



Per Mail an: netzplanung@astra.admin.ch

Bern, 29. April 2022

Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbaus schritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur An- passung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz: Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne nutzen.

Inhalt der Vorlage

- *Mit dieser Vorlage unterbreitet der Bundesrat das **aktualisierte Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen**. Der Bundesrat hat die Erweiterungsprojekte, die für die Aufrechterhaltung der Funktionalität der Nationalstrassen notwendig sind, im STEP Nationalstrassen zusammengefasst. Die aus seiner Sicht prioritären Erweiterungen hat er dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen. Diese Vorhaben befinden sich schwergewichtig in den grossstädtischen Räumen, das heisst, sie lösen Probleme dort, wo der Handlungsdruck am grössten ist. Zudem leisten sie einen Beitrag zur städtebaulichen Aufwertung dichter Siedlungsgebiete und ermöglichen die Umsetzung zusätzlicher Massnahmen zur Entlastung der Siedlungsgebiete vom motorisierten Individualverkehr (MIV).
Der Bundesrat schlägt vor, aus dem Realisierungshorizont 2030 folgende fünf Vorhaben dem Ausbauschnitt 2023 zuzuordnen:*
 - a. Kapazitätserweiterung Wankdorf – Schönbühl*
 - b. Schönbühl – Kirchberg*
 - c. 3. Röhre Rosenbergtunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)*
 - d. Rheintunnel Basel*
 - e. 2. Röhre Fäsenstaubtunnel**Neu sollen drei vormals kantonale Vorhaben auf den NEB-Strecken ins STEP Nationalstrassen aufgenommen werden. Es handelt sich um folgende Vorhaben:*
 - f. Autobahnverbindung Bellinzona–Locarno*
 - g. Zürcher Oberlandautobahn*
 - h. die Umfahrung Netstal*
- *Gestützt darauf beantragt er einen **Verpflichtungskredit in der Höhe von 4.354 Mrd. Fr.** (Kostenstand 2020, exkl. MWST und Teuerung) für die Erweiterungsprojekte des Ausbauschnittes 2023 und die Planung der übrigen Erweiterungsprojekte (sowie den damit zusammenhängenden Landerwerb).*
- *Weiter beantragt er einen **Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027** für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen in der Höhe von **8.433 Mrd. Fr.** (nominal, 0,4 % Teuerung pro Jahr, inkl. MWST).*

Dies entspricht einem Finanzbedarf von 2.086–2.131 Mrd. Fr. pro Jahr. Der Löwenanteil entfällt mit Kosten von 1.113–1.139 Mrd. Fr. pro Jahr auf die Erhaltung der Nationalstrassen und ihrer technischen Einrichtungen. Die Anpassung der Anlagen an die aktuellen rechtlichen Vorschriften, die Normen und die Richtlinien erfordert bauliche Ergänzungen an der bestehenden Infrastruktur (Ausbau im Sinne von Anpassungen) im Umfang von 539–552 Mio. Fr. pro Jahr. Die verbleibenden 434–440 Mio. Fr. pro Jahr entfallen auf Massnahmen zur Sicherstellung der Betriebsbereitschaft und der Sicherheit des Nationalstrassennetzes, also auf den Betrieb.

- *Der Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss) aus dem Jahr 1960 sah vor, die N1 und die N3 mitten in der Stadt Zürich miteinander zu verbinden. Dieser Ansatz ist nicht mehr zeitgemäss und soll bereinigt werden. Der Bundesrat beantragt die dafür **nötige Anpassung des Netzbeschlusses** vorzunehmen.*

