



AGVS | UPSA

Auto Gewerbe Verband Schweiz
Union professionnelle suisse de l'automobile
Unione professionale svizzera dell'automobile

Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

per E-Mail: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 9. Oktober 2026

Vernehmlassungsvorlage Verkehr '45
Stellungnahme des Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) vertritt seit 1927 die Interessen von heute rund 4'000 Garagenbetrieben in der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein.

Der AGVS bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum titelerwähnten Geschäft.

Wir begrüssen, dass der Bundesrat die Weiterentwicklung von Nationalstrassen, Bahninfrastruktur und Agglomerationsverkehr erstmals in einer gemeinsamen und zeitlich koordinierten Vorlage behandelt. Eine leistungsfähige Mobilität entsteht nicht isoliert, sondern im Zusammenspiel aller Verkehrsträger. Eine verkehrsträgerübergreifende Gesamtbetrachtung ist deshalb sachgerecht und entspricht dem verfassungsmässigen Auftrag, eine ausreichende, ausgewogene und landesweit zugängliche Verkehrsinfrastruktur sicherzustellen.

Der Gesamtverkehrsansatz kann aus Sicht des AGVS jedoch nur überzeugen, wenn er nicht auf der Ebene der Planung stehen bleibt. Er muss sich auch in der politischen Priorisierung, in der Finanzierung und in den konkreten Beschlüssen niederschlagen. Genau hier besteht erheblicher Korrekturbedarf. Verkehr '45 anerkennt zwar die Bedeutung der Strasse, zieht daraus aber zu wenig verbindliche Konsequenzen.

Die Strasse trägt den grössten Teil der Mobilitätsleistung in der Schweiz. Sie ist für den privaten Personenverkehr, den Wirtschaftsverkehr, das Gewerbe, die Logistik, den strassengebundenen öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr unverzichtbar. Ein Gesamtverkehrsansatz, der diese Realität nicht ausreichend abbildet, bleibt unvollständig. Aus Sicht des AGVS ist deshalb nicht nur eine Gesamtbetrachtung, sondern ein kohärentes Gesamtpaket notwendig. Sämtliche Verkehrsprojekte müssen gemeinsam gedacht und so priorisiert werden, dass die Mobilität der Bevölkerung und der Wirtschaft in allen Landesteilen langfristig gewährleistet bleibt.

Gesamtverkehr verlangt eine faire Gleichbehandlung der Verkehrsträger

Der AGVS anerkennt die hohe Bedeutung einer leistungsfähigen Bahninfrastruktur ausdrücklich. Die Schweiz braucht eine starke Bahn. Sie braucht aber ebenso eine starke Strasse. Strasse und Schiene dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Sie müssen sich ergänzen.

Die vorliegende Vorlage weist jedoch eine deutliche Disbalance auf. Während die Bahninfrastruktur mit zusätzlichen langfristigen Finanzierungsoptionen gestärkt werden soll, werden bei den Nationalstrassen langfristige Ausbauoptionen reduziert oder aus dem Projektportfolio entfernt. Diese Gewichtung wird der tatsächlichen Verkehrsleistung der Strasse und ihrer Bedeutung für Bevölkerung, Gewerbe und Wirtschaft nicht gerecht.

Die Nationalstrassen werden im Wesentlichen durch ihre Nutzerinnen und Nutzer finanziert. Gleichzeitig kommen die Mittel des Strassenverkehrs nicht ausschliesslich der Strasseninfrastruktur zugute. Über den NAF werden neben Nationalstrassen auch Beiträge an Agglomerationsprogramme finanziert, welche wiederum Strassen-, Bus-, Bahn- sowie Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen umfassen. Hinzu kommt die Mitfinanzierung der Bahninfrastruktur durch Abgaben des Strassenverkehrs.

