



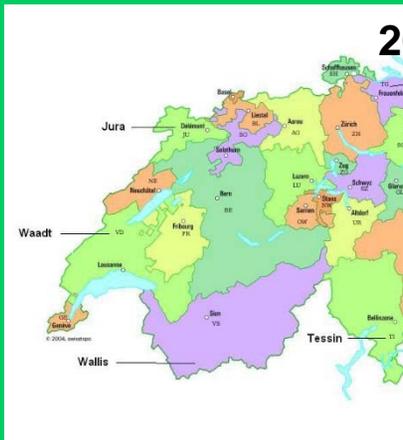
Tag der Schweizer Garagisten _ AGVS Classic Center Schweiz, Safenwil _ 19. Januar 2016



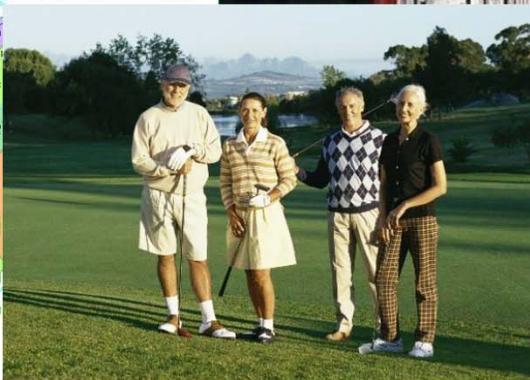
“(Auch) die Zukunft ist automobil _ Beiträge des ASTRA”
Jürg Röthlisberger, Direktor ASTRA



A) Gesellschaftliches



26 Kantone



Papstwahl 2005



Papstwahl 2013

A large crowd of people at night, many holding up their phones to take pictures or videos, likely during the Papal election in 2013. The scene is filled with the glow of many small, bright screens, creating a bokeh effect in the background. The people are mostly seen from behind, with their arms raised, capturing the event. The overall atmosphere is one of excitement and anticipation.

