



Bundesamt für Raumentwicklung
Frau Bundesrätin
Doris Leuthard
3003 Bern

Per E-Mail an:

netzplanung@astra.admin.ch

Bern, 30. April 2018

Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP Nationalstrasse): Vernehmlassung

Stellungnahme des Schweizerischen Gemeindeverbands (SGV)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard

Mit Schreiben vom 17. Januar 2018 haben Sie dem Schweizerischen Gemeindeverband (SGV) das oben erwähnte Geschäft zur Stellungnahme unterbreitet. Für die Gelegenheit uns aus Sicht der rund 1'600 dem SGV angeschlossenen Gemeinden äussern zu können, danken wir Ihnen.

Einleitende Bemerkungen

Das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung der Schweiz nimmt laufend zu und damit auch das Verkehrsaufkommen bei allen Verkehrsträgern. Ein in sich gut abgestimmtes Verkehrsnetz für alle Mobilitätsformen dient der Wirtschaft und der ganzen Bevölkerung der Schweiz. Das Bahn- und Nationalstrassennetz verbindet alle Teile der Schweiz und entlastet insbesondere die Agglomerations- und innerstädtischen Strassennetze. Diese Entlastung schafft Reserven für flächeneffiziente Verkehrsarten wie öffentlichen Verkehr, Velo- und Fussverkehr. Ein entscheidender Erfolgsfaktor ist somit die optimale Abstimmung zwischen den nationalen Netzen und den Verkehrsinfrastrukturen der Agglomerationen und Städten.

Aus diesen Gründen hat sich der SGV auch für die Einführung des NAF eingesetzt, welcher die (Mit-)Finanzierung und somit auch die gegenseitige Koordination unbefristet sicherstellt.

Unsere detaillierte Einschätzung der Vorlage ist im Folgenden dargestellt. Sie orientiert sich am Fragebogen zur Vernehmlassung.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Im Grundsatz ja.

Die prioritären Anpassungen und Erweiterungen bis 2030 sind hauptsächlich in Agglomerations- und städtischen Räumen geplant. In diesen dicht besiedelten Gebieten ist es zwingend notwendig, dass bereits in der Planungsphase Massnahmen konkretisiert werden, wie die

Belastung der unmittelbaren Umgebung minimiert werden kann (z.B. Lärmschutz, städtebauliche Aspekte).

Anträge:

- Die Minimierung der Emissionen insbesondere im dichtbesiedelten Gebiet muss in Zukunft in der Gesamtplanung stärker gewichtet und als eigenes Ziel in STEP aufgenommen werden.
- Bei der Konkretisierung der einzelnen Projekte müssen Massnahmen zu städtebaulichen Aspekten und zum Lärmschutz ausgearbeitet und in die Planung der Umsetzung integriert werden.

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

Ja.

Die drei Programme Agglomerationsverkehr, STEP Strasse und STEP Schiene steuern das zukünftige Verkehrsnetz der Schweiz. Insbesondere den Schnittstellen zwischen den verschiedenen Infrastrukturen ist besondere Beachtung zu schenken (z.B. Anschlüsse der Nationalstrassen an das untergeordnete Netz, Parking Anlagen, Entwicklungen der Bahnhöfe etc.). Gerade in städtischen Regionen ist es unabdingbar, dass die Planungen zwischen allen Staatsebenen koordiniert und (Begleit-) Massnahmen eng abgestimmt werden, um negative Nebeneffekte zu vermeiden.

Zudem muss die gesamte Infrastruktur die für die Agglomerationsprojekte definierten Wirkungsziele unterstützen (also auch das Nationalstrassennetz).