Grundsätzliche Bemerkungen der SP Schweiz

- Wir erachten die Pläne des Bundes für einen weiteren Ausbau der Nationalstrassen als grundsätzlich verfehlt. In Zeiten, in denen der Verkehr seine Emissionen zur Erreichung der Klima- und Umweltziele massiv reduzieren muss, **sind neue Erweiterungen des Strassennetzes ganz prinzipiell abwegig** und höchstens noch sehr punktuell und stark evidenzbasiert vertretbar.
- **Primär auf die Elektrifizierung der Fahrzeugflotten und ähnlicher Entwicklungen zu setzen** wie dies im erläuternden Bericht zum Ausdruck gebracht wird, **reicht bei Weitem nicht aus**, um die Klima- und Umweltziele der Schweiz zu erreichen. Dies schon gar nicht, wenn gleichzeitig die Kapazitäten für Autostrassen – wie in den Vorlagen vorgesehen – noch weiter erhöht werden.
- Die gemäss erläuterndem Bericht massgebende Begründung für den Ausbauschnitt 2023, dass die Nationalstrassen beziehungsweise deren Ausbau «das nachgelagerte Strassennetz entlasten und damit Raum für die Förderung des öffentlichen sowie des Veloverkehrs schaffen» würden, ist pauschalisierend und bleibt völlig im Status quo des immer noch überwiegend auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgerichteten Verkehrssystem Schweiz verhaftet. **An der heutigen Bedeutung des MIV unvermindert festzuhalten ist jedoch weder verkehrs- und raumplanungspolitisch ein gangbarer Weg** (Platzbedarf und Zersiedelung würden weiter voranschreiten) **noch ist dies energie- und klimapolitisch eine ernstzunehmende Option** (ein komplett auf erneuerbare Antriebe umgestellter PW- und LKW-Fahrzeugpark im heutigen Ausmass ist in der Anschaffung sehr energie- und treibhausgasintensiv und danach im Betrieb auf ein kaum realisierbares Volumen an elektrischer Produktion angewiesen).
- Grundsätzlich liegt dem gewollten Ausbau der Nationalstrassen eine Herangehensweise, die einer selbsterfüllenden Prophezeiung gleichkommt: **Aufgrund prognostizierten Mehrverkehrs werden Infrastrukturen ausgebaut, welche diesen Mehrverkehr zu einem grossen Teil selbst induzieren**, anstatt dass – wie aus Klima- Umweltschutzgründen unbedingt angezeigt – alternative Massnahmen beschlossen werden, welche möglichem Mehrverkehr von Autos entgegenwirken. Diese verfehlt Wirkungskette gilt es verkehrspolitisch endlich zu überwinden.
- Über die gemachten grundsätzlichen Bemerkungen hinaus sind die mit dieser Vorlage präsentierten, im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms geplanten **konkreten Erweiterungsprojekte zu grossen Teilen auch aus regionaler verkehrspolitischer Sicht bedenklich**. So ist etwa in St. Gallen («Spange Güterbahnhof»), aber auch in Bern («Anschluss Wankdorf») der lokale Widerstand gegen die geplanten Erweiterungsprojekte gross. Und dies gerade deshalb, weil genau das Gegenteil der mit dieser Vorlage vorgeblich beabsichtigten Entwicklung befürchtet wird: Eine zusätzliche Belastung des städtischen Verkehrssysteme, und nicht deren Entlastung (siehe dazu auch unten).

- Die SP Schweiz kann daher dem mit dieser Vernehmlassung vorgeschlagenen Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen sowie dem entsprechend beantragten Verpflichtungskredit nicht vollständig zustimmen. Wir lehnen einige Ausbaupläne der Nationalstrassen des Ausbaus 2023, welche über den Ausbau im Sinne von Anpassungen hinausgehen, ab.
- Wir befürworten hingegen die Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 sowie die Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz. Erstere erklärtermassen, ohne über das Wissen zu verfügen, um die verschiedenen aufgelisteten Unterhalts-, Betriebs- und Anpassungsarbeiten beziehungsweise die dafür jährlich vorgesehenen Budgetposten im Detail beurteilen zu können.

