomogenität berücksichtigt und beispielsweise die erwünschte Redundanz im Grossraum Aarau – Zürich verbessert und das Limmattal entlastet.

- Bei Nationalstrassenabschnitten, die aus der Agglomeration radial in Richtung Stadtzentrum führen und insbesondere stark durch Pendlerverkehr geprägt sind, stellt sich die Frage, ob der zusätzliche Verkehr vom städtischen Strassennetz übernommen werden kann. Diverse Städte planen in entgegen gerichteter Absicht, den Verkehr auf ihrem Strassennetz zu reduzieren. Zudem ist zu vermeiden, dass Kapazitätsausbauten Vorschub für neue, raumplanerisch unerwünschte Siedlungsentwicklungen am äusseren Rand der Agglomerationen leisten. Deshalb ist es erforderlich, den Verkehr der Nationalstrasse auf die Kapazitäten des städtischen Strassennetzes abzustimmen. Anstelle von Kapazitätsausbauten auf diesen Nationalstrassenabschnitten, zumindest Richtung Kernstadt, sind vermehrt Dosierungskonzepte und generell Parkings (für Car-Sharing) bei den Einfahrten in Richtung Stadt zu realisieren. Car-Sharing entlastet den Pendlerverkehr auf der Nationalstrasse und im Stadtzentrum.

Antrag: Folgende Ausbauprojekte sind in den Ausbauschnitt 2040 zu verschieben und der Verkehrsfluss auf der Nationalstrasse stadteinwärts mit Dosiersystemen und Parkings an Einfahrten sicherzustellen:

- Coppet – Nyon
- Villars-Ste-Croix – Cossonay
- Schönbühl – Kirchberg
- Hagnau – Augst

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

Ja.

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

Wie bereits erwähnt beantragen die Grünliberalen, die Projekte Bypass Luzern und Aarau Ost-Birrfeld in den Ausbauschnitt 2040 zu verschieben resp. ganz zu streichen und dafür Projektalternativen zu prüfen.

Die Projekte Coppet – Nyon, Villars-Ste-Croix – Cossonay, Schönbühl – Kirchberg und Hagnau – Augst sind in den Ausbauschritt 2040 zu verschieben und der Verkehrsfluss auf der Nationalstrasse vorerst mittels Dosierungen und Parkings an den Einfahrten in Richtung Kernstadt sicherzustellen.

Positiv zu vermerken ist, dass Projekte, die eine Stadtreparatur unterstützen, wie z.B. in Basel und Bern, rasch realisiert werden sollen und im Realisierungshorizont 2030 enthalten sind.

## Weitere Bemerkungen

### 9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Im Fragenkatalog zur Vernehmlassung fehlt die Möglichkeit, sich zum Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2019 zu äussern. Wir haben daher vorstehend ein zusätzliches Kapitel eingefügt (zwischen den Fragen 3. und 4.), das gegebenenfalls auch hier berücksichtigt werden kann.

Zusammenfassend beantragen die Grünliberalen Folgendes:

- Anstelle folgender Projekte sind mittels Studien alternative Lösungen zu suchen:
  - N1 Aarau Ost – Birrfeld (Netzergänzungen prüfen)
  - N2 Bypass Luzern (einfachere, kostengünstigere Lösung ausarbeiten)
- Folgende Projekte sind in den Ausbauschritt 2040 zu verschieben:
  - Coppet – Nyon
  - Villars-Ste-Croix – Cossonay
  - Schönbühl – Kirchberg
  - Hagnau – Augst

Verkehrsplanung ist auch Raumplanung. Die Grünliberalen fordern eine klare Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet und eine entsprechend angepasste räumliche und verkehrspolitische Entwicklung. In den Städten ist eine Verdichtung auf bereits bebauten Flächen notwendig, um auch im Siedlungsraum Naherholungsgebiete und grüne Oasen zu erhalten und neue zu schaffen. Die Agglomerationen sollen auch in Zukunft noch attraktive Gebiete mit einer intakten Landschaft sein, was eine massvolle Verdichtung erfordert. Die Verkehrsplanung muss der Zersiedlung entgegenwirken und darf sie nicht verstärken.

Für die Grünliberalen ist der Lärmschutz wichtig. Sie begrüssen, dass im Rahmen des Ausbaus im Sinne von Anpassungen in den Lärmschutz investiert wird. Die Anstrengungen in diesem Bereich sind zu verstärken.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Prüfung unserer Anmerkungen und Vorschläge. Bei Fragen dazu stehen Ihnen die Unterzeichnenden gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Jürg Grossen  
Parteipräsident



Ahmet Kut  
Geschäftsführer der Bundeshausfraktion