



10. November 2010

Mehr Lastwagenausstellplätze entlang der Nationalstrassen und im urbanen Raum

Bericht in Erfüllung des Postulates 09.3102, Büttiker Rolf, 12. März 2009

K065-0506

1. Ausgangslage

Wortlaut des Postulates, 12. März 2009:

09.3102 : Mehr Lastwagenausstellplätze entlang der Nationalstrassen und im urbanen Raum

Der Bundesrat wird beauftragt, ein Konzept vorzulegen, wie Nutzung und Bewirtschaftung bestehender und künftiger Ausstellplätze für Lastwagen entlang der Nationalstrassen und um die urbanen Räume verbessert werden können. Er wird insbesondere ersucht, bei der Planung neuer oder beim Ausbau bestehender Infrastrukturanlagen die Zahl der Ausstellplätze für Lastwagen zu erhöhen und auch hierzu ein Konzept vorzulegen, das schwergewichtig die Ost-West-Achse berücksichtigt. Um bereits vorhandene oder erschliessbare Nutzungsmöglichkeiten auf dem kantonalen Strassennetz zu erfassen, soll der Bundesrat auch die Kantone in die Konzeption miteinbeziehen.

Mitunterzeichnende

Brändli, Freitag, Germann, Jenny, Kuprecht, Lombardi, Luginbühl, Schweiger (8)

Begründung

Für Lastwagen-Chauffeure bestehen entlang der Nationalstrassen noch immer zu wenige Ausstellplätze. Zwar eröffnet der Bund im Frühling 2009 auf der A2 im Kanton Uri einen ersten grösseren Ausstellplatz (Schwerverkehrskontrollzentrum), auf der verkehrintensiveren Ost-West-Achse der A1 sowie rund um die urbanen Räume (Agglomerationen) fehlen jedoch weiterhin Ausstellplätze. Das mangelnde Angebot erschwert die Disposition der Strassentransporte erheblich, da die Chauffeure einerseits die Lenk- und Ruhezeitvorschriften einhalten und die Unternehmer andererseits die Fracht termingerecht an ihre Kunden ausliefern müssen.

In anderen Ländern wird diesem Missstand fehlender Ausstellplätze tatkräftig entgegengetreten. In Deutschland beispielsweise kann auf zahlreichen Autohöfen im Voraus ein Ausstellplatz reserviert werden. Dadurch müssen die Chauffeure nicht mehr stundenlang nach einem freien Ausstellplatz suchen und zuletzt, um die Pausen- und Ruhezeitvorschriften trotzdem einzuhalten, auf autobahnahe Wohn- oder Industriequartiere ausweichen.

Unsinnige Parkzeitbeschränkungen sollen ebenfalls überprüft werden. Wenn auf Autobahnraststätten nicht länger als 15 Stunden parkiert werden darf, so gerät ein Chauffeur, der sein Fahrzeug übers Wochenende wegen des Sonntags- und Nachtfahrverbots abstellen muss, zwangsläufig mit dem Strassenverkehrsrecht in Konflikt.

Geeignete Massnahmen erhöhen auch die Verkehrssicherheit, denn Transporteure und Chauffeure, die um die Verfügbarkeit freier Ausstellplätze wissen, disponieren verlässlicher und effizienter bzw. fahren stressfreier, ausgeruhter und sicherer.

Antrag des Bundesrates

Der Bundesrat beantragt die Annahme des Postulates.

Auszug aus dem Wortprotokoll der parlamentarischen Beratung vom 11. Juni 2009

[...]

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Wir beantragen ja die Annahme des Postulates. Das heisst, wir sehen, dass es da eine Problematik gibt. Es ist auch ein Problem, das sich im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit stellen kann, je nachdem, wo dann einer seinen Lastwagen abstellt. Die Grundsatzfrage ist aber ein bisschen die folgende: Ist eigentlich der Staat, weil er die Infrastruktur Autobahn zur Verfügung stellt, auch automatisch dafür verantwortlich, an möglichst vielen Orten jederzeit eine Übernachtungsmöglichkeit für Lastwagenchauffeure zur Verfügung zu stellen, die einfach ihre Zeit, die sie fahren dürfen, bis an den Rand ausfüllen? Oder ist nicht auch das Transportgewerbe in der Pflicht, die Logistik, unter Einberechnung der Strecken, der Zeit und auch der Staumöglichkeiten so zu gestalten, dass die Chauffeure dann rechtzeitig an einen Ort kommen, wo die Ruhezeit konsumiert werden kann?

