



Touring Club Schweiz
Chemin de Blandonnet 4
Postfach 820
1214 Vernier GE
www.tcs.ch

Peter Goetschi
Zentralpräsident
Tel +41 58 827 34 07
Fax +41 58 827 50 26
peter.goetschi@tcs.ch

[Touring Club Suisse, Case postale 820, 1214 Vernier GE](#)

Bundesamt für Strassen ASTRA
Herrn Jürg Röthlisberger, Direktor
CH-3003 Bern

Elektronische Eingabe: juerg.roethlisberger@astra.admin.ch

Vernier/Genf, 22. Juni 2017

Anhörung Sachplan Verkehr Teil Infrastruktur Strasse

Sehr geehrter Herr Direktor Röthlisberger,
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Touring Club Schweiz (TCS), Konsumentenschutzorganisation im Bereich der Mobilität, möchte Ihnen im Rahmen der obengenannten Anhörung in kurzer Form einige Bemerkungen mitteilen. Dabei wird er sich ausschliesslich zum Konzeptteil und zu jenen Aspekten äussern, welche direkt seinen Kompetenzbereich betreffen.

Allgemeine Bemerkungen

Als Basis für die Entscheidungen im Bereich der nationalen Verkehrsinfrastrukturen hat der Sachplan Verkehr entscheidende Auswirkungen auf die Planung, den Bau, den Betrieb, den Unterhalt und die Nutzung der Nationalstrassen und ist nicht zuletzt eng mit der Raumplanung verbunden. Vor diesem Hintergrund ist für den TCS zentral, dass die mit dem neuen Verfassungsartikel zum NAF verbundenen Zielsetzungen in den Sachplan einfließen.

In der Diskussion über die Infrastrukturplanung und die Priorisierung von Infrastrukturprojekten muss die Kosteneffizienz der verschiedenen Verkehrsträger eine grössere Rolle spielen. Der TCS vertritt die Ansicht, dass bei jedem Projekt individuell abgewägt werden muss, welches Angebot das beste Kosten/Nutzen-Verhältnis (inkl. Folgekosten) aufweist. Der Reifegrad darf nicht das wichtigste Kriterium für die Realisierung von Strassenprojekten sein, sondern neben dem Kosten/Nutzen-Verhältnis müssen auch jene Projekte priorisiert werden, wo die höchsten Kapazitätsprobleme (aktuell und in Zukunft) bestehen. Der TCS erwartet hier, dass das ASTRA eine stärkere Führungsrolle einnimmt, um dazu beizutragen, dass alle Mittel, welche zu grossen Verspätungen in der Realisierung der Projekte führen, auf ein vernünftigeres Niveau abgeschärft werden. Weiter muss es im Zusammenspiel mit den Behörden aktiv dazu beitragen, die Planung da zu beschleunigen, wo die grössten Kapazitätsprobleme bestehen.

Wie bei der Bahn braucht es jetzt auch für die Strasse eine Offensive bezüglich der Anpassung der Infrastruktur an den Bedarf.

Im Zusammenhang mit dem Aufkommen von alternativen Angeboten wie Flexibus, Car-Sharing oder einem flexiblen öV riskiert der konventionelle öV gerade in Randregionen an Konkurrenzfähigkeit zu verlieren.

Raumentwicklung

Das Raumkonzept Schweiz zielt darauf ab, die weitere Zersiedelung des Landes zu verhindern. Angesichts des Bevölkerungswachstums ist dieses Ziel verständlich. Mit dem klaren Ja zum NAF hat die Bevölkerung dem Bund aber auch ein klares Mandat erteilt, die Infrastruktur der Nachfrage anzupassen, und nicht umgekehrt. Art. 83 BV hält fest, dass Bund und Kantone für eine ausreichende Strasseninfrastruktur in allen Landesgegenden sorgen müssen. Die Kapazitäten sollen deshalb in allen Landesteilen und für alle Verkehrsträger nach diesem Grundsatz angepasst werden. Wir stehen hiermit vor einem Paradigmenwechsel im Infrastrukturellen Bereich, der nicht mehr in erster Linie auf Verkehrsmanagementmassnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses setzt (bessere Nutzung der bestehenden Infrastruktur), sondern auf den Ausbau der bestehenden Infrastruktur sowie auf Erweiterungen der Infrastruktur. Hinter diesem Verfassungsgrundsatz steht der TCS seit mehreren Jahren, vor dem Hintergrund der demografischen und wirtschaftlichen Entwicklung unseres Landes, die damit direkt zusammenhängen. Managementmassnahmen können einen gezielten Infrastrukturausbau nicht ersetzen.

Programm Engpassbeseitigung (PEB)

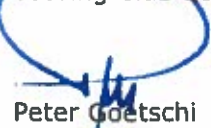
Der TCS begrüsst die Erweiterung des PEB durch die Annahme des NAF. Hingegen ist es bekannt und bedauerlich, dass die Projekte nicht nach Zeitplan umgesetzt werden können. Das Parlament hat bereits rund 2,3 Milliarden CHF Kredite genehmigt. In den acht Jahren seit Inkraftsetzung des Infrastrukturfonds wurden erst rund 370 Millionen CHF investiert (gemäss Staatsrechnung 2016), also durchschnittlich im Jahr 47 Millionen CHF. In der NAF-Abstimmung hat sich das Volk ebenfalls klar dafür ausgesprochen, dass die Kapazitäten der Nationalstrassen rasch und gezielt erhöht werden sollen. Das oberste Ziel muss hier klar die Beschleunigung dieses Programmes sein.

Verkehrsmanagement: Rampenbewirtschaftung

Grundsätzlich unterstützt der TCS alle Verkehrsmanagement-Massnahmen, welche zur Verflüssigung des Verkehrs beitragen können (variable Temposignalisation, Wechseltextanlagen, Umnutzung von Pannestreifen, Lastwagenüberholverbot). Was die Rampenbewirtschaftung betrifft, ist der TCS jedoch zurückhaltender. Verschiedene Studien kommen zu unterschiedlichen Schlussfolgerungen. Es ist durchaus möglich, dass eine Rampenbewirtschaftung lediglich zu einer Stauverlagerung auf das untergeordnete Netz und die Agglomeration führt. In diesem Fall wäre die Massnahme nicht zielführend und sollte dann auch nicht weitreichend umgesetzt werden. Es sei aber auch hier erwähnt, dass all diese Massnahmen nur vorläufige Massnahmen sein können und in keiner Weise den unbedingt notwendigen Infrastrukturausbau ersetzen können und dürfen.

Freundliche Grüsse

Touring Club der Schweiz



Peter Goetschi
Zentralpräsident