Im Jahr 2025 flossen rund 774 Millionen Franken aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und weitere 264 Millionen Franken aus der Mineralölsteuer in den Bahninfrastrukturfonds. Damit stammten mehr als eine Milliarde Franken – beziehungsweise rund 18 Prozent sämtlicher BIF-Einlagen – direkt aus Abgaben des Strassenverkehrs. Gleichzeitig wurde der BIF mit rund 3,04 Milliarden Franken aus dem allgemeinen Bundeshaushalt, 758 Millionen Franken aus der Mehrwertsteuer, 296 Millionen Franken aus der direkten Bundessteuer und 641 Millionen Franken aus Kantonsbeiträgen alimentiert. Während sich der Strassenverkehr selbst finanziert und erhebliche Quersubventionen an andere Verkehrsträger leistet, wird die Bahn in erheblichem Masse aus allgemeinen Steuermitteln finanziert. Diese Unterschiede zeigen sich auch in der Finanzflussrechnung des Bundes. Gemäss Bundesamt für Statistik standen den strassenverkehrsspezifischen Einnahmen des Bundes aus Mineralölsteuern, Nationalstrassenabgabe, Schwerverkehrsabgabe und Automobilsteuer im Jahr 2023 von rund 6,60 Milliarden Franken Ausgaben für die Nationalstrassen und Beiträge an die Strasseninfrastruktur der Kantone von rund 3,98 Milliarden Franken gegenüber. Auf Bundesebene resultierte damit aus dem Strassenverkehr ein Einnahmenüberschuss von rund drei Milliarden Franken. Die entsprechenden Einnahmen erreichten rechnerisch rund 166 Prozent der ausgewiesenen Strasseninfrastrukturausgaben. Das BFS hält ausdrücklich fest, dass Überschüsse aus dem Strassenverkehr auch für andere Zwecke eingesetzt werden, unter anderem zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene.

Auch beim Betrieb und Werterhalt zeigt sich die hohe Effizienz des Nationalstrassennetzes. Für die Jahre 2028–2031 sind für Betrieb und Unterhalt zusammen 7,09 Milliarden Franken vorgesehen, davon 5,2 Milliarden Franken für den Unterhalt. Bei einem Wiederbeschaffungswert des Nationalstrassennetzes von rund 146 Milliarden Franken entspricht dies durchschnittlichen Unterhaltsaufwendungen von rund 1,3 Milliarden Franken pro Jahr beziehungsweise weniger als einem Prozent des Infrastrukturwerts. Gleichzeitig befinden sich 91 Prozent der Anlagen in gutem oder sehr gutem Zustand. Demgegenüber hat das Parlament für die Jahre 2025–2028 16,4 Milliarden Franken für Betrieb und Substanzerhalt der Bahninfrastruktur sowie die damit verbundenen Systemaufgaben bewilligt. Die Kategorien sind zwar nicht vollstän-

dig deckungsgleich, die Grössenordnungen verdeutlichen jedoch, dass das Nationalstrassennetz im Verhältnis zu seinem hohen Infrastrukturwert mit äusserst geringen Mitteln erhalten wird.

Sogar hinsichtlich der Flächennutzung weisen die Nationalstrassen eine hohe Effizienz auf. Gemäss ASTRA-Verkehrsflussbericht 2025 sind Autobahnen, gemessen an den Personenkilometern pro beanspruchter Infrastrukturfläche, rund 2,3-mal so flächeneffizient wie die Bahn. Selbst wenn bei der Bahn 30 Prozent der erfassten Fläche für betriebliche Anlagen abgezogen werden, bleibt die Autobahn rund 1,6-mal flächeneffizienter. Die Nationalstrassen erbringen damit nicht nur einen wesentlichen Teil der schweizerischen Verkehrsleistung, sondern nutzen die dafür beanspruchte Infrastrukturfläche ausserordentlich intensiv.

Damit leistet der Strassenverkehr bereits heute erhebliche Beiträge an das Gesamtverkehrssystem. Umso weniger ist es sachgerecht, die Strasse einerseits als zentrale Finanzierungsquelle in Anspruch zu nehmen, andererseits aber ihre eigenen Entwicklungsmöglichkeiten einzuschränken. Wer den Gesamtverkehr ernst nimmt, muss die Leistungen, Finanzierungsbeiträge und Effizienz aller Verkehrsträger gleichwertig berücksichtigen. Die heutige Finanzierungsarchitektur zeigt eine klare Asymmetrie: Der Strassenverkehr finanziert seine Infrastruktur weitgehend selbst, leistet zusätzliche Beiträge an andere Verkehrsträger und wird dennoch bei der langfristigen Weiterentwicklung zurückhaltender behandelt als die Bahn.

Diese Schieflage ist aus Sicht des AGVS nicht akzeptabel. Die Strasse darf nicht als Finanzierungsquelle des Gesamtverkehrssystems betrachtet werden, ohne dass ihre eigene Leistungsfähigkeit entsprechend gesichert und weiterentwickelt wird. Die Nationalstrassen sind die Hauptschlagadern der Schweiz. Sie erfüllen auf einem sehr kleinen Teil des gesamten Strassennetzes eine enorme Verkehrs- und Bündelungsfunktion. Wenn sie überlastet sind, bleibt der Verkehr nicht einfach auf der Autobahn stehen. Er weicht auf kantonale und kommunale Netze aus, belastet Agglomerationen, Ortszentren und Quartiere, verschlechtert die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse und erhöht Risiken für den Fuss- und Veloverkehr. Eine leistungsfähige Nationalstrasse ist deshalb nicht nur ein Anliegen der Automobilwirtschaft. Sie ist ein Anliegen des Gesamtverkehrs.