so schnell kann's gehen

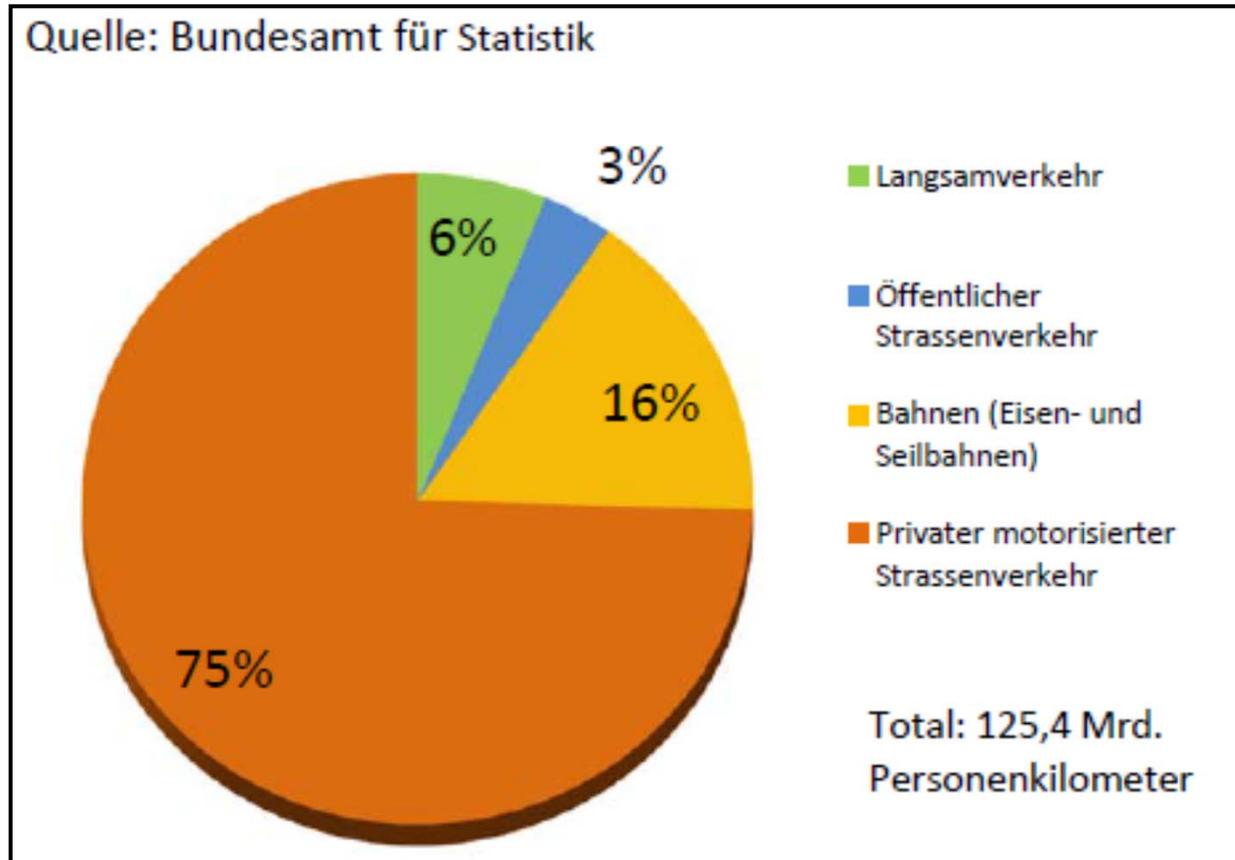


B) Der Schweizerische MIV & die Nationalstrassen





Verkehrsleistungen Personenverkehr 2013

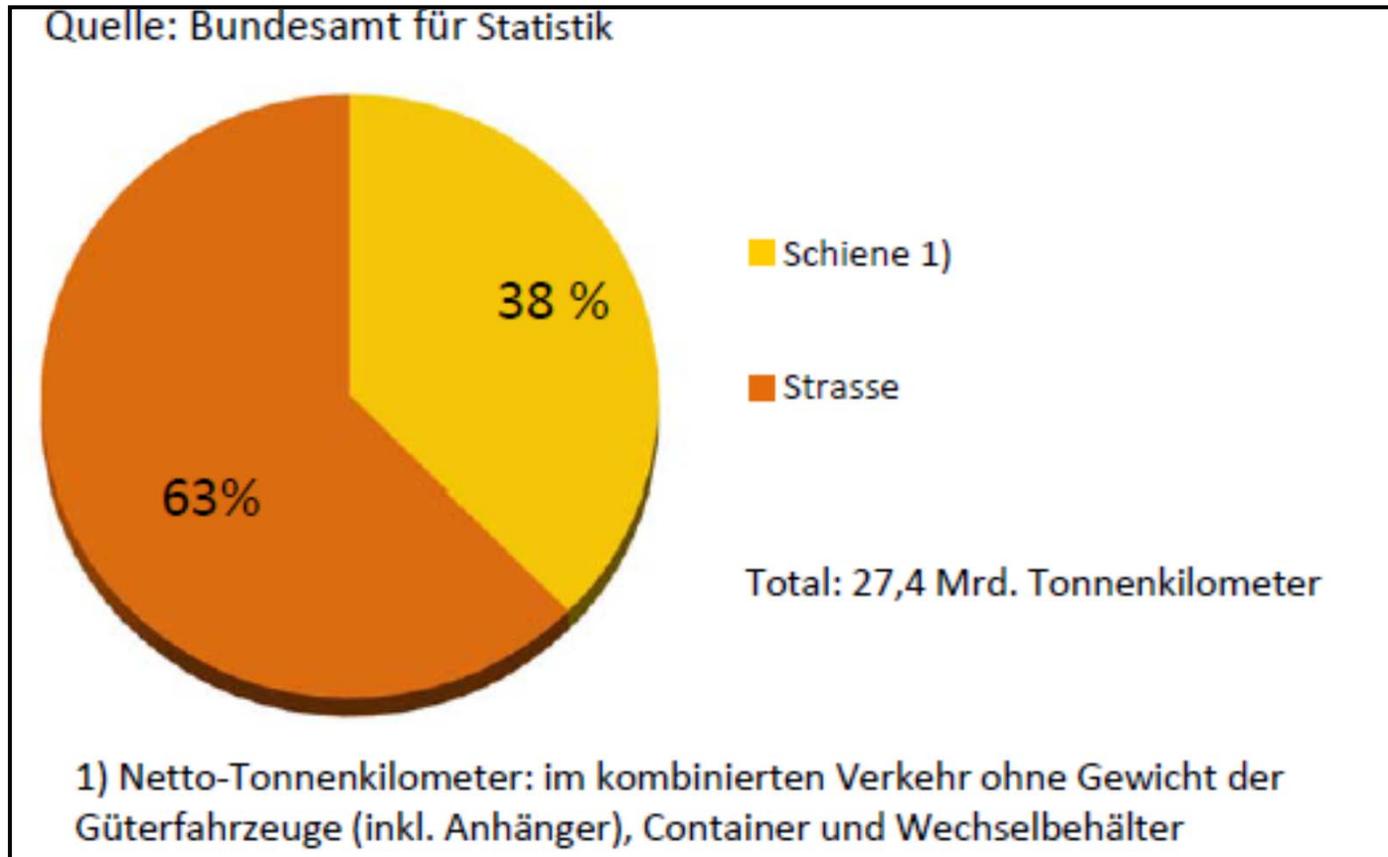


Total 125 Mrd. Personenkilometer, davon 75% MIV

Vom MIV 43% auf NS bzw. auf 2.5 % der Strassen



Transportleistungen im Güterverkehr 2013



Total 27 Mrd. Tonnenkilometer, davon 63% MIV

Vom MIV 67% auf NS bzw. auf 2.5 % der Strassen



Fazit (1)