Detaillierte Würdigung der Vorlage auf Basis des Fragebogens

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, aus folgenden Gründen:

- a) Wir lehnen gewisse Ausbauten im Sinne von Kapazitätserweiterungen der Nationalstrassen aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutz ab (Begründung siehe Antwort auf Frage 2).
- b) Den vorsorglichen Landerwerb von Nationalstrassenprojekten, die noch nicht per Bundesbeschluss STEP Strasse beschlossen worden sind, wie er nun in Vorlage 3 dem Parlament unterbreitet werden soll, lehnen wir aus demokratiepolitischen, rechtlichen und raumplanungspolitischen Gründen klar ab.
→ Wir fordern deshalb, den **Verpflichtungskredit von Vorlage 3 entsprechend um 300 Mio. zu kürzen** (dieser Betrag entspricht den Kosten «Projektierung und Landerwerb», vgl. erläuternder Bericht, S. 60) **und Bst. b von Art. 1 ersatzlos zu streichen**.
- c) Projekte, die Pannestreifen-Umnutzungen enthalten, erfüllen unserer Ansicht nach sämtliche gesetzlichen Kriterien für die referendumsfähigen Projektlisten des Strategischen Entwicklungsprogramms Strasse und sind deshalb bei den jeweiligen STEP-Ausbaustritten aufzuführen. Grundsätzlich stellen wir uns gegen die Umnutzung von Pannestreifen mit dem Ziel der Kapazitätserweiterung der Nationalstrassen.
- d) Die im erläuternden Bericht aufgeführten Ziele für das Nationalstrassennetz (Verfügbarkeit, Leistungsfähigkeit, Wert- und Substanzerhalt, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit, Verträglichkeit und Biodiversität) und die dort aufgeführten Definitionen dieser Begriffe gehen zum Teil über die von Volk und Ständen beschlossene Verfassungsbestimmung zum NAF hinaus (vgl. erläuternder Bericht, S. 21).

Die Ziele «Verfügbarkeit» und «Leistungsfähigkeit» lehnen wir in der im erläuternden Bericht definierten Form aus folgenden Gründen klar ab:

- Gemäss Zweckartikel des NAF-Gesetzes dienen die Mittel des Fonds «der effizienten und umweltverträglichen Bewältigung der für eine leistungsfähige Gesellschaft und Wirtschaft erforderlichen Mobilität» (Art. 2 Abs. 1 NAFG). Eine leistungsfähige Gesellschaft und leistungsfähige Nationalstrassen sind aber keine Synonyme.
- In Art. 83 der Bundesverfassung ist ausserdem von Benutzbarkeit die Rede, nicht von einer «täglichen und lückenlosen» Verfügbarkeit. Der Bund muss und kann kein staufreies Vorwärtskommen sicherstellen. In Art. 83 der Verfassung ist von «ausreichendem» Nationalstrassennetz die Rede und nicht von einem leistungsfähigen im Sinne von attraktivem Nationalstrassennetz. Das Ziel des Wert- und Substanzerhalts für Nationalstrassen ist völlig ausreichend. Einen Ausbau lehnen wir entschieden ab.

Die Nationalstrassen-Ziele «Wert- und Substanzerhalt», «Sicherheit», «Wirtschaftlichkeit», «Verträglichkeit» und «Biodiversität» unterstützen wir hingegen und fordern den Bund auf, den Einsatz der finanziellen Mittel für das Nationalstrassennetz verstärkt auf diese Ziele auszurichten.

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

Ja:

- Wir beurteilen den erläuternden Bericht des Bundesrat als lückenhaft. Es fehlt ein Denken in verschiedenen Szenarien. Anstelle von rein angebotsseitigen Ausführungen zur Deckung einer angeblichen Nachfrage wäre der Bund in der Pflicht, die Entwicklung der Verkehrsnachfrage auf Nationalstrassen aktiv zu beeinflussen, wie dies aus Gründen des Klima- und Umweltschutzes dringend nötig ist.
Stattdessen wird im erläuternden Bericht die Notwendigkeit der geplanten Ausbauten der Nationalstrassen mit den Prognosen der Verkehrsperspektiven des UVEK begründet, denen wiederum alle Erweiterungsprojekte der Realisierungshorizonte 2030 und 2040 als realisiert hinterlegt sind (erläuternder Bericht, S. 11, Fussnote 7). Dieses unsinnige tautologische Vorgehen lehnen wir ab.
- Wir begrüssen grundsätzlich, dass im Erläuternden Bericht (S. 58) auf die Prüfung von Carpool-Lanes als eine der Massnahmen zur «effizienteren Nutzung des Bestehenden» verwiesen wird. Wir fordern aber diesbezüglich konkrete Massnahmen: wenn tatsächlich im Rahmen des STEP Nationalstrassen zusätzliche Autospuren gebaut werden, sollen diese zusätzlichen Spuren im Hinblick auf einen möglichst klimafreundlichen zukünftigen Verkehr für Autos mit mehreren Insassen reserviert werden.
- Wir stellen ausserdem fest, dass wir bei vielen mit dem Nationalstrassenbau eng zusammenhängenden Politikfeldern mit einem nicht akzeptierbaren Zustand konfrontiert sind. Der Bund hat die Pflicht, dafür zu sorgen, dass die von ihm beschlossenen gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden. **Die Nationalstrassenplanung muss aktiv so gestaltet werden, dass gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden können, insbesondere ...**
 - ... müssen gemäss Klimastrategie des Bundesrates bis spätestens 2050 Netto Null Treibhausgase erreicht werden und für den Sektor des (Land-)Verkehrs ist dies schon vor 2050 notwendig.
 - ... muss der Verbrauchsrichtwert für die Nutzung fossiler Energien gemäss der von Parlament und Volk beschlossenen Energiestrategie 2050 gesenkt werden kann (Art. 3 EnG).
 - ... muss das aktuell gültige Sektorziel Verkehr der aktuellen Schweizer Klimapolitik eingehalten werden, wonach die CO₂-Emissionen des inländischen Verkehrs nicht höher als 1990 sein dürfen (CO₂-Verordnung).
 - ... müssen sämtliche aktuell gültigen Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung LRV eingehalten werden.
 - ... müssen sämtliche aktuell gültigen Grenzwerte der Lärmschutzverordnung LSV eingehalten werden.
 - ... muss das aktuell gültige Verlagerungsziel für den alpenquerenden Güterverkehr (GVVG) eingehalten werden.
 - ... müssen die internationalen Verpflichtungen eingehalten werden, welche die Schweiz durch Unterzeichnung des internationalen Klima-Abkommens von Paris eingegangen ist (Reduktionsziel von –50% Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber 1990).
- Schliesslich muss der Bund auch respektieren, dass verschiedene Städte und Gemeinden (meist aufgrund von Volksentscheiden) sich ehrgeizigere Ziele gesteckt haben und vollständig auf Verkehr induzierende Massnahmen auf Nationalstrassen auf dem Territorium dieser Gemeinden verzichten. Dies gilt insbesondere für:
 - kommunale Ziele zum Modal-Split
 - kommunale Ziele zur 2000-Watt-Gesellschaft
 - kommunale Netto-Null-Ziele von Städten (z.B. Winterthur 2040)
- Das Nationalstrassennetz soll ausschliesslich auf eine Art und Weise verändert werden, welche die Erreichung dieser gesetzlichen Ziele des Bundes und der Gemeinden erleichtert. Eine das Verkehrswachstum zumindest hemmende Nationalstrassenpolitik des Bundes ist deshalb dringend nötig.