Der AGVS lehnt deshalb eine einseitige Gewichtung zulasten der Strasse ab. Gleichwertigkeit bedeutet nicht identische Beträge oder ein starres Verhältnis zwischen Strasse und Schiene. Gleichwertigkeit bedeutet aber, dass beide Verkehrsträger entsprechend ihrer tatsächlichen Verkehrsleistung (84 Prozent der Personenverkehrsleistung werden über die Strasse abgewickelt), ihrer Funktion und ihres ausgewiesenen Handlungsbedarfs planerisch und finanziell handlungsfähig bleiben.

Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr gemeinsam beschliessen

Gerade weil Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr eng zusammenhängen und beide über den NAF finanziert werden, müssen die entsprechenden Beschlüsse auch politisch und materiell stärker miteinander verknüpft werden. Eine Gesamtverkehrssicht ist nur dann glaubwürdig, wenn Nationalstrassenausbau und Agglomerationsprogramme nicht unabhängig voneinander beschlossen werden.

Der AGVS fordert deshalb, dass die Beschlüsse zu den Nationalstrassen und zu den Agglomerationsprogrammen materiell, politisch und soweit möglich formell miteinander verknüpft und gemeinsam behandelt werden. Die verkehrsträgerübergreifende Betrachtung darf nicht

nur im Bericht sichtbar sein, sondern muss sich in den politischen Entscheiden niederschlagen.

Agglomerationsprogramme müssen alle Verkehrsträger angemessen berücksichtigen

Der AGVS anerkennt die Bedeutung der Agglomerationsprogramme und deren wirkungsorientierte Beurteilung grundsätzlich. Die heutige Ausgestaltung und Gewichtung der Kriterien darf jedoch nicht dazu führen, dass Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs systematisch bessere Voraussetzungen für Bundesbeiträge haben als Strassen-, Umfahrungs- und Entlastungsprojekte.

Gerade in kleineren, suburbanen und ländlich geprägten Agglomerationen bleibt der motorisierte Individualverkehr aufgrund der Siedlungsstruktur und des weniger dichten öffentlichen Verkehrs von grosser Bedeutung. Leistungsfähige Hauptverkehrsachsen, Umfahrungen und Entlastungsstrassen können Durchgangsverkehr aus Siedlungsgebieten verlagern, Ortszentren entlasten, die Verkehrssicherheit erhöhen und auch den öffentlichen Verkehr auf der Strasse zuverlässiger machen.

Der AGVS fordert deshalb eine ausgewogenere Gewichtung der Wirksamkeitskriterien. Entscheidend muss der konkrete verkehrliche Nutzen einer Massnahme sein, nicht die Zugehörigkeit zu einem bestimmten Verkehrsträger. Strasseninfrastruktur, MIV, Wirtschaftsverkehr, Gewerbe und Logistik dürfen in den Agglomerationsprogrammen nicht strukturell benachteiligt werden.

Ausbauschritt 2027 muss verstärkt werden

Der AGVS unterstützt die im Ausbauschritt 2027 vorgesehenen Nationalstrassenprojekte. Sie sind sachlich begründet und leisten einen Beitrag zur Beseitigung ausgewiesener Engpässe. Gleichzeitig reichen sie nicht aus, um dem bestehenden und absehbaren Handlungsbedarf auf dem Nationalstrassennetz gerecht zu werden.

Die Verkehrsnachfrage nimmt weiter zu. Besonders stark wachsen der Güterverkehr und der Lieferwagenverkehr. Bereits heute zeigen Staustunden, Reisezeitverluste und Ausweichverkehr, dass die Überlastung der Nationalstrassen kein punktuelles, sondern ein strukturelles Problem ist. Wenn dieser Entwicklung nicht frühzeitig begegnet wird, steigen die Kosten für Bevölkerung und Wirtschaft weiter.

Der AGVS fordert deshalb, den Ausbauschritt 2027 mit zusätzlichen, ausreichend reifen oder netzstrategisch relevanten Vorhaben zu verstärken. Dabei sollen keine Einzelprojekte politisch isoliert herausgegriffen werden. Massgebend müssen eine gesamtschweizerische Betrachtung, der ausgewiesene Handlungsbedarf, die Netzwirkung, die Projektreife, die volkswirtschaftliche Bedeutung sowie der regionale und kantonale Rückhalt sein.

Nicht ausreichend reife Vorhaben sind planerisch weiterzuführen und mit ausreichenden Projektierungsmitteln zur Beschlussreife zu bringen. Wer heute nicht plant, kann morgen nicht bauen. Eine glaubwürdige Infrastrukturpolitik muss deshalb frühzeitig Handlungsoptionen sichern.