Anträge:

- Die verantwortlichen Bundesämter sollen in einem verbindlichen Prozess festlegen, wie die Erarbeitung der drei Programme aufeinander abgestimmt werden. Dabei ist sicherzustellen, dass die Überlegungen von STEP Strasse und Schiene in die Entwicklung der Agglomerationsprogramme einfließen und umgekehrt. Im Weiteren ist es zwingend, dass auch die Koordination mit den Kantonen, Regionen, Städten und Gemeinden verbindlich in den Prozess integriert wird.
- In den Grossstädtischen Gebieten sind in Absprache mit den Standortgemeinden und –kantonen ortsspezifische Lösungen zu suchen und zu definieren.
- Die Ziele der Programme müssen unter Einbezug der kantonalen Fachkonferenzen noch besser abgeglichen werden. Auch die nationalen Infrastrukturen müssen in ihrer Wirkung die übergeordneten Ziele „Siedlungsentwicklung nach innen“, „weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch“ und „mehr Verkehrssicherheit“ unterstützen.

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?

Ja.

Grössere Vorhaben

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

Die Kriterien sind nachvollziehbar.

Der SGV begrüsst die Ausscheidung grösserer Vorhaben. Erstens hat das Parlament so die Möglichkeit, Vorhaben mit sehr grossen Auswirkungen im Detail zu diskutieren, ohne dadurch das gesamte Paket zu gefährden bzw. zu blockieren und zweitens wird dadurch vermieden, dass ein Grossteil des NAF-Kreditrahmens von einem Projekt aufgebraucht wird und so weitere notwendige Sanierungsmassnahmen blockiert würden.

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

Ja.

Das Projekt erfüllt die definierten Kriterien. Zudem wird durch diese Zuordnung und die Beantragung eines Verpflichtungskredits verhindert, dass prioritäre Projekte im National- und Agglomerations-Strassennetz blockiert werden (siehe Bemerkung unter Punkt 4).

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

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

Nein, nicht vollständig.

Der SGV lehnt die Zukunftsbilder bezüglich einem 6-spurigen Ausbau der Nationalstrassen in allen grosstädtischen Räumen und dem Aufbau von Redundanzen und Kapazitätsreserven zur Sicherstellung der Unterhaltsfähigkeit ab.

Der Ausbau der Netze ist ortsspezifisch zu planen und zu gestalten und die untergeordneten Netze und die alternativen Verkehrsträger sind in alle Überlegungen miteinzubeziehen.

Dazu braucht es, wie unter Punkt 2 gefordert, eine konsequente, übergreifende Planung unter Einbezug der kantonalen, regionalen und kommunalen Ebenen.

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

Der SGV äussert sich als nationale Organisation nicht zu einzelnen Projekten.

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

Der SGV begrüsst den Fokus auf die Beseitigung von Engpässen in den Agglomerationen, äussert sich aber als nationale Organisation nicht zu der Priorisierung einzelner Projekte.

Der SGV unterstützt den Grundsatz, dass die Projekte den öffentlichen Verkehr nicht konkurrenzieren sollen. Allerdings darf dieser Grundsatz nicht dazu führen, dass Projekte in Gebieten mit tiefem ÖV-Anteil generell schlechter eingestuft werden.

Antrag:

- Zur Beurteilung der Projekte muss eine regionale Analyse zu den Stärken und Möglichkeiten der verschiedenen Verkehrsträger in diesem Raum erstellt werden, damit

in Absprache mit den anderen Bundesprogrammen ein optimaler, ortsspezifischer Mix erreicht werden kann.

Weitere Bemerkungen

9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Aus Sicht des SGV ist es absolut zentral, dass die Projekte konsequent mit Massnahmen auf den regionalen und städtischen Netzen abgeglichen werden.

Antrag:

- In der Grobplanung der einzelnen Projekte muss festgehalten werden, wie, wann und mit wem diese Abstimmung erfolgen soll. Diese Planung ist anschliessend mit den betroffenen Kantonen, Regionen, Städten und Gemeinden zu diskutieren und verbindlich festzulegen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gemeindeverband

Präsident



Ständerat

Direktor



Hannes Germann

Reto Lindegger

Kopie an: Schweizerischer Städteverband, Bern