Zentralsekretariat/Secrétariat central
Spitalgasse 34, 3011 Bern
Postfach/Case postale, 3001 Bern
PC 30-28039-3
Tel. 031/329 69 69/Fax. 031 329 69 70
www.spschweiz.ch/www.pssuisse.ch

Sozialdemokratische Partei der Schweiz

Parti Socialiste Suisse
Partito Socialista Svizzero

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
Bereich Netzplanung
3003 Bern

Bern, 15. Oktober 2008

**Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (SR 725.113.11): Vernehmlassungsantwort der SP Schweiz**

Sehr geehrter Herr Bundesrat Leuenberger
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung und unterbreiten Ihnen hiermit gerne unsere Stellungnahme.

**Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage "Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz"**

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

- Ja. Die SP war mit der durch die Zustimmung zum NFA erfolgten Kompetenzzuweisung im Bereich Nationalstrassen an den Bund stets einverstanden und unterstützte diese Änderung aus grundsätzlicher Sicht. Die Zentralisierung, wie sie der NFA vorsieht sowie die damit angestrebte Steigerung der Effizienz wurden von der SP ausdrücklich begrüsst. Zwischen Bund und Kantonen müssen aber gemeinsam getragene, differenzierte Lösungen gefunden werden. Die Voraussetzung für die Umsetzung der Vorlage muss die entsprechende Sicherstellung der Finanzierung sein. Konkret: Wer von Aufgaben entlastet wird, soll bezahlen, wer mehr belastet wird, enthält die entsprechenden Mittel. Es darf nicht sein, dass die Vorlage zu einer Mehrbelastung des Bundes führen würde notabene bei gleichbleibenden Bundesmitteln, da sonst die Gefahr besteht, dass notwendige Projekte des öffentlichen Verkehrs unter Druck geraten.
- Die SP hat sich stets auch für die bauliche Fertigstellung des Nationalstrassennetzes gemäss geltendem Netzbeschluss[1] ausgesprochen. Sie hat sich aber kritisch gegenüber Massnahmen für die Sicherstellung der Netzfunktionalität, die Engpassbeseitigung oder die Kapazitätserweiterung bei den Nationalstrassen ausgesprochen.

[1] Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz vom 21.6.1960 (Fassung v. 18.12.01)

- Der SP ist selbstverständlich bekannt, dass sich die zur Diskussion stehende Vorlage auf die *Neuregelung der Zuständigkeit an bestehenden Strassen* beschränkt. Die Vorlage trifft weder Festlegungen zu allenfalls erforderlichen Ausbauten auf den übertragenen Strassen noch umfasst sie die Aufnahme neuer Netzelemente ins Nationalstrassennetz. Für Anpassungen des Netzbeschlusses sind aber die Programmbotschaften für den Agglomerationsverkehr und diejenige für die Engpassbeseitigung auf dem bestehenden Nationalstrassennetz von Bedeutung. Beide stützen sich auf das Gesetz über den Infrastrukturfonds und sind inhaltlich eng miteinander verflochten und den eidgenössischen Räten gemeinsam vorzulegen. Mit dem Infrastrukturgesetz hat das Parlament den Bundesrat beauftragt, die notwendigen Massnahmen für die Beseitigung der im Jahre 2020 erwarteten Engpässe auf dem Nationalstrassennetz aufzuzeigen und verkehrsträgerübergreifend abzustimmen. Strassenseitig ist dafür in erster Linie die Ergänzung von Fahrstreifen an bestehenden Nationalstrassen vorgesehen. In mehreren Agglomerationen steht für die Beseitigung der Engpässe auch der Bau neuer Nationalstrassenabschnitte zur Diskussion. In einem zweiten Schritt unterbreitet der Bundesrat dem Parlament deshalb zusammen mit den Programmbotschaften zum Agglomerationsverkehr und zur Beseitigung der Engpässe auf den bestehenden Nationalstrassen die Netzfestlegungen in den grossen Agglomerationen Basel, Bern, Genf, Lausanne, Lugano, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich. Bei diesen Festlegungen handelt es sich schwergewichtig um die Ergänzung des Netzbeschlusses mit *neuen* Netzelementen.

**Die SP hält mit Blick auf diese künftigen Entwicklungen bereits im Rahmen dieser Vernehmlassung folgendes fest:**

- Ein künftiger Ausbau des Netzes – sei es unter dem Begriff „Engpassbeseitigung“ oder „Sicherstellung der Netzfunktionalität“ – kann aus Sicht der SP nur aufgrund eines neuen Netzbeschlusses ins Auge gefasst werden. Ein neuer Netzbeschluss muss dem fakultativen Referendum unterstehen. Im Zentrum muss dabei stets die Lebensqualität der betroffenen Bevölkerung stehen (Lärm, Abgase, Sicherheit).
- Die SP erachtet es als demokratiepolitisch fragwürdig, sollte das Autobahnnetz ohne Mitsprachemöglichkeit des Volkes ausgebaut werden. Analog zu den Eisenbahngrossprojekten (insbesondere Bahn 2000) sollen auch im Nationalstrassenbereich die Vorlage zum Netz und jene zur Finanzierung in zwei separaten Beschlüssen gefasst werden. Ein neuer Netzbeschluss muss auf dem Sachplan Verkehr basieren.
- Der gewünschte Erhalt der Funktionalität des Strassennetzes von nationaler Bedeutung soll primär durch die Verkehrslenkung erfolgen und dadurch, dass der öffentliche Verkehr in Kombination mit dem Langsamverkehr benutzt wird sowie dadurch, dass ein nachhaltiger Umgang mit der Mobilität gefunden wird, siehe hierzu unsere Ausführungen zu Frage 6.

