

INTERVIEW MIT BUNDES RAT ALBERT RÖSTI ZUM STEP 2023

ES WIRD NICHT AUF VORRAT AUSGEBAUT

Im Vorfeld der Volksabstimmung vom 24. November 2024 zur Sicherstellung der zukünftigen Funktionalität unseres Nationalstrassennetzes, offiziell «Bundesbeschluss vom 29. September 2023 über den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen», beantwortet uns unser Verkehrsminister, Bundesrat Albert Rösti, eine Reihe von Fragen, die in diesem Zusammenhang des Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen STEP immer wieder gestellt werden.



Bundesrat Albert Rösti.

Im Rahmen des STEP sind bis 2030 Investitionen in der Höhe von 11,6 Milliarden Franken geplant. Wie und wo sollen diese Mittel eingesetzt werden?

Albert Rösti: Der Bundesrat setzt die Mittel für die notwendigen Erweiterungen dort ein, wo sie am dringendsten benötigt werden. Der Verkehr wird bis 2040 auf den Nationalstrassen weiter anwachsen, vornehmlich in den grossen Städten und Agglomerationen.

Der Realisierungshorizont 2030 von STEP enthält Projekte im Umfang von knapp 17,4 Milliarden. 5,8 Milliarden davon wurden bereits verbindlich beschlossen und diverse Projekte bereits gebaut, zum Beispiel die Nordumfahrung Zürich mit der dritten Röhre Gubrist, der Sechsspurausbau der A1 zwischen Härkingen und Wiggertal. Im Bau ist zum Beispiel die Umfahrung Le Locle. Noch in diesem Jahr starten die Arbeiten beim A1-Ausbau zwischen Luterbach und Härkingen.

Der aktuelle Ausbauschnitt von STEP enthält sechs wichtige Projekte im ganzen Land – für rund 4,9 Milliarden Franken, dazu kommen noch 300 Millionen für die planerische Weiterführung für künftige Projekte. Dies sind sehr wichtige Projekte für die Regionen Bern, Basel, St. Gallen, Schaffhausen und zwischen Lausanne und Genf. Weiter sind im Realisierungshorizont noch Projekte für total 6,7 Milliarden enthalten, welche der Bundesrat mit den kommenden Ausbauschnitten dem Parlament unterbreiten wird.

Wie will der Bund diese Investitionen finanzieren?

Das Finanzierungsinstrument ist der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF), die STEP-Projekte sind



A1 Grauholz-Schönbühl.

vollständig nutzerfinanziert. Das erklärt sich so, dass die Mittel des NAF hauptsächlich aus dem Mineralölsteuerzuschlag, der Autobahnvignette und der Automobilsteuer stammen. Der Bundesrat beantragt beim Parlament, welche Projekte mit NAF-Mitteln finanziert und wo und wann sie realisiert werden sollen. Der NAF wurde 2017 vom Volk mit 62 Prozent und von allen Ständen angenommen.

Das Nationalstrassennetz ist ein Teil unserer umfassenden Verkehrsinfrastruktur. Welche Rolle spielt es aus Ihrer Sicht im gesamten Verkehrssystem?

Die Nationalstrassen sind die Stütze des Strassenverkehrs in der Schweiz. Auf rund drei Prozent des gesamten Strassennetzes werden über 40 Prozent des Verkehrs abgewickelt, beim Güterverkehr sind es über 70 Prozent. Funktionierende Nationalstrassen entlasten Städte und Dörfer zuverlässig vom Ausweichverkehr und ermöglichen wirtschaftliches Wachstum und Wohlstand. Diese Aufgabe muss das Netz auch künftig erfüllen. Dazu sind punktuelle Kapazitätserweiterungen nötig.

«Die Schweiz wird zubetoniert» – was entgegnen Sie diesen Stimmen?

Der Ausbauschnitt 2023 betrifft Fruchtfolgefleichen im Umfang von rund acht Hektaren. Das entspricht gut elf Fussballfeldern. Aber: Diese Fläche wird mindestens zu 100 Prozent wieder kompensiert, in einigen Fällen übersteigen die Kompensationsflächen sogar den Umfang der beanspruchten Fläche und es resultiert ein Zuwachs an Fruchtfolgefleichen.

