

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

Per E-Mail an: netzplanung@astra.admin.ch

28. April 2022

Ihr Kontakt: Ahmet Kut, Co-Generalsekretär, Tel. +41 31 311 33 03, E-Mail: schweiz@grunliberale.ch

Stellungnahme der Grünliberalen zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Vorlagen und den erläuternden Bericht zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und nehmen dazu wie folgt Stellung:

Allgemeine Beurteilung der Vorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Teilweise. Es wurden wesentliche Elemente (noch) nicht berücksichtigt. Die Grünliberalen begrüßen, dass gewisse Projekte entfernt wurden, die zu wenig fundiert waren. Diese Arbeit ist konsequent weiterzuverfolgen, damit die weiteren Autobahnausbauarbeiten nur Projekte enthalten, die auch wirklich notwendig sind.

Die Grünliberalen haben drei allgemeine **Hauptkritikpunkte**:

1. Ein Teil der vorgesehenen Massnahmen ist nicht regional abgestützt (wie beispielsweise die St. Galler «Spange Güterbahnhof») und daher nur schwer umsetzbar.
2. Einem Teil der Projekte fehlt eine wirkliche Strategie (wie beispielsweise das Projekt Hagnau-Augst: überladenes Projekt im städtischen Raum).
3. Es wird viel zu wenig auf Ausgleichsmassnahmen für die einheimische Flora und Fauna gesetzt, und auch der Schutz oder die Wiederherstellung von Kulturland (wie beispielsweise mit Autobahnüberdachungen) wird nur sehr am Rande erwähnt.

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

Ja, siehe die Bemerkungen unter Punkt 1 und 2 des folgenden Abschnitts. Generell fehlt eine verkehrliche Zukunftsvision, welche eine Förderung der neuen Technologien umfasst. Die vorliegende Vernehmlassung konzentriert sich auf lokale Probleme, anstatt die grossen Linien im Auge zu behalten, ohne dabei regionale Anliegen zu vergessen.

Stellungnahme zu den übrigen Punkten gemäss Fragebogen

1. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?
Teilweise. Mit der zunehmenden Dekarbonisierung des Strassenverkehrs wird dessen künftige **Finanzierung** zu einer immer drängenderen Frage. Die Erträge der Mineralölsteuer sind rückläufig. Es braucht somit neue Finanzierungsmodelle, welche auch die Elektromobilität berücksichtigen. Den

Grünliberalen schwebt dafür eine leistungsabhängige (insbes. Distanz) Gebühr für die Verkehrsfinanzierung vor – analog zur LSVA.

Ansätze zur Verkehrsreduktion, Förderung der Elektromobilität (sowie zukünftige Technologien wie die Förderung von Wasserstofffahrzeugen) und damit von **Klima- und Umweltzielen** sind nicht erkennbar. Das Nationalstrassennetz sollte so angepasst werden, dass ein Minimum an Klima- und Umweltbelastung erreicht wird.

Die Grünliberalen begrüßen die **Produktion erneuerbarer Energien** auf Flächen der Nationalstrasseninfrastruktur sowie Massnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung der Nationalstrassen.

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

Nein. Die Vorlage ist faktisch nur auf die Agglomerationen ausgerichtet. Der Handlungsbedarf bei diesen Nationalstrassenabschnitten ist nachvollziehbar, speziell auf der A1 und A2, da die Nationalstrassen die Hauptachse des Strassenverkehrs bilden und das grösste Verkehrsaufkommen bewältigen müssen. Staus auf den Nationalstrassen wirken sich auch auf das angebundene Verkehrsnetz negativ aus. Generell haben die Grünliberalen bei den Ausbausritten der erwähnten Nationalstrassen eine ganzheitliche Betrachtung der Stadtanschlüsse vermisst.

Die Grünliberalen bedauern, dass der Ausbausritt 2023 praktisch nur auf den Verkehr in Agglomerationsnähe fokussiert ist. Wichtige problematische **Hauptstrassenabschnitte** in den Randregionen wie z. B. die Verbindung Bellinzona-Locarno sowie die Ortsdurchfahrten Netstal und Delémont sind nicht berücksichtigt. Auch für diese Strecken müssen Lösungen gefunden werden, die ein möglichst staufreies Strassennetz gewährleisten, ohne das Verkehrswachstum anzukurbeln.

3. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbausritt 2023?