- Die Bedeutung des MIV ist im Bahnland Schweiz extrem
 - Innerhalb des MIV ist die Bedeutung der Nationalstrasse schlagend (43%)
 - Die Nationalstrassen im Mittelland sind bereits heute nahe, an oder über ihrer Kapazitätsgrenze
- ⇒ **Verkehrsfläche bleibt ein extrem knappes Gut !**
- ⇒ **Finanzierung bricht weg (Treibstoffverbräuche)!**
- ⇒ **Zunehmender Finanzbedarf !**
- ⇒ **Aktio >>> als Reaktio für neue Verkehrsfläche !**





C) Verbesserung

=> Verfügbarkeit

- Verkehrsfluss

- Berechenbarkeit Reisezeit

=> Verträglichkeit

- Verkehrsfluss

- Infrastruktur

- Fahrzeuge

=> Sicherheit





1. Kundengerechte Erhaltung

Erhaltungsabschnitte bilden und „Sanierungen“ gleichzeitig mit den Ausbauten realisieren:

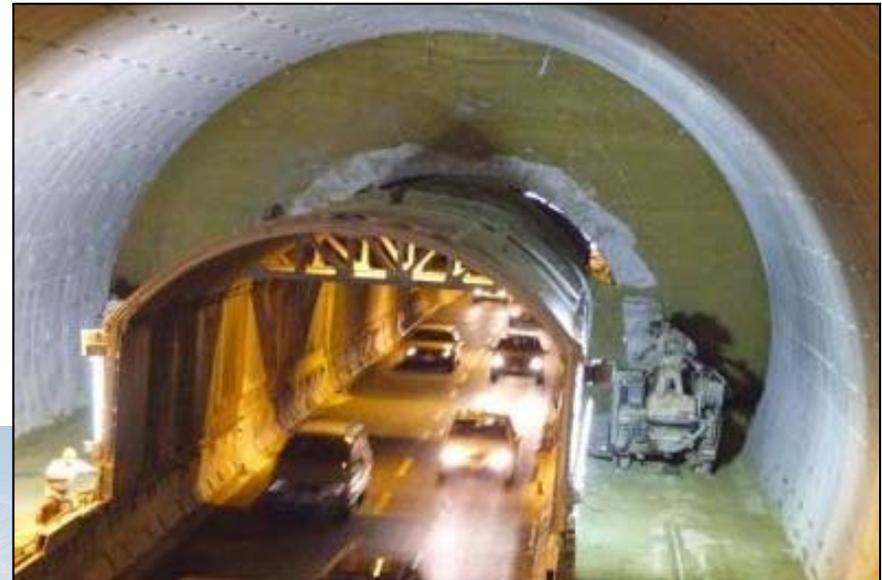
- Erhaltungsabschnitt max. 15 km (**Baustelle 3 bis 5 km**)
- Zwischen zwei Erhaltungsabschnitten min. 30 km
- Unterhaltsfreier Zeitraum min. 15 Jahre
- Minimale Behinderungszeit (also **immer Mehrschicht und Anreize**)
- **Ausschliesslich Nachtarbeit, falls Spurabbauten nötig**
- Motto: „Länger und wenig schmerzhaft“, als „schnell und schmerzhaft“





2. Innovationen und «unkonventionelle, schnelle Lösungen» sind nötig!

Stadttangente Lausanne:
Erweiterung Tunnel unter Verkehr



Stadttangente Bern:
Neue Brücke wird neben den alten Brücken gebaut



3. Unterhaltsfähige Infrastrukturen

Sanierungstunnel Belchen:

3. Röhre wobei dann nur je deren 2 gleichzeitig in Betrieb

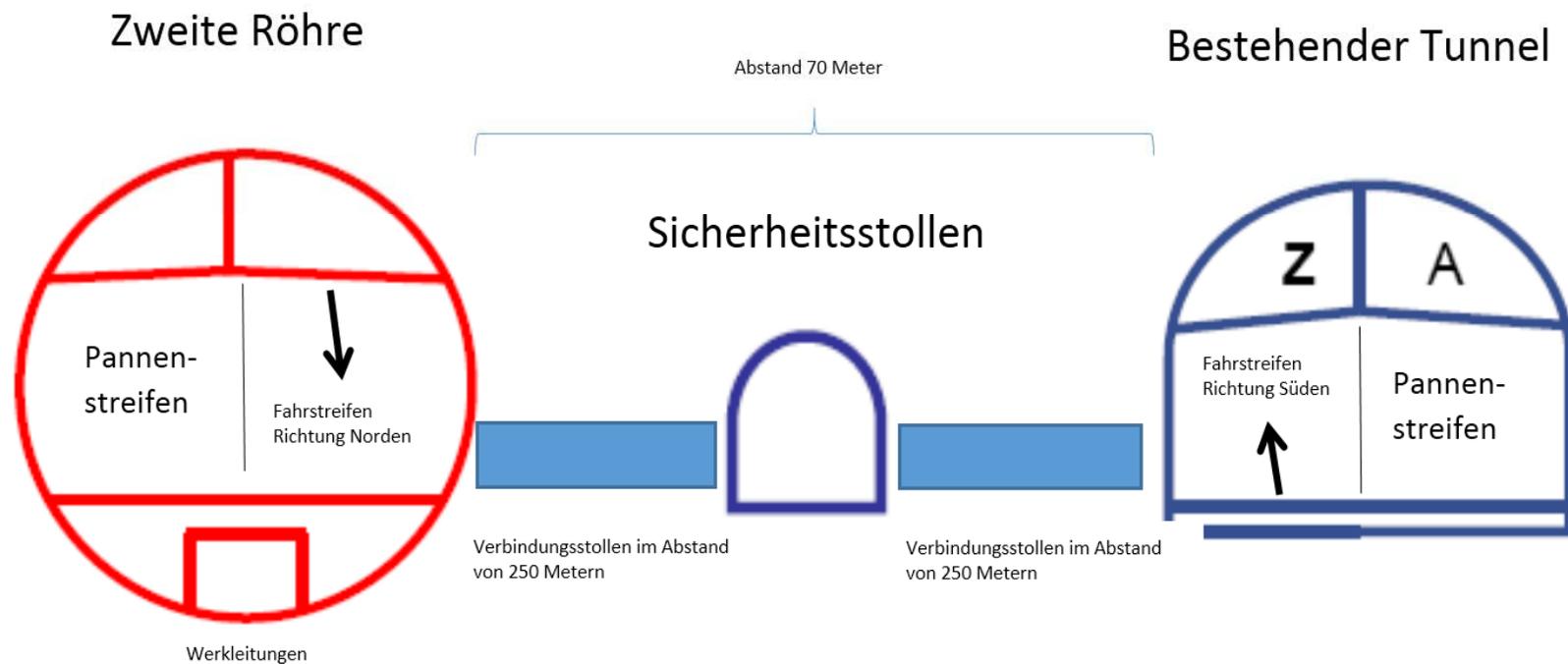


Sanierungstunnel Gotthard:

2. Röhre, je einspurig betrieben



Die Lösung von Bundesrat und Parlament: MIT einem Sanierungstunnel





Deshalb die Lösung von BR und Parlament

- Verkehrssicherheit
- Analogie zur Bahn (NEAT)
- Verfügbarkeit (auch künftig)
- Staatspolitische Raison / Kohäsion
- Funktionalität / Kohärenz
- Schaffung bleibender Mehrwerte
- Sanierung ist wiederkehrende Aufgabe (künftige Generationen)
- Wirtschaftlichkeit
- Schwächen der Rückfallebene ohne Sanierungstunnel
 - Enorme Investitionen in Verladeanlagen (15.4 ha)
 - NEAT künftig keine freien Kapazitäten mehr
 - Akzeptanz der temporären Verladeanlagen
 - Wiederkehrende Aufweichung des Nachtfahrverbotes
 - **Kein Beitrag zur Verlagerungspolitik; BASTELEI**



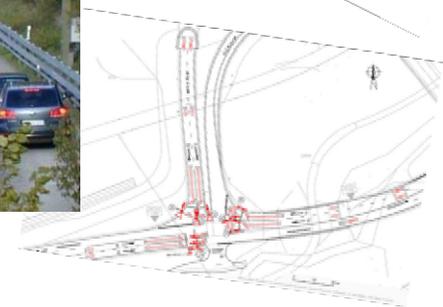
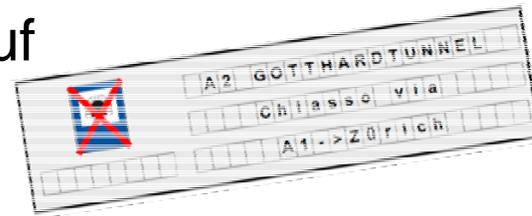
Sanierung GST _ Investitionskosten [Mio. CHF]

	Variante 1 (ohne 2. Röhre)			Variante 2	
	Ohne Unterbruch	Kurzer Unterbruch Sommer	Längerer Unterbruch Sommer		
Dauer Vollsperrung in Tagen	900 (2.5 Jahre am Stück)	980 (innert 3.5 Jahren)	1050 (innert 7 Jahre)	140	
Gesamtsanierung GST	650 -	752 -	890 -	Überbrückung	250
2. Röhre				Sanierung	515
					2023
<i>Flankierende Massnahmen</i>					
Wintersicherheit GPS	16	16	37		-
Verkehrsmanagement					
▪ PW	162-174	192-204	270-282		-
▪ LKW	409-625	479-686	619-766		-
Total	1237-1465	1439-1658	1816-1975		2788



4. Effektivere Nutzung vorhandener Verkehrsfläche

- Verkehrsinformationen auf Wechseltextanzeigen
- Wechselwegweisung
- LKW-Überholverbote
- Schwerverkehrsmanagement
- Geschwindigkeitsharmonisierung
- Rampenbewirtschaftung, Lichtsignalanlagen
- **Fahrzeug – Belegungsgrad!**
 - ⇒ Versuch «Carlos»
 - ⇒ Versuch «Luzern» u.a.
 - ⇒ Start-UPs



+ 5. Intelligente / vernetzte Mobilität

Gesellschaftliche Fragen



Will Gesellschaft
umfassendes
Car Sharing?