Damit man die Relation sieht: Schweizweit betragen die Fruchtfolgefleichen gesamthaft über 445 000 Hektaren, dies entspricht 623 249 Fussballfeldern. Der Ausbauschnitt 2023 beansprucht gerade einmal 0,0017 Prozent davon und kom-



Drei Tunnelbauten sind im STEP 2023 vorgesehen.

-> Fortsetzung auf Seite 8

pensiert diese vollumfänglich. Total, inklusive Fruchtfolgeflächen, beansprucht der Ausbauschnitt 2023 dauerhaft 53 Hektaren.

Für gewisse geplante Spurerweiterungen benötigt der Bund entlang der betroffenen Strecken zusätzliches Land. Wie wird dies gehandhabt?

Ja, bei Nationalstrassenprojekten ist – wie auch bei Bahnprojekten und anderen wichtigen Infrastrukturen – oft auch Grundeigentum betroffen. Die benötigten Flächen erwirbt der Bund von Dritten. Es gibt drei Arten von Landerwerb: Dauernder Landerwerb für den Ausbau der Nationalstrasse, temporärer Landerwerb, beispielsweise

Weshalb ist ein JA zu den geplanten Investitionen im Rahmen des STEP 2030 an der Urne so wichtig?

Vorab zwei wichtige Punkte.

► Die Ausbauprojekte lösen die Probleme dort, wo es dringend nötig ist.

► Es wird nicht auf Vorrat ausgebaut.

Das Verkehrsaufkommen auf dem Nationalstrassennetz hat sich seit 1960 rasant entwickelt. Seit 1990 hat es um über 130 Prozent zugenommen. Besonders stark befahrene Nationalstrassenabschnitte sind regelmässig überlastet. Die Folge: Staus und stockender Verkehr.

Besonders betroffen sind – bereits heute – die Agglomerationen Genf, Lau-

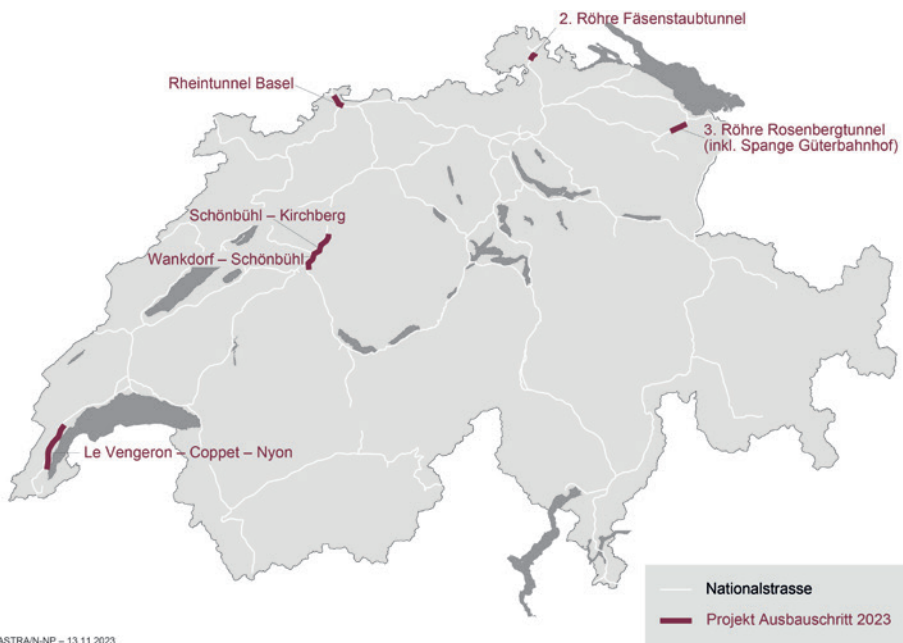
arbeiten wie Grünpflege, Reinigung der Entwässerungseinrichtung oder Tunnelwartungen führen auf stark belasteten Agglomerationsstrecken zu Verkehrsbehinderungen. Bei grossen Unterhaltsarbeiten wie beispielsweise Gesamterneuerungen oder Tunnelsanierungen ist dieser Effekt noch wesentlich ausgeprägter. Mit den STEP-Projekten behält das Nationalstrassennetz die Unterhaltsfähigkeit, es bleibt resilient und robust und kann seine Aufgabe – das Aufnehmen der Verkehrsströme – erfüllen.