Grundsätzlich ist die Zuteilung der Erweiterungsprojekte nachvollziehbar. Die Grünliberalen stellen jedoch gewisse Projekte in Frage. Es handelt sich dabei um folgende Projekte des Realisierungshorizonts 2023 und 2030:

→ **St. Gallen: Teilprojekte «Zubringer Güterbahnhof» und «Liebeggtunnel»:**

Die Hauptargumente gegen diese nicht zufriedenstellenden Teilprojekte:

- Kosten: Fr. 850 Mio. für 3 km Autobahnzubringer mit je einer Spur pro Richtung ist teuer. Mit diesem Betrag könnte im ÖV viel erreicht werden – zur Entlastung der Strassen.
- Die neue Strassenverbindung konkurrenziert direkt und indirekt den vor drei Jahren eröffneten, parallel verlaufenden Ruckhaldetunnel der Appenzeller Bahnen, mit welchem man den MIV reduzieren wollte. Hinzu kommt der verschobene Ausbau der S-Bahn St. Gallen auf ~2035, sehr zur Enttäuschung (fast) aller politischen Parteien in und um St. Gallen. Die Grünliberalen wünschen einen rascheren Ausbau der S-Bahn St. Gallen und keine St. Galler-Spange.
- Der Anschluss des Zubringers Güterbahnhof an die A1 wurde nur von und nach Zürich geplant. Für die Verkehrsbeziehung in Richtung St. Margrethen ist eine Fahrt durch das Stadtzentrum vorgesehen.

→ **Basel: fehlende Gesamtperspektive Rheintunnel:**

In der Region Basel führt die massive Verkehrsbelastung und Kombination von motorisiertem Privat- und Schwerverkehr bereits seit vielen Jahren zu regelmässigen Staus auf der Zufahrt nach Basel und beim Grenzübergang. Das ist ein verkehrspolitisches Problem, das gelöst werden muss. Der mittelfristig geplante Ausbau auf bis zu zehn Spuren zwischen Pratteln und Liestal/Augst sowie der geplante Rheintunnel werden jedoch langfristig nur zu einem weiteren Flaschenhals führen. Der Stau wird andernorts entstehen. Mittels intelligenter Verkehrssysteme wie bspw. eines Tröpfchensystems sowie einer besseren Verkehrsführung (wie bspw. mit einer Bündelung von einzelnen Verkehrsträgern, z.B. gewisse Spuren nur für Lastwagen) könnte der unnötige Stop- and Go-Verkehr reduziert werden.

Wir bitten Sie eine **Gesamtschau** im Raum Basel vorzunehmen, um die realen Verkehrsprobleme anzupacken und pragmatisch zu lösen, unter Berücksichtigung des Ansatzes «**Intelligenz statt Beton**». Sollten sich die ausgewiesenen Infrastrukturmassnahmen als unerlässlich herausstellen, ist eine teilweise Überdachung der Autobahn in Betracht zu ziehen. Ausserdem ist auf kurze «mehrspurige» Abschnitte möglichst zu verzichten, um nicht neue Flaschenhälse entstehen zu lassen.

→ **Schaffhausen: massiver Mehrverkehr durch Zusatzausbauten in Zusammenhang mit der Massnahme «Fäsenstaubtunnel»:**

Die Grünliberalen haben grundsätzlich keine Einwände gegen das Projekt Fäsenstaubtunnels, aber die Anschlussbauwerke im städtischen Raum, welche im Tunnelprojekt mehr oder weniger direkt integriert sind, sind zu umfangreich und werden zu einer weiteren Verkehrsverlagerung auf die Strasse führen. Das Tunnelprojekt ist daher als «Einzelobjekt» auszuführen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, aber ohne umfangreiche Anschlussbauwerke.

4. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Grünliberalen erwarten, dass neben den Ausbauprojekten vermehrt Massnahmen finanziert werden, welche der **Artenvielfalt von Flora und Fauna** dienen. Die einheimische Tier- und Pflanzenwelt wird nicht nur durch den Klimawandel, sondern auch durch den Verlust von Kulturland bedroht. Die Anstrengungen, welche bereits mit Wildtierübergängen u.ä. erreicht wurden, sind begrüssenswert, aber nicht ausreichend.

Das bereits verlorene Kulturland könnte wieder aufgewertet, aufgeforstet und wiederhergestellt werden, indem bei künftigen Ausbausritten neben den Massnahmen für den Strassenausbau auch Gelder für **Autobahnüberdachungen** an geeigneten Orten in Erwägung gezogen werden. Das hilft nicht nur Flora und Fauna, sondern auch den Menschen, die in der Nähe von Autobahnen wohnen und täglich Lärm ausgesetzt sind. Ausserdem könnte das überdachte Terrain für Bauland genutzt werden, was die Zersiedelung bremsen könnte.

Wir danken ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Prüfung unserer Anmerkungen und Vorschläge.

Bei Fragen dazu stehen ihnen die Unterzeichnenden sowie unsere zuständigen Fraktionsmitglieder, Nationalrätin Barbara Schaffner und Nationalrätin Katja Christ, gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Jürg Grossen
Parteipräsident

Ahmet Kut
Co-Generalsekretär