Projektstreichungen im STEP Nationalstrassen sind abzulehnen

Der AGVS lehnt definitive Streichungen langfristig relevanter Nationalstrassenprojekte aus dem STEP Nationalstrassen ab. Der STEP ist eine rollende Planung. Projekte werden unter-

schiedlichen Realisierungshorizonten zugeordnet, weiterentwickelt und periodisch neu beurteilt. Eine heutige Priorisierung darf deshalb nicht zu einer endgültigen Aufgabe von Handlungsoptionen führen.

Gerade bei langfristigen Infrastrukturvorhaben ist planerischer Spielraum zentral. Wird ein Korridor heute vollständig gestrichen und zeigt sich der Bedarf später erneut, gehen Projektreife, Zeit und Planungssicherheit verloren. Das verteuert und verzögert spätere Lösungen.

Die zur Streichung vorgesehenen Projekte und Korridore sind deshalb als Projektreservoir im STEP zu erhalten, planerisch weiterzuführen und bei ausgewiesenem Bedarf einem späteren Realisierungshorizont zuzuweisen. Die Finanzlage des NAF rechtfertigt keine definitive Bereinigung des Projektportfolios, zumal der Bund selbst Spielraum für weitere Ausbauschritte ausweist.

Betriebliche Massnahmen ja – aber nicht als Ersatz für notwendige Kapazität

Pannestreifenumnutzungen, Verkehrsmanagement, Geschwindigkeitsharmonisierung, Rampendosierungen und weitere betriebliche Optimierungen können auf geeigneten Abschnitten sinnvoll sein. Sie können kurzfristig Staus reduzieren und die Verkehrsqualität verbessern.

Sie dürfen aber nicht als dauerhafter Ersatz für notwendige bauliche Kapazitätserweiterungen behandelt werden. Eine Übergangslösung ist kein Ersatz für strategische Infrastrukturpolitik. Wo der Bundesrat solche Massnahmen als Ersatz für gestrichene Projekte anführt, muss ihre langfristig gleichwertige Wirkung nachgewiesen werden.

Bei Pannestreifenumnutzungen ist zudem zu berücksichtigen, dass keine neue strukturelle Reserve geschaffen wird. Pannestreifen erfüllen wichtige Funktionen bei Pannen, Unfällen, Unterhalt, Baustellen und ausserordentlichen Verkehrsspitzen. Werden sie als Fahrstreifen genutzt, steht diese Reserve nicht mehr im gleichen Umfang zur Verfügung.

Der AGVS fordert deshalb, dass betriebliche Massnahmen nur dann als Ersatz für bauliche Vorhaben betrachtet werden dürfen, wenn sie hinsichtlich Kapazität, Sicherheit, Resilienz, Redundanz, Ausweichverkehr und Reisezeitzuverlässigkeit langfristig gleichwertig wirken und dies belastbar nachgewiesen ist. Der effektive Ausbau der Infrastruktur muss immer Vorrang und Priorität geniessen.

Nichtausbau verursacht hohe volkswirtschaftliche Kosten

Ein Verzicht oder Aufschub notwendiger Kapazitätserweiterungen ist kein Sparprogramm, sondern kann volkswirtschaftlich teuer werden. Stau verursacht Zeitverluste, zusätzliche Kosten und geringere Zuverlässigkeit. Betroffen sind nicht nur grosse Transportunternehmen, sondern auch Garagenbetriebe, Handwerk, Lieferdienste, Pannendienste, Pendlerinnen und Pendler sowie die gesamte Versorgungskette.

Fahrzeuge und Mitarbeitende sind länger unterwegs. Termine werden weniger planbar. Lieferketten werden störungsanfälliger. Zusätzliche Zeit-, Personal- und Dispositionskosten fallen wiederkehrend an. Gerade für das Gewerbe ist Reisezeitzuverlässigkeit ein zentraler Standortfaktor.

Der AGVS fordert deshalb, dass die Folgekosten eines Nichtausbaus systematisch in die Beurteilung von Ausbau- und Ersatzvarianten einbezogen werden. Neben der unmittelbaren Kapazitätswirkung sind insbesondere Verkehrssicherheit, Ausweichverkehr, Netzresilienz, Versorgungssicherheit und Zuverlässigkeit des Wirtschaftsverkehrs zu berücksichtigen.