Klassische Beispiele für die fehlende, lokale Netz-Resilienz sind die Projekte im beantragten Ausbauschnitt. Ohne sie ist der künftige Unterhalt mit grossen Einschränkungen und Beeinträchtigungen für den Verkehr, die Anwohnenden und die Wirtschaft verbunden: Stau, Umfahrvverkehr, Reisezeitverluste etc.

► Erst mit der zweiten Röhre des Fäsenstaubtunnels kann der Fäsenstaubtunnel der A4 bei Schaffhausen künftig unterhalten und erneuert werden, ohne dass er gesperrt werden muss. Anders gesagt: In 20 Jahren muss die heutige Tunnelröhre des Fäsenstaubs umfassend saniert werden. Dazu muss sie für rund drei Jahre gesperrt werden. Während dieser Zeit müsste der gesamte Verkehr durch die Stadt Schaffhausen geführt werden.

► Für die anstehende Totalerneuerung des heute zweiröhrenigen Rosenberg隧unnels auf der Stadtautobahn St. Gallen muss jeweils eine Röhre für die Arbeiten komplett gesperrt werden. Die neue dritte Röhre ermöglicht, den Verkehr ohne Staus und Umfahrvverkehr zu führen.

► Der Rheintunnel in Basel entlastet die heutige A2 Osttangente, da mit ihm der regionale und Transitverkehr entflechtet werden kann. Steht der Rheintunnel zur Verfügung, kann die Sanierung der baulich und verkehrlich hochkomplexen Osttangente mit wesentlich geringeren negativen Auswirkungen auf Verkehr und Anwohnende durchgeführt werden.



GASTRAIN-IP – 13.11.2023

se für Installationsplätze der Baustellen und Baustellenzufahrten sowie Dienstbarkeiten wie Zutrittsrechte für den Unterhalt oder Durchleitungsrechte für neue Leitungen. Wir sind bestrebt, den Landverbrauch so gering wie möglich zu halten.

Während der Erarbeitung des Ausführungsprojekts eines Vorhabens wird die benötigte Fläche festgelegt. Bereits in dieser Phase nimmt das ASTRA mit Betroffenen Kontakt auf. Sie werden vor der öffentlichen Auflage persönlich angeschrieben und über alle Details informiert.

Alle betroffenen Grundeigentümer können Einsprache gegen das Projekt erheben. Nach Bereinigung aller Einsprachen und der Bewilligung des Ausführungsprojekts, der sogenannten Plangenehmigungsverfügung, findet eine erneute Kontaktaufnahme statt mit dem Ziel, eine Landerwerbsvereinbarung abzuschliessen.

sanne, Bern, Luzern, Basel, Zürich, Winterthur, St. Gallen und Lugano.

2023 staute sich der Verkehr auf dem Nationalstrassennetz während insgesamt 48800 Stunden – ein Rekordwert. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einer Zunahme von 22,4 Prozent.

Überlastete Autobahnen führen zu Ausweichverkehr auf die Kantons- und Gemeindestrassen. Dies hat negative Auswirkungen auf die Bevölkerung, die Verkehrssicherheit, den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr. Ein guter Verkehrsfluss auf der Autobahn ist eine wirksame Massnahme gegen Ausweichverkehr.

Die Ausbauten machen die Nationalstrassen wieder zuverlässig. Der Unterhalt von überlasteten Abschnitten wird zunehmend schwierig bis unmöglich. Schon kleine betriebliche Unterhalts-

Herr Bundesrat Röstli, vielen Dank für Ihre aufschlussreichen Ausführungen.

■ **Interview** Carolin Kiefer
Grafik Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Bilder zvg