Rechtliche Fragen



Daten /
Datenschutz

Haftung



Technische Fragen



Sicherheit

Kommunikation /
Verlässlichkeit



Migration

Planerische
Konsequenzen





6. Zusätzliche Verkehrsfläche

- a) **Pannestreifenumnutzung (PUN):**
positive Erfahrungen mit Pilotversuch A1 Morges-Ecublens



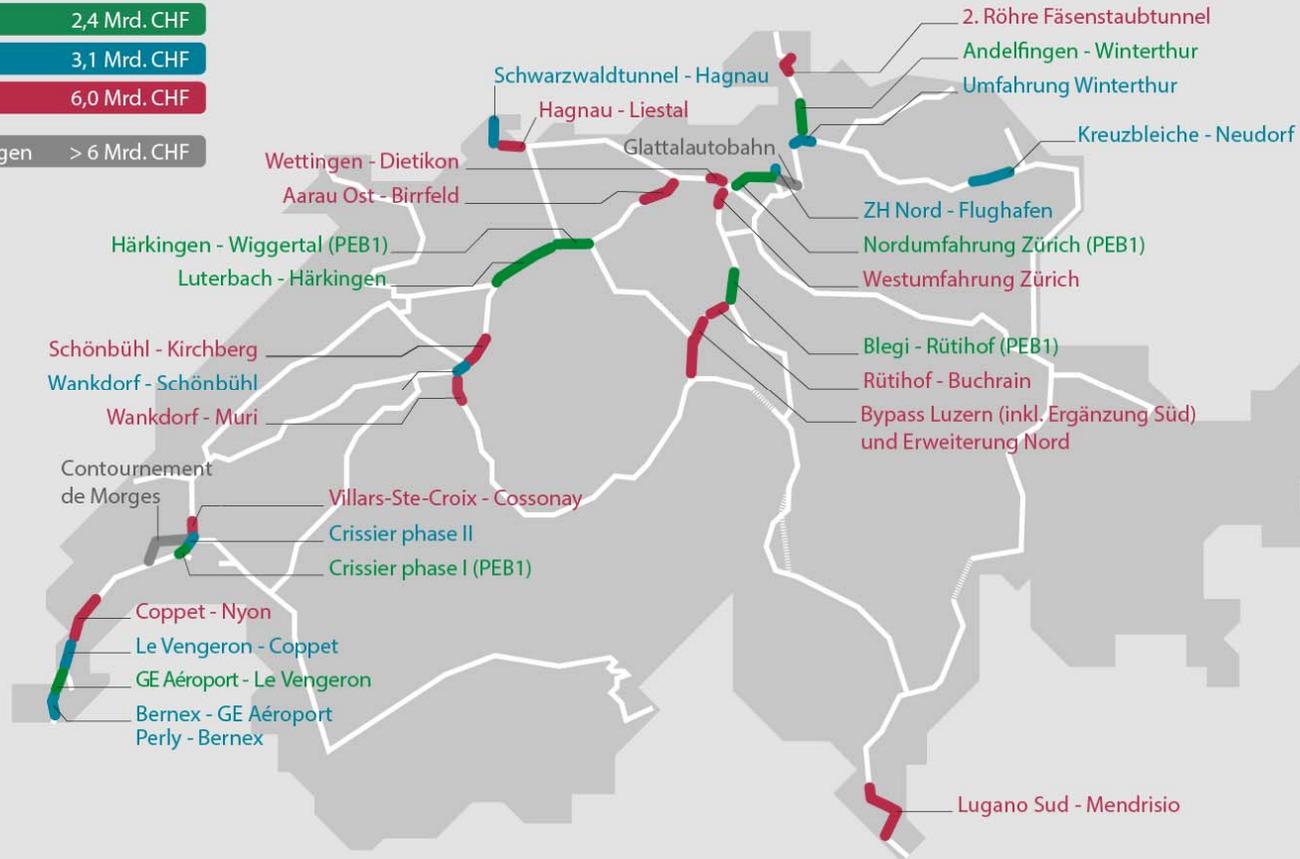


b) Programm Engpassbeseitigung

Engpassbeseitigung Nationalstrassennetz

Vorgeschlagenes Programm in der Botschaft vom 26. Februar 2014

Modul 1	2,4 Mrd. CHF
Modul 2	3,1 Mrd. CHF
Modul 3	6,0 Mrd. CHF
Ergänzungen	> 6 Mrd. CHF