Bewertungsmethodik muss volkswirtschaftlichen Nutzen vollständiger erfassen

Die heutige Kosten-Nutzen-Bewertung von Nationalstrassenprojekten bildet nicht alle relevanten volkswirtschaftlichen Effekte ausreichend ab. Insbesondere Agglomerationseffekte und daraus entstehende Produktivitätsgewinne werden zu wenig systematisch berücksichtigt. Eine bessere Erreichbarkeit kann Unternehmen, Beschäftigte, Zulieferer und Kundinnen und Kunden wirtschaftlich näher zusammenbringen. Dadurch können Produktivitätsgewinne entstehen, die für die Beurteilung von Engpassprojekten relevant sind. Werden solche Effekte nicht angemessen berücksichtigt, besteht das Risiko, dass der Nutzen von Nationalstrassenprojekten unterschätzt wird.

Der AGVS fordert deshalb, die Bewertungsmethodik des Bundes weiterzuentwickeln. Agglomerationseffekte, Produktivitätsgewinne, Folgekosten des Nichtausbaus, Reisezeitzuverlässigkeit, Versorgungssicherheit und Netzresilienz sind künftig systematisch und nachvollziehbar in die Beurteilung einzubeziehen.

Zahlungsrahmen Nationalstrassen sichern – aber Kapazitätsausbau nicht relativieren

Der AGVS unterstützt den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2028–2031. Betrieb, Unterhalt und Anpassungen des Nationalstrassennetzes sind zwingend sicherzustellen. Eine leistungsfähige Strasseninfrastruktur setzt voraus, dass bestehende Anlagen sicher betrieben, erhalten und modernisiert werden.

Gleichzeitig ist klar zwischen Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen einerseits und eigentlichen Kapazitätserweiterungen andererseits zu unterscheiden. Mittel für Lärmschutz, Tunnelsicherheit, Wildtierpassagen, Anschlussumbauten oder Pannestreifenumnutzungen sind notwendig. Sie ersetzen aber keine gezielten Engpassbeseitigungen, wenn strukturelle Kapazitätsprobleme bestehen.

Ein hoher Zahlungsrahmen für Betrieb, Unterhalt und Anpassungen darf deshalb nicht als Argument dienen, um langfristige Ausbauoptionen zu streichen oder den Bedarf an Kapazitätserweiterungen zu relativieren.

Wirkung der Ersatz- und Entlastungsmassnahmen verbindlich kontrollieren

Vor einem definitiven Verzicht auf ein Nationalstrassenprojekt muss nachvollziehbar ausgewiesen werden, welche Wirkung eine Ersatz- oder Entlastungsmassnahme tatsächlich hat. Zu prüfen sind insbesondere Kapazitätswirkung, Wirkungsdauer, Verkehrssicherheit, Reisezeitzuverlässigkeit, Ausweichverkehr, Auswirkungen auf das nachgelagerte Netz, den strassengebundenen öffentlichen Verkehr, den Güterverkehr und die Versorgungssicherheit.

Diese Wirkungen sind nach Umsetzung periodisch zu überprüfen. Werden die erwarteten Entlastungen nicht oder nicht dauerhaft erreicht, muss das betroffene Ausbauprojekt wieder priorisiert und einem verbindlichen Realisierungshorizont zugeordnet werden. Gleiches gilt, wenn sich Verkehrsnachfrage, Güterverkehr, Siedlungsentwicklung oder Anforderungen an die Versorgungssicherheit stärker entwickeln als prognostiziert.

MIV, Gewerbe und Logistik in Agglomerationsprogrammen ausgewogen berücksichtigen

Der AGVS unterstützt Bundesbeiträge an wirkungsvolle Agglomerationsprogramme. Diese müssen aber verkehrsträgerübergreifend ausgewogen ausgestaltet sein. Strasseninfrastruktur, motorisierter Individualverkehr, Wirtschaftsverkehr, Gewerbe und Logistik dürfen gegenüber anderen Massnahmenkategorien nicht strukturell benachteiligt werden.

Die Mittelverteilung ist transparent nach Verkehrsträgern und Massnahmenkategorien auszuweisen. Bei der Beurteilung sind insbesondere Projekte angemessen zu berücksichtigen, die

das übergeordnete und nachgelagerte Strassennetz entlasten, Ausweichverkehr vermeiden, Gewerbe- und Logistikstandorte erschliessen, Ortszentren entlasten oder den Verkehrsfluss verbessern.

Der konkrete verkehrliche Nutzen muss im Vordergrund stehen. Eine Verkehrspolitik, die bereits auf Bewertungsebene gewisse Verkehrsträger systematisch bevorzugt, wird dem Anspruch eines Gesamtverkehrsansatzes nicht gerecht.

Strasse und Bahn gleichwertig absichern

Der AGVS beurteilt die einseitige zusätzliche Absicherung der Bahninfrastruktur kritisch, wenn gleichzeitig bei den Nationalstrassen langfristige Projektoptionen reduziert werden. Eine zusätzliche Finanzierung des BIF darf weder zu einer relativen Abwertung der Nationalstrassen noch zu zusätzlichen Belastungen des Strassenverkehrs führen.