- Auch die im Zweckartikel des NAF-Gesetzes festgelegten Bestimmungen sind unserer Ansicht nach nur ungenügend erfüllt worden. Das Nationalstrassenfonds-Gesetz sagt, dass Gelder aus der Strassenkasse NAF nur unter folgenden Bedingungen ausgegeben werden dürfen:
 - ... wenn eine Gesamtschau des Verkehrs vorliegt: Eine solche wurde beispielsweise in Bezug auf die Effekte des Ausbaus der Nationalstrassen auf den öffentlichen Verkehr (öV) im erläuternden Bericht dargelegt. Allerdings ist es für uns unverständlich, dass diese Abwägung zum Schluss kommt, dass «Eine gewisse Konkurrenzierung des öffentlichen Verkehrs durch die strassenseitige Verbesserung [...] nicht ausgeschlossen werden [kann]» (erläuternder Bericht, S. 67f.) und trotzdem an einem fortschreitenden Ausbau der Nationalstrassen festgehalten wird. Mit einem solchen Vorgehen kann die anzustrebende Modalsplitverschiebung weg vom Auto- und hin zu mehr öV- und Langsamverkehr nicht erreicht werden.
 - ... wenn wirkungsvolle Alternativen gegenüber neuen Infrastrukturen vorgezogen werden: Hier sind aus unserer Sicht Massnahmen zur Verkehrsvermeidung wie beispielsweise die Attraktivitätssteigerung von Homeoffice einem Nationalstrassenausbau vorzuziehen.
 - ... wenn der Schutz der Umwelt beachtet wird: Diesem Aspekt wird aus unserer Sicht klar zu wenig Rechnung getragen: So ist beispielsweise besonders stossend, dass die Spurerweiterung zwischen Wankdorf, Schönbühl und Kirchberg einen weiteren Flächenverbrauch zur Folge hat (erläuternder Bericht, S. 56).
 - ... wenn die Erschliessung von Berggebiete oder Tourismusregionen verbessert wird: Dies erscheint uns bei den aktuellen Ausbauprojekten in Basel, St. Gallen, Bern und Schaffhausen nicht der Fall zu sein.

Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 für den Betrieb und den Unterhalt sowie für den Ausbau im Sinne von Anpassungen

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

- Wir unterstützen den Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen – allerdings mit Ausnahme der Ausgaben für die Umnutzung von Pannestreifen (siehe Kommentar zu Frage 1).
- Insbesondere begrüssen wir die Produktion erneuerbarer Energien auf Flächen der Nationalstrasseninfrastruktur, sowie Massnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung von Anwohner:innen der Nationalstrassen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

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

- In Bezug auf Neubau- und Engpassbeseitigungsprojekten ist das Programm unseres Erachtens vollständig; es sollen keine weiteren Projekte hinzugeführt werden.
- In Bezug auf die vorgeschlagenen Projekte ist die Projektliste nicht vollständig, sondern unseres Erachtens überladen (siehe Kommentare zu «Ausbauschnitt 2023»).

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

- Ausbauschnitt 2023: siehe Kommentare zu den einzelnen Projekten unten.
- Realisierungshorizonte: Zu den Projekten die gemäss aktuellem Stand der Planung dem «Realisierungshorizont Weitere Ausbauten 2030», «Realisierungshorizont 2040» oder den «Weiteren Realisierungshorizonten» zugeordnet sind, werden wir uns zu einem späteren Zeitpunkt äussern – spätestens, wenn deren Planung hinreichend fortgeschritten ist, so dass Kredite notwendig werden.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Zur Bodensee-Thurtal-Strasse BTS (unter «Vorhaben, die der Bund grundsätzlich überprüft»¹)