© ASTRAN/PIKZ



7. Monetäre Anreize: Mobility Pricing (1)

- **Mobilitätsmanagement** als Hauptziel
- **Verkehrsträgerübergreifender Ansatz**
- **«Pay as you use» - Kilometer-Abgabe**
 - für eine verursachergerechtere Anlastung der Kosten
- **Haushaltsneutralität als Prämisse**
 - **Keine zusätzlichen Abgaben**, bestehende Abgaben sollen durch eine **variable Abgabe** ersetzt werden

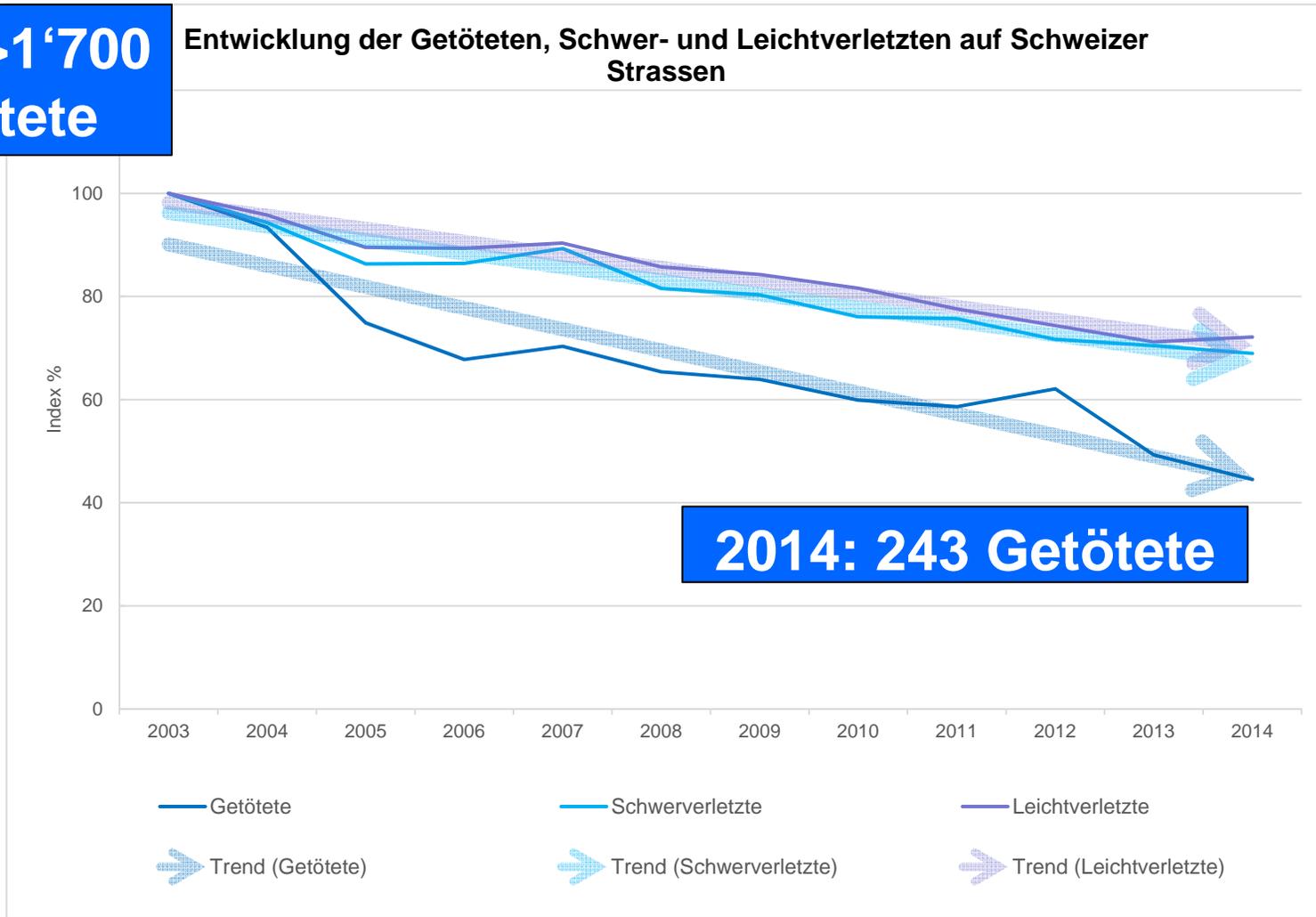




8. Strassenverkehrssicherheit (1)

**1970: >1'700
Getötete**

Entwicklung der Getöteten, Schwer- und Leichtverletzten auf Schweizer Strassen





8. Strassenverkehrssicherheit (2)

Erfolg! => Infrastruktur, Mensch (Kultur), Fahrzeug

Faktor Mensch: Es geht um Menschen! Deshalb stellt sich immer auch die Frage der Akzeptanz, der gesellschaftlichen Verträglichkeit. Dieser Diskussion müssen wir uns stellen.