Die Vorlage sieht für die Bahn eine weitreichende langfristige finanzielle Absicherung vor, während bei der Strasse ein erhebliches Projektvolumen aus dem STEP entfernt werden soll. Diese Gewichtung ist unausgewogen. Sie lässt sich mit einem echten Gesamtverkehrsansatz nicht vereinbaren.

Der AGVS fordert deshalb, dass Strasse und Schiene gleichwertig abgesichert werden. Die Bahn soll bedarfsgerecht weiterentwickelt werden können. Gleichzeitig muss die planerische und finanzielle Handlungsfähigkeit des Nationalstrassennetzes vollumfänglich gewahrt bleiben. Eine unbefristete Weiterführung zusätzlicher Mittel einseitig zugunsten der Bahn ist kritisch zu prüfen und darf nicht zulasten der Strassenseite erfolgen.

Zweckgebundene Mittel konsequent für die Strasseninfrastruktur einsetzen

Die zweckgebundenen Mittel des NAF sind konsequent für die gesetzlich vorgesehenen Aufgaben einzusetzen. Zusätzliche Belastungen des Strassenverkehrs oder neue Umverteilungen zulasten der Strasseninfrastruktur lehnt der AGVS ab.

Die Strassennutzerinnen und Strassennutzer leisten bereits heute erhebliche Beiträge an das Gesamtverkehrssystem. Umso wichtiger ist, dass die Finanzierung der Strasseninfrastruktur verlässlich bleibt. Zweckbindung ist nicht nur eine finanztechnische Frage, sondern eine Frage des Vertrauens.

Wer Mittel beim Strassenverkehr erhebt, muss sicherstellen, dass die Strasseninfrastruktur entsprechend erhalten, betrieben und weiterentwickelt wird.

Detaillierte Bemerkungen und Anträge

Der AGVS äussert sich nachfolgend ausschliesslich zu den strassenverkehrsrelevanten Teilen der Vorlage und stellt folgende Anträge:

1. Bundesbeschlüsse konsequent verknüpfen

Antrag 1: Der AGVS beantragt, die gemeinsame und zeitlich koordinierte Behandlung von Nationalstrassen, Eisenbahninfrastruktur und Agglomerationsverkehr konsequent weiterzuführen. Die Beschlüsse zum Ausbauschnitt 2027 der Nationalstrassen und zu den Verpflichtungskrediten des Agglomerationsverkehrs sind politisch, materiell und soweit möglich formell miteinander zu verknüpfen und gemeinsam zu behandeln.

Erläuterung: Der Bundesrat bündelt die verschiedenen Verkehrsträger in einer gemeinsamen Vorlage. Die Bundesversammlung kann über die Ausbauschritte für Schiene und Strasse sowie über das Programm Agglomerationsverkehr jedoch weiterhin separat entscheiden. Damit entsteht ein gemeinsamer Planungsrahmen, ohne dass die politischen Entscheide zwingend miteinander verbunden sind. Für Nationalstrassen und Agglomerationsprogramme ist eine stärkere Abstimmung besonders angezeigt, weil beide Beschlüsse funktional zusammenwirken und über den NAF finanziert werden.

2. Ausbauschritt 2027 Nationalstrassen verstärken

Antrag 2: Der AGVS beantragt, den Ausbauschritt 2027 wie vorgeschlagen umzusetzen und mit zusätzlichen, ausreichend reifen oder netzstrategisch relevanten Nationalstrassenprojekten zu verstärken. Der für die Planung noch nicht beschlossener Projekte und den erforderlichen Landerwerb vorgesehene Verpflichtungskredit ist deutlich aufzustocken. Dem ASTRA sind ausreichende Planungs- und Projektierungsmittel bereitzustellen, damit zusätzliche Vorhaben weiterentwickelt und für künftige Ausbauschritte rechtzeitig zur Beschlussreife gebracht werden können.

Erläuterung: Der AGVS unterstützt die Aufnahme der vorgesehenen Projekte in den Ausbauschritt 2027. Die Auswahl bestätigt, dass punktuelle bauliche Erweiterungen auch künftig notwendig bleiben. Angesichts der bestehenden und absehbaren strukturellen Engpässe reicht der Ausbauschritt jedoch nicht aus. Es braucht zusätzliche, ausreichend reife oder netzstrategisch relevante Vorhaben, ohne dass der AGVS einzelne Projekte politisch vorwegnehmen will. Entscheidend sind Handlungsbedarf, Netzwirkung, Projektreife, volkswirtschaftlicher Nutzen sowie regionaler und kantonaler Rückhalt.

