

BUNDESAMT FUER STRASSENBAU

3003 Bern, 3. Mai 1989

078.03.0/37/66

Verkehrsverhandlungen Schweiz - EG
 Vorbereitung der 2. Runde
 Besprechung vom 8. Mai 1989

Unterlage zu Traktandum 4.7 "Strasseninfrastruktur"

A. Bauprogramm für die Nationalstrassen

- Neuster Stand mit Aenderungen
- Transitrelevante Vorhaben
- Verhandlungsspielraum/Bedingungen

Stand:

Mitte Mai soll der Bundesrat das Bauprogramm 1989 genehmigen, das langfristige Bauprogramm - Version 1989 - soll bis Juni 1989 vorliegen.

Aenderungen:

Die Inbetriebnahme der noch nicht im Bau befindlichen Nationalstrassenstrecken verzögert sich im Vergleich zu früheren Terminangaben um 1 bis 2 Jahre. Ausnahme: N 16. Die Ursachen für die Verzögerung sind planerischer wie auch finanzieller Art. Mit späterem Baubeginn nehmen die Verzögerungen zu, weil beim vorgesehenen Budgetverlauf 1'150 Mio. Fr./Jahr in den neunziger Jahren baureife Vorhaben voraussichtlich zurückgestellt werden müssen.

Transitrelevante Vorhaben:

Für den schweizerischen Nord-Süd-Transitverkehr ergeben die programmierten Arbeiten keine nennenswerte Zunahme der Netzkapazität. Für die nächsten 20 - 30 Jahre stehen somit gemäss Programm für die Strasse nur etwa die heute vorhandenen Kapazitäten zur Verfügung.

Einige, vorwiegend aus Gründen des Immissionsschutzes und der Verkehrssicherheit geplante Vorhaben dürften regionale Entlastungen und Kapazitätsausgleiche im Nord-Süd-Transit ergeben:

Für die N 2, Basel - Chiasso:

- SN 2, Nordtangente Basel, ab etwa 2000
- Zubringer N 3, Rheinfelden, ab etwa 1997
- N 2, Sanierung Luzern - Horw, ab etwa 1996

Für die N 13, St. Margrethen - Castione:

- N 13, Bau 3. und 4. Streifen
zwischen Widnau - Haag ab etwa 1996
- N 13 c, Rongellen - Thusis/Sils ab etwa 1998

Für die N 9, Vallorbe - Gondo:

- N 9, Vallorbe - Chavornay, ab 1989
- N 9, Wallis, ab etwa 2005.

Entlastungen für Teile der N 2, Basel - Chiasso oder N 12, Vevey - Bern bewirken zudem die Teilstrecken N 1, Yverdon - Avenches - Löwenberg, die N 3 Bözberg und die N 16, Boncourt - Biel.

Verhandlungsspielraum/Bedingungen

Die Möglichkeiten zur Forcierung einzelner Vorhaben sind beschränkt; durch höhere Budgetbeiträge könnten allerdings Verzögerungen baureifer Projekte verhindert werden.

Die wichtigsten Vorhaben aus EG-Sicht - abgesehen von einer 2. Röhre des Gotthardtunnels - dürften sein:

- N 3, Autobahnzubringer Rheinfelden
- SN 2, Nordtangente Basel
- N 9, Wallis.

"Denkbar" (rein sachlich) sind weitere Angebote:

- Aufnahme des Strassenabschnittes Mendrisio - Gaggiolo (Landesgrenze) ins National- oder Hauptstrassennetz. Mitfinanzierung durch den Bund. Rascher Bau. Ziel: Entlastung des Uebergangs N 2, Chiasso.
- Bau von Lastwagen-Vorstauräumen längs N 2 und evt. N 13 in Fahrtrichtung Chiasso. Ziel: Kapazität Uebergang N 2, Chiasso erhöhen.
- Budgetbeiträge für die Nationalstrassen in den neunziger Jahren erhöhen
- Forcierte Anwendung der Verkehrsleittechnik
- ausserordentliche personelle/finanzielle Vorkehrungen im Nationalstrassenbetrieb und -unterhalt (z.B. "Verkehrsmanager" für Gotthardtunnel)
- Planung der 2. Röhre Gotthardtunnel freigeben (steht im Widerspruch zu bundesrätlichem Entscheid "Luftreinhaltung")

Verhandlungstaktisch wichtig erscheint, auf Fälle hinzuweisen, wo fehlende Entscheide der Nachbarstaaten die sinnvolle Nutzung von schweizerischen Angeboten verhindern wie

- B 33 Singen - Konstanz (Verbindung zur N 7)
- Neubau der A 98 Hochrheinautobahn
- Expressstrassen N 19 b Delle - Belfort als Abnahme der N 16, Boncourt - Biel
- S 18, Verbindungsstrasse N 1/N 13/A 15 mit Gemeinschaftszollanlage und Vorstauräumen (auf österreichischem Boden, Entscheide in Vorarlberg und Wien fehlen, die Schweizer Anschlussstrecken sind gebaut und werden verbessert).