⇒ Wir müssen erkennen, dass wir nicht Menschenleben schützen dürfen, zum Preis, dass wir «das Leben der Menschen» gefährden / stark einschränken.

⇒ «Das Leben» ist auch ein Spiegelbild der gesellschaftlichen Werte. Diese ändern sich im Laufe der Zeit.

⇒ Die Umsetzung der Massnahmen zu Via Sicura hat deshalb auch eine zeitliche bzw. eine V-Komponente!

⇒ **Zugang zum MIV muss weiterhin für breite Bevölkerungskreise möglich sein!**



D) Verbesserung der Finanzierung





Die wesentlichen Inhalte der NAF-Vorlage

Verbesserung der Struktur der SFSV



- Kohärentere Finanzierung von Strasse und Schiene
- Fonds zur Finanzierung der Nationalstrassen
- Verbesserte Transparenz
- Eliminieren der heutigen finanztechnischen Dummheiten



Ablösung des heutigen IF mit Laufzeitbeschränkung durch NAF ohne Laufzeitbeschränkung

- Starres Programm Engpassbeseitigung durch STEP abgelöst



Netzbeschluss bzw. -Ergänzung

- Umfahrungen Morges und Glattal



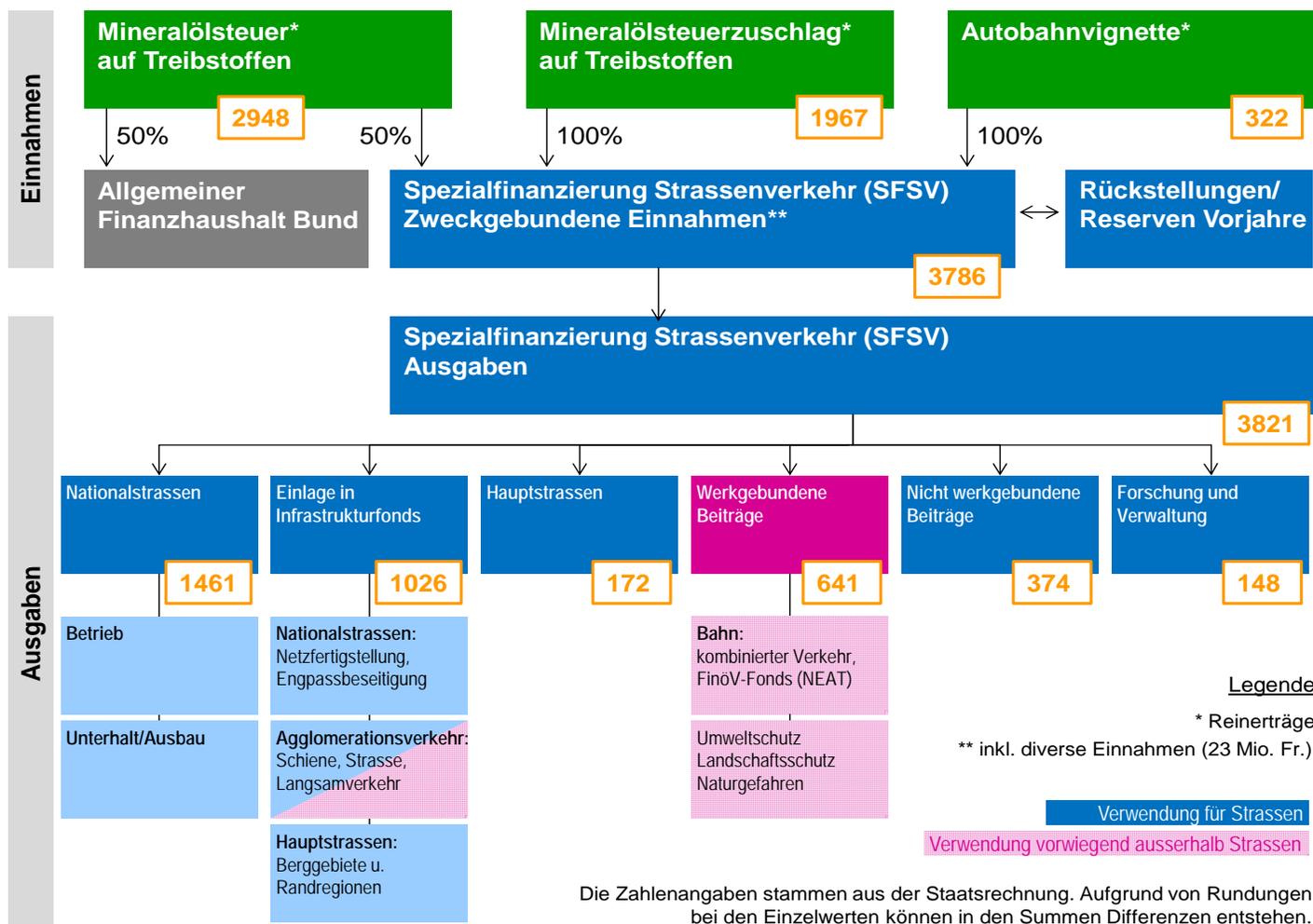
Schliessung der Finanzierungslücke

- Vorschläge zur Schliessung der sich abzeichnenden Finanzierungslücke / Erhöhung Mineralölsteuerzuschlag