- Entsprechend der anerkannten Beurteilungskriterien gehört die BTS in keinen der Realisierungshorizonte. Da sind wir mit dem ASTRA gleicher Meinung. Gegen den Bau der BTS sprechen folgende Punkte:
 - Das schlechte Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss dem neusten Planungsstand betragen die Kosten über 1.6 Mrd. Für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-17 500 ist das kein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis.
 - Umweltschutz und Kulturlandverbrauch: Die BTS führt im zu einem enormen Verbrauch an Kulturland. Die Nachteile für die Landwirtschaft wie auch die Biodiversität des Thurgaus stehen in einem schlechten Verhältnis zum Nutzen der BTS.
 - Kein grösster Handlungsdruck: Ein Vergleich mit den DTV-Zahlen anderer Strecken des schweizerischen Nationalstrassennetzes zeigt, dass die grössten Probleme sicher nicht im Thurgau liegen. Die Probleme im Thurtal liegen beim regionalen Ziel- und Quellverkehr.
 - Bedürfnisse des nationalen und internationalen Verkehrs: Die BTS beseitigt keine Engpässe des nationalen oder internationalen Verkehrs massgeblich.
 - Problemverlagerung: Der Ausbau der Thurtalstrecke würde dazu führen, dass noch mehr Autos Richtung Winterthur und Zürich fahren und dort noch mehr Staus verursachen.
 - Die Konkurrenzierung des öV: Die Strecke Romanshorn-Zürich ist sehr gut ausgebaut mit einem Halb-Stunden-Takt und Buszubringern an die Schnellzug-Stationen.
- Verbesserungswürdig ist im Thurtal:
 - Die Lärm- und Luftbelastung: Die Belastung durch Lärm und Abgase ist in einzelnen Gemeinden des Thurtals recht hoch. Diese Probleme müssen mit punktuellen Massnahmen gelöst werden.
 - Die Sicherheit insbesondere der schwächsten Verkehrsteilnehmenden: Auch dieses Problem kann mit an die Umgebung angepassten Projekten besser gelöst werden als mit einer Hochleistungsstrasse. Sichere Velowege und Fussgängerübergänge sind gefragt.
- Nicht zu vergessen ist, dass der Bau einer BTS auch den Bau einer Anschlussstrasse nach Kreuzlingen (OLS) zur Folge hätte, welche das Erholungsgebiet des östlichen Seerrückens stark in Mitleidenschaft ziehen würde.

Zum Projekt «Lugano-Süd – Mendrisio» (unter «Konkretisierung weiterer Erweiterungsprojekte im Rahmen von generellen Projekten»)

- Wir sind mit den Wartungsarbeiten einverstanden, die bereits auf diesem Abschnitt, in den Tunnels und anderswo durchgeführt werden.
- Andererseits sind wir gegen die Ausweitung der A2 auf diesem Abschnitt.
- Wir sind zudem enttäuscht, dass der Bundesrat die Lösung für zielführend hält und in Anbetracht des Projektfortschritts sogar beschlossen hat, die Arbeiten vom Zeithorizont 2040 auf den Zeithorizont 2030 zu verschieben. Dies, ohne die Bedenken und Einwände der Bevölkerung, der Umweltverbände, einiger Gemeinden und Parteien zu berücksichtigen.
- Die Probleme auf dem betreffenden Autobahnabschnitt treten vor allem in nördlicher Richtung zwischen 7.00 und 8.30/9.00 Uhr und in südlicher Richtung zwischen 17.00 und 18.30 Uhr auf. Dies aufgrund des Pendlerverkehrs, der sich zu mehr als der Hälfte aus Grenzgän-

¹ Sieben Vorhaben der Kantone betreffen Abschnitte mit einem relevanten Problemdruck. Die Vorhaben sind teils veraltet oder es bestehen Zweifel am gewählten Lösungsansatz, an der Kompatibilität mit den übergeordneten Grundsätzen des Bundes oder an der Wirtschaftlichkeit. Auf diesen Abschnitten wird der Bund den Variantenfelder noch einmal öffnen und zusammen mit den betroffenen Kantonen, Regionen sowie Gemeinden grundsätzliche Alternativen prüfen. (Erl. Bericht, S. 41 ff.)

ger:innen zusammensetzt. Wir sind der Meinung, dass die Möglichkeiten zur Verringerung des Verkehrsaufkommens während der Hauptverkehrszeiten nicht voll ausgeschöpft werden: Die Massnahmen sollten mit grösserer Überzeugung und mit mehr Mitteln umgesetzt werden, einschliesslich finanzieller Anreize, wie z.B. Werksverkehr, Carsharing und Parkplätze an der Grenze (Italien).

