

## suisse.ing empfiehlt JA zum Ausbauschritt 2023 am 24.11.2024

Das «Strategische Entwicklungsprogramm (STEP)» ist eine rollende Planung für das Nationalstrassennetz und hat zum Ziel, dessen Funktionsfähigkeit durch Investitionen in Betrieb, Unterhalt und punktuelle Erweiterungen zu erhalten. Alle vier Jahre unterbreitet der Bundesrat dem Parlament Projekte zur Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes zur Beratung. Gegen die Freigabe der Finanzierung des Ausbauschrittes 2023 durch das Parlament ist das Referendum ergriffen worden, weshalb das Vorhaben nun am 24.11.2024 dem Stimmvolk vorgelegt wird. Der Ausbauschritt 2023 besteht aus den folgenden sechs baureifen Teilprojekten:

1. Erweiterung Wankdorf BE – Schönbühl BE (acht Spuren)
2. Erweiterung Schönbühl BE – Kirchberg BE (sechs Spuren)
3. Rosenbergtunnel bei St. Gallen (dritte Röhre)
4. Fäsenstaubtunnel bei Schaffhausen (zweite Röhre)
5. Rheintunnel Birsfelden BL – Kleinhüningen BS (neu)
6. Erweiterung Le Vengeron GE – Coppet VD – Nyon VD (sechs Spuren)

### Empfehlung zur Annahme der Vorlage

Der Vorstand von suisse.ing hat sich mit der Vorlage befasst, beurteilt die sechs Teilprojekte als sinnvolle Ergänzung in der Gesamtbetrachtung des Verkehrssystems und empfiehlt die Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes zur Annahme. Gleichzeitig weist er ausdrücklich auf die weiterhin bestehenden grossen Herausforderungen hin, die das Verkehrssystem Schweiz zu bewältigen hat. Mehr dazu ist im suisse.ing-Positionspapier [«Die Mobilität der Zukunft»](#) zu finden.

### In aller Kürze die drei wichtigsten Gründe für die Vorlage:

1. Mobilität ist ein zentrales Grundbedürfnis der Gesellschaft und Wirtschaft, der punktuelle Ausbau des Nationalstrassennetzes ein wichtiger Baustein davon und eine logische Folge des Bevölkerungswachstums.
2. Aus verkehrspolitisch neutraler Sicht ist es unredlich, Mobilitätsformen gegeneinander auszuspielen. Der punktuelle Ausbau der Nationalstrassen hat auch eine wichtige Bedeutung für den Unterhalt in der Zukunft – ohne die nötigen Kapazitäten wird dieser noch gravierendere Folgen haben für den laufenden Betrieb.
3. Um den grundsätzlichen Herausforderungen des Verkehrssystems zu begegnen, braucht es aufbauend auf den Ausbauschritt 2023 weitere Massnahmen: Schaffung eines übergeordneten Mobilitätskonzeptes, Einführung von Mobility Pricing sowie den Umstieg auf die Elektromobilität.

### Verkehrsinfrastruktur zentral für Wirtschaft und Gesellschaft

Die Schweiz verfügt grundsätzlich über eine gut erhaltene Verkehrsinfrastruktur, die jedoch an gewissen Stellen kapazitätsmässig an Grenzen stösst, wie im konkreten Fall die Analysen zum Nationalstrassennetz zeigen. Die Verkehrsperspektiven des Bundes prognostizieren zusätzlich eine Zunahme beim Güter- wie im Personenverkehr, beim Freizeit- wie im Pendlerverkehr, auf der Strasse wie auf der Schiene, auf nationalen Verkehrswegen wie auf lokalen Distanzen. Dies ist vor allem auch mit dem aktuell starken Bevölkerungswachstum zu erklären. Die Vereinigung suisse.ing versteht die Mobilität als wichtiges Grundbedürfnis der Gesellschaft sowie als zentrale Voraussetzung für eine prosperierende Wirtschaft. Wir erachten die konstante Pflege, den punktuellen Ausbau sowie die intelligente Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur als eine der Grundvoraussetzungen für eine lebenswerte Zukunft.

### **Referendum eher politisch als sachlich zu erklären**

Dass gegen einen Teil der Weiterentwicklung des Verkehrssystems das Referendum ergriffen wurde, ist aus unserer Sicht nicht mit der Planungsqualität der einzelnen Projekte zu erklären, sondern mit der politisch aufgeladenen Stimmung rund um die Themen Auto und Strassen. Das zeigt auch der Umstand, dass gegen die Finanzierung anderer Verkehrsinfrastrukturen eher selten ein nationales Referendum organisiert wird. Die Vereinigung suisse.ing versteht sich als «verkehrspolitisch neutral» in dem Sinne, dass aus Ingenieurssicht alle Verkehrsträger ihre Berechtigung, ihre Stärken und ihre Schwächen haben. Die Kunst ist es, diese gezielt am richtigen Ort und im richtigen Mass nach den entsprechenden Bedürfnissen und Anforderungen einzusetzen.

### **Punktuelle Ausbau ist auch zentral für den (politisch weniger umstrittenen) Unterhalt**

Ein gut ausgebautes Netz ist zentral für den Unterhalt. Sind die Kapazitäten nur ungenügend vorhanden, wirken sich Unterhaltsarbeiten unter laufendem Betrieb umso gravierender aus, wie beispielsweise der Blick ins nördliche Nachbarland zeigt. Dies wird verstärkt durch den Umstand, dass durch den zunehmenden Freizeitverkehr die Verkehrsspitzen nicht mehr nur zu typischen Pendlerzeiten, sondern teilweise auch untertags auftreten. Diese u.a. infolge demographischer Trends in der Schweiz (Überalterung, Bevölkerungswachstum) verursachten Entwicklungen bedeuten, dass es noch schwieriger wird, Zeitfenster für einen temporären Spurbau zu finden. Die Konsequenz fehlender Kapazitäten ist die Umverteilung auf untergeordnete Netze - wie sie zurzeit die Navigationssysteme bei Stau auf Nationalstrassen empfehlen. Die ist weder zweckmässig noch erwünscht.

### **Mit dem Teilausbau der Nationalstrassen alleine ist es nicht getan**

Trotz der positiven Haltung zur Abstimmungsfrage ist es der Vereinigung suisse.ing wichtig zu betonen, dass den grundsätzlichen Herausforderungen des Verkehrssystems mit dem STEP alleine nicht zu begegnen ist. Beispielsweise variiert die Auslastung von Strassen (und auch der Schiene) stark nach Tageszeit und Ort, das heisst bezüglich der Effizienz sind noch grosse Potentiale vorhanden. Die Herausforderung besteht darin, alle Verkehrssysteme zu vernetzen, intelligent zu steuern, damit die Effizienz zu steigern, den Bodenverbrauch zu minimieren, diese klimaneutral zu gestalten und nachhaltig zu finanzieren. Das sind gewaltige Herausforderungen für unsere Generation, zu denen die Ingenieur- und Planungsunternehmen ihren Beitrag leisten können und wollen. Um dies zu erreichen, braucht es unter anderem:

- die Schaffung eines übergeordneten, verkehrsmittelunabhängigen Mobilitätskonzeptes für die Schweiz.
- die Einführung eines umfassenden Mobility Pricing zur Finanzierung sowie Lenkung des Verkehrs.
- die Anpassung der Rahmenbedingungen für eine Verkehrswende auf der Strasse (Elektromobilität).
- Investitionen in Innovation und Infrastruktur auch in neuartige Verkehrssysteme.