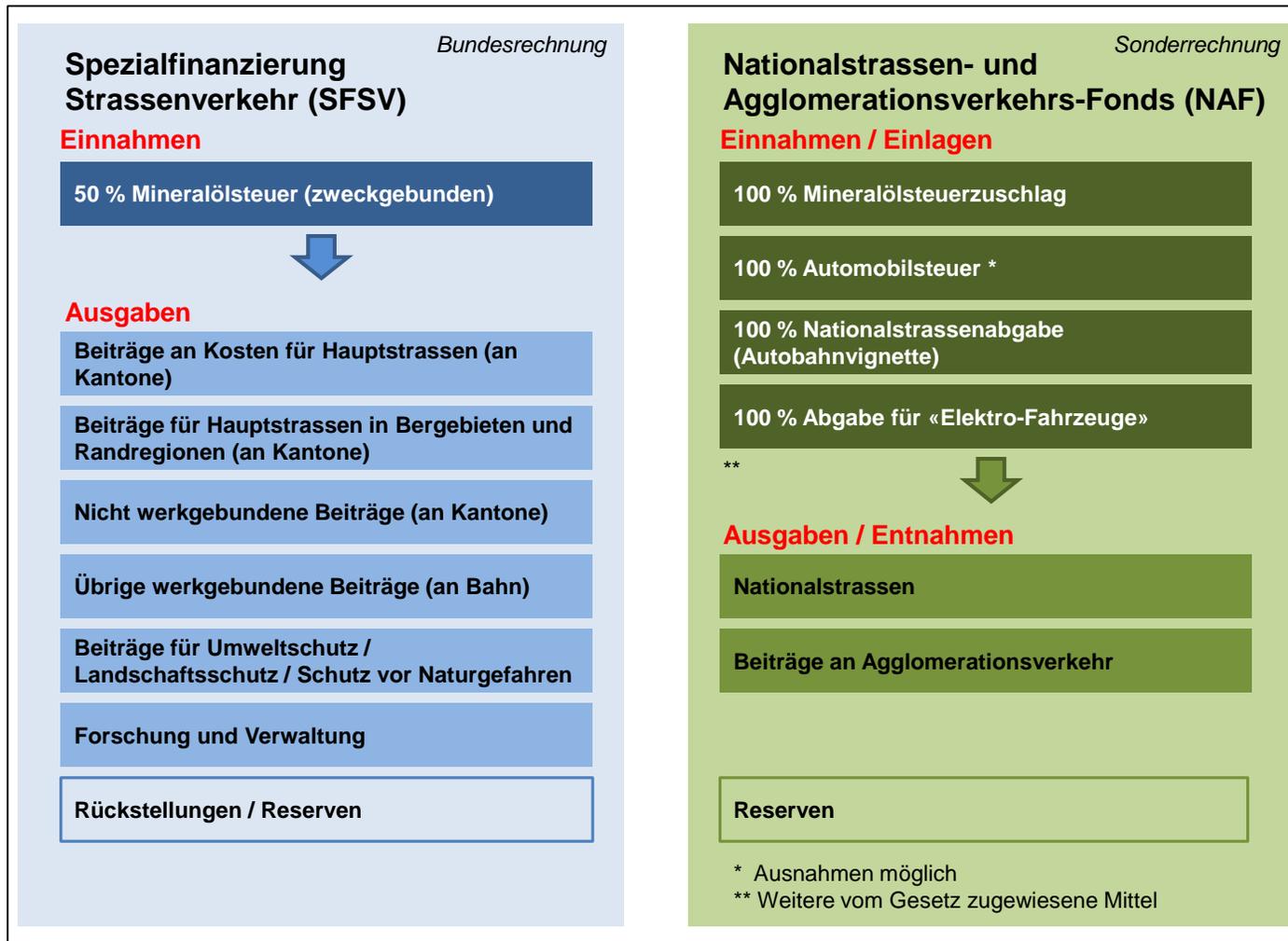
SFSV

(Finanzflüsse im 2013 in Mio. Franken)





Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)





Schliessung der Finanzierungslücke - Massnahmen auf der Ausgabenseite



Nationalstrassen

- Steigerung der Effizienz und Effektivität
- Zeitliche Verschiebung/Erstreckung von Projekten bei den Erweiterungen und Kapazitätsausbauten



Beiträge an Agglomerationsverkehr

- Zeitliche Verschiebung bzw. Erstreckung der Beiträge



Alles klar?



Noch Fragen?



Danke für Ihre Aufmerksamkeit!