Ausbauschritt 2023 - Kommentare zu den einzelnen Projekten

a. *Kapazitätserweiterung Wankdorf – Schönbühl (Bern, N1)*

b. *Schönbühl – Kirchberg (Bern; N1)*

- **Grundsätzliche Haltung:** Die beiden Erweiterungsprojekten im Grossraum Bern sehen einen massiven Kapazitätsausbau vor. Die Bezeichnung des Projektes als «Engpassbeseitigung» scheint uns daher etwas irreführend, da die Kapazitäten auf einer längeren Strecke ausgebaut werden sollen. Dieser massive Kapazitätsausbau würde nebst der Verbesserung der verkehrlichen Situation viele Nachteile mit sich bringen, die aus unserer Sicht in der vom Bundesrat vorgenommenen Kosten-Nutzen-Analyse zu wenig berücksichtigt worden sind:
 - So führt die **enorme Flächenbeanspruchung** («Bei der Spurerweiterung zwischen Wankdorf, Schönbühl und Kirchberg ist ein Bodenverbrauch unvermeidbar»; erläuternder Bericht S. 56) durch zusätzliche Fahrspuren zu **mehr Bodenversiegelung** und hat negative Auswirkungen auf das Grundwasser sowie auf die Landschaft. Die mit dem Ausbauprojekt einhergehende, zusätzliche Bodenversiegelung ist mit der Bodenstrategie des Bundesrates nicht vereinbar.
 - Zudem führt die dadurch generierte höhere Verkehrsleistung wiederum zu **stärkeren Emissionen von Luftschadstoffen und Klimagasen** sowie grundsätzlich zu einem **höheren Energieverbrauch**.
 - Auch werden durch das Projekt **sehr grosse Mengen an Ressourcen verbraucht**. Diese provozieren über den gesamten Lebenszyklus bei deren Produktion (Abbau, Verarbeitung), Instandhaltung als auch Entsorgung nicht nur einen enormen CO₂-Ausstoss, sondern auch einen hohen Energieverbrauch.
 - Kapazitätsausbauten dieser Dimension scheinen des Weiteren **schwierig vereinbar mit der Klimastrategie 2050**, in der sich der Bundesrat zum Ziel gesetzt hat, die **Treibhausgasemissionen bis 2050 auf Netto-Null** zu senken. Angesichts der Tatsache, dass im Jahr 2019 der Strassenverkehr für rund 32% der CO₂-Emissionen in der Schweiz verantwortlich war, zielen derartige Infrastrukturvorhaben, die zweifelsfrei mehr Verkehr zur Folge haben werden, in die falsche Richtung.
- **Folglich spricht sich die SP Schweiz klar gegen einen weiteren Kapazitätsausbau des Nationalstrassennetzes in Bern-Nord und somit gegen die beiden Vorhaben aus.** Die beiden Erweiterungsprojekte a. *Wankdorf-Schönbühl* und b. *Schönbühl-Kirchberg* sollen im Ausbausschritt 2023 nicht freigegeben werden. Stattdessen soll der Bund zuerst die Frage der Zweckmässigkeit einer Engpassbeseitigung im Rahmen Bern-Nord auf die Resultate einer Gesamtverkehrsbetrachtung in der Region Bern-Mittelland abstützen und damit auch seine eigenen Priorisierungsvorgaben für Erweiterungsprojekte berücksichtigen. Denn im erläuternden Bericht ist auf S. 48 als Kriterium zur Priorisierung unter anderem Folgendes erwähnt: «Abstimmung mit nachgelagertem Verkehrsnetz: Höher eingestuft werden Erweiterungsprojekte mit guten Lösungen für die Überbrückung der Schnittstelle zwischen der Nationalstrasse und dem nachgelagerten Verkehrsnetz. In Frage kommen dafür beispielsweise Verkehrsdrehscheiben.»

c. 3. *Röhre Rosenbergstunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) (St. Gallen; N1)*

- **Grundsätzliche Haltung:** Für uns ist die Verknüpfung der Spange Güterbahnhof mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel in der Vorlage funktional nicht nachvollziehbar. Wir fordern deshalb eine **Trennung dieser Bauvorhaben**, um der zunehmenden Integration des städtischen Verkehrsnetzes mit der Nationalstrasse entgegenzuwirken. Damit könnte ausserdem die Sanierung der Stadtautobahn zügig vorangetrieben werden.