3. Zur Streichung vorgesehene Projekte im STEP belassen

Antrag 3: Der AGVS beantragt, die zur Streichung vorgesehenen Projekte im STEP Nationalstrassen zu belassen. Sie sind als Projektreservoir zu erhalten, planerisch weiterzuführen und bei Bedarf einem späteren Realisierungshorizont zuzuweisen. Bei der periodischen Neubeurteilung sind verkehrlicher Handlungsbedarf, Netzwirkung, Projektreife, politische Tragfähigkeit sowie regionaler und kantonaler Rückhalt gemeinsam zu würdigen.

Erläuterung: Ein definitiver Verzicht auf langfristig relevante Korridore ist verkehrs- und finanzpolitisch nicht sachgerecht. Priorisierung ist richtig, darf aber nicht zur endgültigen Aufgabe von Handlungsoptionen führen. Planungsarbeiten für Nationalstrassenprojekte dauern regelmässig mehrere Jahre. Werden Korridore heute vollständig aus dem STEP entfernt und zeigt sich der Bedarf später erneut, geht Projektreife verloren und die Engpassbeseitigung verschiebt sich. Eine rollende Weiterplanung ist daher sinnvoller als ein späterer Neustart.

4. Keine dauerhafte Substitution ohne Wirkungsnachweis

Antrag 4: Der AGVS beantragt, Pannestreifenumnutzungen, Verkehrsmanagement und Tempomassnahmen als betriebliche Ergänzungs- und Übergangsmassnahmen umzusetzen. Sie sowie Ausbauten anderer Verkehrsträger dürfen notwendige Nationalstrassenprojekte nur ersetzen, wenn ihre langfristig gleichwertige Wirkung quantitativ nachgewiesen wird.

Erläuterung: Betriebliche Optimierungen können kurzfristig sinnvoll sein. Sie reduzieren jedoch nicht in jedem Fall den langfristigen Bedarf an struktureller Kapazität. Pannestreifenumnutzungen schaffen keine neue Reserve und können bei Pannen, Unfällen, Baustellen und aus-

serordentlichen Verkehrsspitzen betriebliche Flexibilität reduzieren. Für eine dauerhafte Substitution sind deshalb nicht nur Kapazitätswerte, sondern auch Sicherheits-, Resilienz- und Redundanzwirkungen nachzuweisen.

5. Zahlungsrahmen Nationalstrassen genehmigen und Handlungsfähigkeit sichern

Antrag 5: Der AGVS beantragt, den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2028–2031 zu genehmigen. Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen sind dabei klar von eigentlichen Kapazitätserweiterungen zu unterscheiden. Die zweckgebundenen Mittel des NAF sind ausschliesslich für die gesetzlich vorgesehenen Aufgaben zu verwenden.

Erläuterung: Betrieb, Unterhalt und Anpassungen des Nationalstrassennetzes sind notwendig. Sie dürfen aber nicht mit der Finanzierung struktureller Kapazitätserweiterungen gleichgesetzt werden. Anpassungen wie Lärmschutz, Tunnelsicherheit, Anschlussumbauten oder Pannestreifenumnutzungen ersetzen keine gezielten Engpassbeseitigungen. Der Zahlungsrahmen darf daher nicht als Argument für eine Reduktion des langfristigen Projektportfolios verwendet werden.

6. Wirkung der Ersatz- und Entlastungsmassnahmen kontrollieren

Antrag 6: Der AGVS beantragt, vor der Erwägung eines Projektverzichts Kapazitätswirkung, Wirkungsdauer, Sicherheit, Ausweichverkehr, Reisezeitzuverlässigkeit, Netzresilienz und Versorgungssicherheit auszuweisen und anschliessend periodisch zu überprüfen.

Erläuterung: Vor einem definitiven Verzicht auf ein Nationalstrassenprojekt ist darzulegen, welche Wirkung eine Ersatzmassnahme tatsächlich entfaltet und ob diese Wirkung dauerhaft ist. Zu berücksichtigen sind auch Auswirkungen auf das nachgelagerte Netz, den strassengebundenen öffentlichen Verkehr, den Wirtschafts- und Güterverkehr sowie die Versorgungssicherheit. Werden die erwarteten Entlastungswirkungen nicht erreicht, muss das betroffene Ausbauprojekt wieder priorisiert werden.

7. Bewertungsmethodik um volkswirtschaftliche Effekte ergänzen

Antrag 7: Der AGVS beantragt, die Bewertungsmethodik des Bundes für Nationalstrassenprojekte so weiterzuentwickeln, dass Folgekosten des Nichtausbaus, Agglomerationseffekte, Produktivitätsgewinne, Reisezeitzuverlässigkeit, Versorgungssicherheit und Netzresilienz systematisch erfasst und in der Kosten-Nutzen-Analyse angemessen berücksichtigt werden.