**2. Sind Sie mit der Anwendung der Kriterien und den resultierenden Aufnahmen bestehender Strassen ins Nationalstrassennetz einverstanden?**
Ja.

**3. Wie beurteilen Sie die beantragten Vorgehen zur Deckung des finanziellen Mehrbedarfs des Bundes:**
**a) für Unterhalt und Betrieb**
**b) für den Ausbau?**
a.) Einverstanden, da es sich um Strassen des bestehenden Nationalstrassennetzes handelt.
b.) Nicht einverstanden, da es sich um den Ausbau der übertragenen Strassen handelt und zum jetzigen Zeitpunkt keine Informationen vorliegen, die eine Beurteilung möglich machen.

Im Vernehmlassungsbericht ist zu lesen (Seite 23): *„Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist weder bekannt, welche Vorhaben tatsächlich realisiert werden, noch bestehen genügend verlässliche Aussagen über die Höhe und den Zeitpunkt der notwendigen Investitionen. (…) Der Bundesrat wird diese Lösung im Rahmen der Programmbotschaft "Engpassbeseitigung" vertiefen und prüfen, ob noch andere Lösungsmöglichkeiten bestehen.“*

Die SP wird Frage b.) prüfen, sobald die entsprechenden Unterlagen vorliegen. Im Übrigen sei auf unsere Ausführungen zu Frage 1 verwiesen, was den Ausbau der Strassen angeht.

**4. Sind Sie mit der vorgeschlagenen Regelung für Kantone ohne Nationalstrassen einverstanden?**
Grundsätzlich Ja. Die vorgeschlagene Lösung ist im Detail aber so auszugestalten, dass die betroffenen Kantone unter dem Strich gleich viele Mittel wie bisher erhalten und dass die Planungs- und Investitionssicherheit gewährleistet ist. Auf der anderen Seite muss gewährleistet sein, dass die konkrete Ausgestaltung der Finanzierungslösung zu keinerlei Mehrbelastungen für den Bund führt, siehe unsere Ausführungen zu Frage 1.

**5. Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Rechtsänderungen (Eigentumsübertragung, Übernahme laufender Projekte)?**
Einverstanden.

**6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

- Die SP fordert eine grundsätzliche Verhaltensänderung im Bereich der Mobilität und der Mobilitätsansprüche. Die stetige Zunahme des motorisierten Individualverkehrs muss im Sinne eines langfristigen Umdenkens gebremst werden. Dies ist eine Notwendigkeit, um die Sicherheit zu erhöhen, den Klimaschutz und die Lebensqualität zu fördern und die weitere Zerstörung der Landschaft zu verhindern. Zu diesem Zweck muss die Intermodalität zwischen Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr gefördert werden. Ebenso soll in die Schieneninfrastruktur und in die kombinierte Mobilität investiert werden. Die konsequente Förderung der Verlagerungspolitik ist ebenfalls eine Kernforderung der SP.
- Lösungen im Verkehrsbereich müssen zu weniger motorisiertem Individualverkehr in und um die Kernstädte und in den Agglomerationen führen. Sie müssen zu weniger Lärm und weniger Luftverschmutzung sowie zu mehr öffentlichem Raum beitragen und nachhaltig sein. Der Alpenschutz hat höchste Priorität, dessen Umsetzung muss intensiviert werden. Auch darf die Kapazität der Transitstrassen im Alpengebiet gemäss Alpenschutzartikel nicht erhöht werden. Die Schweiz als Teil von Europa und als Teil des europäischen Alpenraums hat im Bereich Alpenschutz eine führende Rolle.
- Die Verkehrspolitik muss so gestaltet werden, dass sie den Klimaschutz fördert, den $CO_2$-Ausstoss maximal reduziert und so zur Umsetzung der Ziele des Kyoto-Protokolls beiträgt.
- Das deutliche Nein zum Avanti-Gegenvorschlag steht in einer langen Reihe von Volksentscheiden, die stets konsequent eine nachhaltige Verkehrspolitik forderten. Die Ergebnisse der verschiedenen Volksabstimmungen der letzten Jahre im Verkehrsbereich zeigen, dass das Volk eine umweltfreundliche Verkehrspolitik wünscht: Ja zur Alpen-Initiative, Ja zur Neat, Ja zu Bahn 2000, Ja zur Finanzierung der Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs, Ja zur LSVA.
- Als Lenkungsmassnahme, die dem Verursacherprinzip Rechnung trägt, fordern wir die rasche Einführung von Pilotprojekten mit Road-Pricing, das dem Verursacherprin-

zip Rechnung trägt und die Produktivität des Autoverkehrs erhöht. Dass dieses Modell ein Erfolg ist, zeigt London, wo die Zahl der Autofahrten signifikant abgenommen hat nach Einführung der „Congestion charge“. Die Staus haben sich verringert und viele PendlerInnen sind auf den öffentlichen Verkehr umgestiegen. Als weitere Massnahmen mit Lenkungswirkung sind die die Einführung von High occupacy vehicules lanes zu prüfen sowie Projekte, wie die durchschnittliche Besetzung der Autos gesteigert werden kann.

Mit freundlichen Grüssen
SP Schweiz

Christian Levrat
Parteipräsident SP Schweiz

Chantal Gahlinger
Politische Fachsekretärin
SP Schweiz