- **Spange Güterbahnhof: Wir lehnen die Kapazitätserweiterung des Nationalstrassennetzes auf dem Gebiet der Stadt St.Gallen durch die Spange Güterbahnhof ab.** Es sprechen sowohl verkehrspolitische, ökologische wie auch städtebauliche Gründe dagegen. In ihrer Summe stellen die Pläne eine Übervorteilung des MIV gegenüber dem öV und dem Langsamverkehr dar und verhindern somit die Förderung zukunftsfähiger Verkehrsträger. Die Spange Güterbahnhof würde die St. Galler Innenstadt mit erheblichem Mehrverkehr belasten. Bereits angestossene Massnahmen zur Verkehrsreduktion würden sabotiert und Umlagerungsziele für Jahrzehnte verhindern – mit erheblichen Kosten für die Bevölkerung und die Umwelt. Auch die Tatsache, dass ein grosser Teil des Güterbahnhofsareals – eines der wichtigsten, zentrumsnahen Entwicklungsgebieten in der St. Galler Innenstadt – für einen Autobahnanschluss verbaut werden soll, ist aus städtebaulicher Sicht untragbar und widerspricht der Zielsetzung, St. Gallen als lebenswerte, urbane Stadt zu stärken. Darüber hinaus blockiert die Umsetzungsphase eine Entwicklung des Gebiets für Jahrzehnte. Gemäss städtischem Richtplan steht das Areal mit einer Fläche von mehr als zwei Hektaren als Standort für eine Neunutzung und Umstrukturierung zur Verfügung. Das Gebiet soll mit Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen als Teil des Stadtzentrums mit hoher Dichte gemischt genutzt werden. Auch soll ein neuer grösserer öffentlicher Platz und Raum für die Kultur angelegt werden. Des Weiteren würde der mit dem Projekt Spange Güterbahnhof verbundene massive Ausbau der Strassenverbindung Richtung Teufen die kürzlich stark verbesserte Verbindung der S-Bahn Richtung Appenzell (mit besseren schnelleren Verbindungen und besserem Rollmaterial) direkt konkurrenzieren und läuft somit verkehrspolitischen Zielen zuwider. (Für weitere Argumente gegen die Spange Güterbahnhof verweisen wir auf die Stellungnahme der SP Stadt St.Gallen).

d. Rheintunnel Basel (BS und BL; N2)

- **Grundsätzliche Haltung: Dieses Projekt unterstützen wir.** Obwohl es eine Erweiterung der Kapazität der Nationalstrassen in Basel-Stadt bedeutet, ist es doch die beste Lösung für die Entlastung der Siedlungsgebiete in Basel, die für die Bevölkerung tragbar ist. Wir machen aber darauf aufmerksam, dass parallel dazu entsprechende oberirdische Begleitmassnahmen umgesetzt werden müssen (Rückbau der Osttangente und damit verbunden eine Umnutzung der Strassenfläche). In den bzw. für die Quartiere muss eine gleichwertige Entlastung erfolgen.

e. 2. Röhre Fäsenstaubtunnel (Schaffhausen; N4)

- **Grundsätzliche Haltung: Wir unterstützen die zweite Röhre im Fäsenstaubtunnel** aus folgenden Gründen: Damit kann während den Spitzenverkehrszeiten ein Verdrängen des Binnen- und Ziel-Quellverkehrs auf das städtische Strassennetz verhindert werden. Zudem wird die Verkehrssicherheit auf der Nationalstrasse mit einer zweiten Tunnelröhre stark verbessert. Des Weiteren werden damit die Voraussetzungen geschaffen, um langfristig die bestehende Tunnelröhre sanieren zu können (eine Sanierung steht zwischen 2030 und 2040 an). Denn eine Sanierung ist unter Betrieb nicht möglich. Letztlich werden mit dem Ausbau der Nationalstrasse Umleitungen durch die Stadt vermieden. Dadurch ergeben sich Chancen zur gestalterischen und verkehrsbetrieblichen Aufwertung der Nord-Süd Achse Fulachstrasse / Ebnatstrasse – Bachstrasse zugunsten des Langsamverkehrs (flankierende Massnahmen).

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

SP Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Claudia Alpiger
Politische Fachsekretärin