Erläuterung: Die heutige Bewertungsmethodik bildet den volkswirtschaftlichen Nutzen von Nationalstrassenprojekten nicht vollständig ab. Insbesondere Agglomerationseffekte und Produktivitätsgewinne werden zu wenig systematisch berücksichtigt. Dadurch kann der Nutzen geeigneter Engpassprojekte unterschätzt werden. Eine sachgerechte Priorisierung setzt voraus, dass auch die Kosten des Nichtausbaus vollständig berücksichtigt werden.

8. MIV-Projekte ausgewogen in Agglomerationsprogramme einbeziehen

Antrag 8: Der AGVS beantragt, die Bundesbeiträge an die Agglomerationsprogramme der fünften Generation grundsätzlich zu unterstützen, sofern sie im gleichen Paket mit dem Ausbau der Nationalstrassen beschlossen werden. Die Bundesmittel des Programms Agglomerationsverkehr sind verkehrsträgerübergreifend angemessen, verhältnismässig und ausgewogen einzusetzen. Strasseninfrastruktur, MIV, Wirtschaftsverkehr, Gewerbe und Logistik dürfen gegenüber anderen Massnahmekategorien nicht strukturell benachteiligt werden. Die Mittelverteilung ist transparent auszuweisen.

Erläuterung: Agglomerationsprogramme sollen die Gesamtwirkung des Verkehrssystems verbessern. Dazu gehören auch Massnahmen zugunsten des motorisierten Strassenverkehrs, des Wirtschaftsverkehrs und der Logistik. Gerade in kleineren und ländlich geprägten Agglomerationen können Strassen-, Umfahrungs- und Entlastungsprojekte eine hohe Wirkung erzielen. Massgebend muss der konkrete verkehrliche Nutzen sein, nicht die Zugehörigkeit zu einem bestimmten Verkehrsträger.

9. Strasse und Bahn gleichwertig absichern

Antrag 9: Der AGVS beantragt, dass eine zusätzliche Finanzierung des BIF weder zu einer relativen Abwertung der Nationalstrassen noch zu zusätzlichen Belastungen des Strassenverkehrs oder zu einer Ausweitung bestehender Finanzierungsbeiträge der Strassenseite zugunsten der Bahn führt. Die planerische und finanzielle Handlungsfähigkeit des Nationalstrassennetzes ist vollumfänglich zu wahren. Eine unbefristete Weiterführung zusätzlicher Mittel einseitig zugunsten des BIF ist abzulehnen beziehungsweise zumindest kritisch und ergebnisoffen im weiteren politischen Prozess zu prüfen.

Erläuterung: Die Vorlage weist bei der Finanzierung eine deutliche Asymmetrie auf. Während für die Bahn zusätzliche langfristige Mittel vorgesehen werden, sollen bei den Nationalstrassen langfristige Projektoptionen reduziert werden. Diese Gewichtung widerspricht einem echten Gesamtverkehrsansatz. Eine zusätzliche Finanzierung der Bahn darf nicht als Vorwand für eine planerische Schwächung der Nationalstrassen dienen und darf nicht zulasten des Strassenverkehrs erfolgen.

Schlussbemerkungen

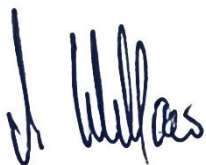
Der AGVS ist überzeugt, dass eine starke Strasse und eine starke Schiene kein Widerspruch sind. Die Schweiz braucht beides. Voraussetzung ist jedoch, dass beide Verkehrsträger entsprechend ihrer Funktion, ihrer tatsächlichen Verkehrsleistung und ihres ausgewiesenen Handlungsbedarfs weiterentwickelt werden. Verkehr '45 muss diesen Anspruch konsequent einlösen.

Die Strasse darf nicht nur als Finanzierungsquelle des Gesamtverkehrssystems dienen. Sie muss entsprechend ihrer Bedeutung für Bevölkerung, Gewerbe, Logistik, Versorgungssicherheit und Wirtschaft auch weiterentwickelt werden. Der AGVS fordert deshalb eine ausgewogenere Vorlage, mehr planerische und finanzielle Handlungsfähigkeit für die Nationalstrassen und eine konsequente Absage an definitive Projektstreichungen.

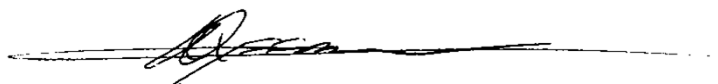
Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und stehen Ihnen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)



Manfred Wellauer
Zentralpräsident



Christian Wyssmann
Geschäftsführer