

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA

Per E-Mail: netzplanung@astra.admin.ch

Zürich, 25. April 2018

Matthias Forster, +41 58 360 77 70, m.forster@infra-suisse.ch

Stellungnahme zu den Bundesbeschlüssen zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt, den Ausbau im Sinne von Anpassungen und grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie den Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,
sehr geehrte Damen und Herren

Infra Suisse ist die Organisation der Schweizer Infrastrukturbauer und vertritt die Interessen von rund 200 Mitgliedfirmen. Für die Möglichkeit, zu den Bundesbeschlüssen zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt, den Ausbau im Sinne von Anpassungen und grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie den Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit Stellung nehmen zu können, bedanken wir uns bei Ihnen herzlich. Als Vertreterin der Bauunternehmen, welche mit der Realisierung der Bauprojekte im Nationalstrassennetz beauftragt werden, ist die Vorlage für uns von besonderer Bedeutung.

Infra Suisse begrüsst die drei Vorlagen. Sie setzen um, was Volk und Stände am 12. Februar 2017 mit der Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds vom Bund verlangt haben. Die Vorlagen tragen auch der grossen Bedeutung Rechnung, welche der Verkehrsträger Strasse für die Wirtschaft und das öffentliche Leben in der Schweiz hat. Es ist aus Sicht von Infra Suisse unabdingbar, dass zentrale Bauherrenkompetenzen beim ASTRA erhalten bleiben bzw. den steigenden Anforderungen angepasst werden.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

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

Ja. Die Vorlage trägt dem Grundauftrag der NAF-Abstimmung Rechnung und trägt mittel- wie langfristig zur Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit der Nationalstrassen bei. Der Verkehrsträger Strasse erhält damit – zu-

mindest auf Bundesebene – die Relevanz, die er aus volkswirtschaftlicher Sicht verdient. Die Gesamtbetrachtung der Kosten von Betrieb, Unterhalt, Neubau und Ausbau erachten wir als sinnvoll und als wichtige Errungenschaft des NAF. Der Zyklus von jeweils vier Jahren, in denen die eidgenössischen Räte über die Freigabe der Mittel bzw. die Verpflichtungskredite zu entscheiden haben, trägt den Besonderheiten von Infrastrukturprojekten besser Rechnung. Die Schweizer Infrastrukturbauer erwarten darum für die Zukunft eine Verstärkung der Investitionstätigkeiten und damit eine höhere Zuverlässigkeit in den einzelnen Projekten.

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

Es ist aus Sicht von Infra Suisse unabdingbar, dass zentrale Bauherrenkompetenzen beim ASTRA erhalten bleiben bzw. den steigenden Anforderungen angepasst werden. Dafür sind ihr personelle Ressourcen zur Verfügung zu stellen, die es dafür benötigt. Die Bauunternehmer sind bestrebt, qualitativ hochstehende Leistungen zu erbringen und verlässliche Partner zu sein. Voraussetzung dafür sind quantitative und auch qualitative Leistungen der Bauherrschaft bzw. deren Planer in der Phase der Ausschreibung sowie eine kompetente Bauherrschaft während der Ausführung. Das ASTRA ist für unsere Branche der wichtigste und heute in vielen Belangen auch einer der professionellsten Bauherren. Dass bereits heute die Eigenleistungen im Infrastrukturgebiet beim ASTRA lediglich 2% ausmachen (vgl. Erläuternder Bericht für die Vernehmlassung, S. 58), ist absolut ungenügend und bereitet uns Sorge. Wir sehen dadurch die Leistungsfähigkeit unseres wichtigsten Auftraggebers gefährdet.

Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie für den Ausbau im Sinne von Anpassungen

3. Sind die Aussagen zur Festlegung des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2020-2023 nachvollziehbar?

Ja. Die Aussagen sind für uns, im Rahmen unserer Möglichkeiten, nachvollziehbar. Die Erkenntnis, dass sich ausreichende Ausgaben in den Unterhalt für den Bauherren auszahlen, gewinnt immer mehr Zuspruch (vgl. auch <https://infra-suisse.ch/studien/zustandsanalyse>). Fachkreise erachten eine jährliche Investition von 1.8% bis 2.6% des Wiederbeschaffungswertes für bauliche Massnahmen als effizienteste Lösung. Dass der Bund mit der vorliegenden Vorlage den jährlichen Unterhalt von 0.8% bis 1.0% nun mindestens auf 1.2% erhöhen will, ist, obwohl aus fachlicher Sicht ungenügend, trotzdem erfreulich. Den Finanzbedarf für den Unterhalt der NEB-Strecken zum heutigen Zeitpunkt abzuschätzen, dürfte schwierig sein. Infra Suisse erachtet es als positiv, dass der Investitionsstau, welcher sich bei gewissen Kantonen auf den betroffenen Strecken bemerkbar machte, mit der Inkraftsetzung des NEB im Januar 2020 ein Ende haben wird.

Grössere Vorhaben

4. Wie beurteilen Sie die Kriterien zur Festlegung der grösseren Vorhaben?

Die Definition grösserer Vorhaben ist unsere Ansicht nach ausreichend.

5. Sind Sie mit der Zuteilung der 2. Röhre des Gotthard-Strassentunnels zu den grösseren Vorhaben einverstanden?

Ja. Der Bau der zweiten Röhre am Gotthard entspricht den Kriterien eines grösseren Vorhabens. Wir weisen an dieser Stelle darauf hin, dass das Schweizer Stimmvolk am 28. Februar 2018 mit 57.0% der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels mit einer zweiten Röhre zugestimmt hat.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

6. Sind Sie mit der dargelegten Langfristperspektive des Nationalstrassennetzes einverstanden. Falls nein, was sollte geändert werden?

Ja. Wir sind mit der Langfristperspektive einverstanden. Das Zukunftsbild eines konsequenten Ausbaus des Nationalstrassennetzes zwischen und innerhalb der metropolitanen und grossstädtischen Gebieten auf zweimal drei Spuren auszubauen, ist unserer Meinung nach richtig und trägt dem erwarteten künftigen Mehrverkehr Rechnung. Auch die Prüfung redundanter Elemente erachten wir vor diesem Hintergrund als sinnvoll. Grundsätzlich begrüssen wir eine Erhöhung der Flexibilität in der Gestaltung und Entwicklung des Nationalstrassennetzes. Sie trägt den Planungsrisiken und den sich ändernden Umständen und Anforderungen besser Rechnung als die Netzplanungen der Vergangenheit. Von der Flexibilisierung in der langfristigen Planung und der Verbindlichkeit durch den vierjährigen Finanzierungsentscheid der eidgenössischen Räte erhoffen wir uns mehr Planungssicherheit bei der Ausführung. Das «Zukunftsbild ohne konkreten Zeithorizont» muss unserer Ansicht nach den Anspruch eines strategischen Ziels haben und darf nicht als Utopie verstanden werden.

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

Ja. Zu einzelnen regionalen Projekten und ihrer Priorisierung äussern wir uns nicht.

8. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und Ausbausritten?

Die Zuteilung erscheint uns aus heutiger Sicht und aufgrund der uns zur Verfügung stehenden Informationen als nachvollziehbar.

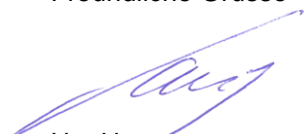
Weitere Bemerkungen

9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Urs Hany
Präsident



Matthias Forster
Geschäftsführer