B. Sprachregelung in der Frage der Kapazitätsreserven der N 2, Basel - Chiasso

1. Die vorhandenen Abklärungen über die Kapazitätsreserven des Strassennetzes, namentlich der Nationalstrasse N 2, reichen nicht aus, um eine verbindliche Aussage zu machen.
2. Die Kapazität einer Strasse ist kein absoluter Begriff. Bezugszeit und Bezugsnetz, sowie dessen Zustand ("ideal" wie auf der Strassenkarte oder "effektiv" mit Baustellen und Verkehrsstörungen) bestimmen die Resultate.
3. Eine Untersuchung ist in Arbeit; es fehlen aber Grundlagen, und es gibt im Methodischen offene Fragen. Zu erwarten sind Schätzwerte, vorderhand nur für den heutigen Zustand.
4. Bei einer Lockerung der 28-Tonnen-Limite wäre mit einer Zunahme der jährlichen Anzahl Lastwagentransitfahrten von heute 300'000 auf 1'200'000 zu rechnen. Verkehrsbehinderungen und negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit wären die Folge.

Kommentar: Der Ausdruck "Verkehrszusammenbruch" sollte der EG gegenüber zurückhaltend verwendet werden, vor allem dann, wenn es um kurzfristige, zeitlich befristete Ueberlegungen geht. Langfristig ist die Kapazität der N 2 nahezu sicher ungenügend, dies selbst bei einem massvollen Wachstum des Strassenverkehrs. Die Entlastungen infolge der NEAT erlauben es nicht, die Verhältnisse entscheidend zu verbessern. Kurzfristig betrachtet ist die Beurteilung weniger eindeutig, hier soll das vorerwähnte Gutachten eine bessere Abschätzung erlauben. Es wird oft übersehen, dass die heutigen Staus zu Zeiten auftreten, wenn der Güterverkehr gering ist oder gar gemäss geltenden Fahrverboten nicht fahren kann. Von den 30 höchsten Stundenwerten 1988 beim Zählquerschnitt N 2 Gotthardtunnel traten 21 an Samstagen, 2 an Sonntagen und 7 an Freitagen (im Juli, August, September) auf. Zudem darf man die Bedeutung des

Verlagerungsverkehrs von etwa 900'000 Lastwagenfahrten auch nicht überschätzen. Dieser bewegt sich in der Grössenordnung des Wachstums des Gesamtverkehrs im Gotthardstrassentunnel zweier Jahre. Wenn wir argumentieren, diese Verkehrsmenge reiche aus, um den Verkehrszusammenbruch zu erzeugen, könnte man uns entgegenhalten, dass auch ohne den Verlagerungsverkehr der Verkehrszusammenbruch innert Jahren vorprogrammiert sei).

6. Der Bau einer 2. Röhre des Gotthardstrassentunnels würde nahezu sicher den grössten Leistungsengpass beseitigen; aber auch dann wären Leistungsengpässe im Mittelland voraussehbar. Politische Gründe verunmöglichen diesen Weg. Es werden auch Investitionen auf den übrigen Strecken erforderlich sein, um die Kapazität wesentlich zu erhöhen.

Fazit

Falls die EG für eine kurze Uebergangsfrist einen - zudem quantitativ beschränkten - Strassenkorridor fordert, ist es kritisch, sich mit dem Kapazitätsargument dagegen zu wehren. Es sind andere Argumente, wie z.B. solche umwelt-, verkehrs- oder allgemeinpolitischer Art zu verwenden.

BUNDESAMT FÜR STRASSENBAU	
5. MAI 1989	
078.03.0	

VERKEHRSVERHANDLUNGEN SCHWEIZ - EG
 Vorbereitung 2. Runde vom 17. Mai 1989
 Thema Strasse

Verhandlungspunkt: 4.7 Strasseninfrastruktur
 Problem / Forderung EG:

078.30

- Verbesserung des Transits auf der Strasse
- Zeitlich befristeter und quantitativ beschränkter Strassenkorridor für Vierzigtonnen-Lastwagen, die besonderen Umweltauflagen zu entsprechen hätten (Stand: 12.10.1988, IB 113/777.50)

Haltung Schweiz / Verhandlungsspielraum

Bisher: Nicht negotiabel. Null.
 Sachlich "denkbare" Angebote:

- Aufnahme des Abschnittes Mendrisio - Gaggiolo ins National- oder Hauptstrassennetz (Entlastung Zoll Chiasso).
- Lastwagen-Vorstauräume auf N 2 und ev. N 13
- ausserordentliche personelle/finanzielle Vorkehrungen im Nationalstrassenbetrieb und -unterhalt während Uebergangszeit (z.B. "Verkehrsmanager" für Gotthardtunnel)
- Budgetbeträge Nationalstrassen in 90er Jahren erhöhen
- leistungskritische Baustellen verzögern bis Huckepack-Angebot steht (ohne Rücksicht auf Mehrkosten)
- forcierte Anwendung der Verkehrsleittechnik
- Planung 2. Röhre Gotthardstrassentunnel freigeben
- Auswirkungen eines befristeten/beschränkten Vierzigtonnen-Korridors prüfen. Auflagen studieren (z.B. spezielles Tempo-Limit; zusätzliche Fahrverbote FR/SA)

Bedingungen/Gegenleistung EG

Bisher: Null
 "Denkbare" Bedingungen:

- Verzicht auf mittel-/langfristige Forderungen nach zusätzlicher Strassenkapazität für Gütertransit. Einschwenken auf Huckepack/Schiene.
- Netzschliessung in Nachbarländern, so dass Schweizer Strassen optimal genutzt werden können (z.B. S 18 St. Margrethen/Höchst; A 98 Hochrheinautobahn; N 19b Delle - Belfort)

078.03.0/37/66
 ASB/3. Mai 1989