Es ist auf jeden Fall so, dass beide Seiten zusammenarbeiten und miteinander eine Lösung finden müssen. Wir sind dazu bereit, und es laufen bereits Anstrengungen, eine gemeinsame Arbeitsgruppe zu bilden, wo wir dann miteinander nach Lösungen suchen, so, wie wir das ja vorher, beim Durchfahrtsregime für die Tunnels, auch gemacht haben. Ich weiss, dass nicht eine Nebenabsicht besteht, das Verlagerungsziel irgendwie zu umgehen oder so, sondern es geht darum, hier eine anständige Lösung für die Fahrer am Steuer zu suchen und gleichzeitig die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

2. Aufgabenstellung

Der Bundesrat wird gemäss Postulat aufgefordert, etwas gegen den Mangel an Stellplätzen für Lastwagen entlang der Nationalstrassen und im urbanen Raum zu unternehmen.

Es erscheint sowohl im Lichte des Interesses der betroffenen Bevölkerung und der Chauffeure, als auch aus diversen anderen Gründen, auf welche im Weiteren näher eingegangen wird (Punkt 3.1) angezeigt, der Forderung nach mehr Stellplätzen nachzukommen. Es entspricht einer gewissen Logik resp. Konsequenz, dass genügend Stellplätze für LKW durch den Bund zur Verfügung gestellt werden, wenn dieser Bestimmungen bezüglich Lenk- und Ruhezeiteinhaltung erlässt. Weiter kann davon ausgegangen werden, dass aufgrund der Besonderheiten der Nationalstrassen bzw. Autobahnen, welche gemäss den Ausführungen des Bundesrates insbesondere das Durchleiten des internationalen Transitverkehrs gewährleisten sollen (vgl. Vernehmlassungsvorlage "Anpassung des BB über das Nationalstrassennetz" aus dem Jahre 2008) und den beschränkten Zufahrts- und Abfahrtsmöglichkeiten, der Eigentümer der Strasse in einem gewissen Umfang eine Pflicht hat, für den Güterverkehr die notwendigen Abstellflächen zur Verfügung zu stellen.

Es ist somit zu prüfen, wo es auf dem schweizerischen Nationalstrassennetz sinnvoll ist, zusätzliche Stellplätze für LKW zur Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten zu erstellen.

Wie die Erfahrungen aus den Kantonen gezeigt haben (Punkt 3.2) werden Stellplätze einerseits gesucht und angefahren, um zu übernachten, um Ruhezeiten einzuhalten oder bspw. Mittagspause zu machen. Andererseits präsentiert sich die Situation in den Kantonen so, dass Stellplätze auch zu logistischen Zwecken verwendet werden, wie etwa das Stehenlassen eines Anhängers, um zunächst die Ladung des Zugfahrzeuges an ihren Bestimmungsort zu bringen. Bis zu einem gewissen Grad steht dieser Verwendung eines Stellplatzes nichts im Wege. Primat bildet aber ganz klar die zur Verfügungstellung der Plätze, um rechtliche Vorgaben einzuhalten (Lenk- und Ruhezeiten), da die Vereinfachung der Logistik eines Transportunternehmens nicht Aufgabe des Bundes sein kann. Zudem resultiert dem Bund durch das Abstellen eines Anhängers ein gewisser Minderertrag an LSVA-Einnahmen. Auf der anderen Seite kann aus Sicht der Umwelt das Abstellen des Anhängers durchaus positive Effekte haben (Wenigerverbrauch von Treibstoffen). Ebenso verflüssigt ein Zugfahrzeug ohne Anhänger den Verkehr in den Zentren und dichtbesiedelten Gebieten.

3. Situationsanalyse

3.1 Allgemeines

Grundsätzlich kann gesagt werden, dass die Vorschriften bezüglich Ruhezeit, Nacht- und Sonntagsfahrverbot einerseits, sowie der Zeit- und Kostendruck des Strassentransportgewerbes andererseits zu Situationen führen, die in verschiedener Hinsicht unbefriedigend sind. Probleme ergeben sich folglich für:

- **Verkehrssicherheit:** Nicht vorschriftsgemäss abgestellte Lastwagen, welche gezwungen sind, auch Flächen des fliessenden Verkehr zu belegen. Zusätzlich steigt die Unfallgefahr durch nicht ausreichend ausgeruhte Chauffeure.
- **Konflikt mit dem Nachtfahrverbot und den Vorschriften bezüglich Ruhezeiten:** Als Folge der Parkplatzsuche, welche sich oft auch abseits der Nationalstrasse abspielt (autobahnnahe Industrie- und Wohnquartiere), werden Lenkzeiten überschritten und Ruhezeiten nicht eingehalten.
- **Volkswirtschaft:** Der Parkplatzsuchverkehr verursacht insbesondere betriebswirtschaftliche Zusatzkosten.
- **Umwelt:** Ebenso ist der Parkplatzsuchverkehr Ursache von schädlichen Einflüssen auf die Umwelt. Diese Schadstoffemissionen wären grundsätzlich vermeidbar. Insbesondere wenn sich die Suche des Parkplatzes auf Wohnquartiere erstreckt, entsteht Lärmbelastung für die Anwohner. Ebenso wird die Umwelt weniger belastet, wenn für einen leeren Anhänger eine Abstellmöglichkeit zur Verfügung steht und dieser nicht unnötig mitgezogen wird.

Die erwartete Zunahme des Strassengüterverkehrs in den kommenden Jahren dürfte die Situation weiter verschärfen. Gemäss einer Studie des Bundesamtes für Raumentwicklung, nimmt der Strassengüterverkehr von 1997 bis 2020 um einerseits 27% (Fahrzeugkilometer) und andererseits 84% (Tonnenkilometer) zu. Die unterschiedliche Entwicklung von Fahrzeugkilometern und Tonnenkilometern ist auf eine bessere Auslastung der Fahrzeuge zurückzuführen.

3.2 Situation in den Kantonen:

Eine Umfrage bezüglich der Situation auf den Rastplätzen und Raststätten bei allen Kantonen ergibt zusammengefasst folgendes Bild:

- Grundsätzlich sind Raststätten und Rastplätze, abhängig von der Tageszeit, in der Regel voll bis übervoll. Insbesondere auf der Nord-Süd-Transitachse ist das Problem gravierend.
- Probleme ergeben sich für Chauffeure welche einen Abstellplatz suchen für:
 - Ruhezeiteinhaltung
 - Mittagspause
 - Übernachtung
 - Logistiker/Umlader
- Sind Rastplätze und Raststätten belegt, werden Abstellmöglichkeiten abseits der Autobahn gesucht und gefunden (oft vorschriftswidrig).
- Anhänger werden tagelang auf Raststätten und -plätzen stehen gelassen.
- Speziell Chauffeure aus osteuropäischen Ländern warten teilweise mehrere Tage bis sie einen neuen Transportauftrag erhalten.
- Insbesondere Raststätten, aber auch Rastplätze, werden von Carunternehmen als "Umladeterminals" für Passagiere genutzt.

Diese Sachverhalte/Probleme variieren je nach Kanton in ihrer Intensität. Grundsätzlich kann gesagt werden:

- "Autobahn-Kantone", also Kantone, welche auf ihrem Gebiet lange Autobahnabschnitte aufweisen (bspw. Solothurn, Aargau, Bern, Luzern, Zürich), sind von den Problemen wesentlich stärker betroffen, als Kantone, welche weniger Nationalstrassen-Kilometer innerhalb ihrer Grenzen aufweisen (bspw. Glarus, Schwyz)
- Kantone an den "klassischen" Transitachsen (Nord-Süd und Ost-West, bspw. Uri, Tessin, Luzern, Bern, Zürich) sind von der Problematik stärker betroffen als Kantone, die abseits dieser Transitachsen liegen.
- Grenznahe/ans Ausland grenzende Kantone sind weniger stark von der Problematik berührt als Kantone im Innern der Schweiz.

Als weitere wichtige Erkenntnis aus der Umfrage bei den Kantonen resultiert die Tatsache, dass Chauffeure weitgehend Selbstversorger sind und somit aus wirtschaftlicher Sicht insbesondere bei den Raststätten-Betreibern nur bedingt gern gesehene Gäste sind. In der Regel generieren Chauffeure, welche ihre Fahrzeuge, zu welchem Zweck auch immer, für eine kürzere oder längere Zeit auf Raststätten parkieren, keine nennenswerten Umsätze für die Raststättenbetreiber.

3.3 Schwerverkehrszentrum Ripshausen, Erstfeld

Das 2009 in Betrieb genommene Schwerverkehrszentrum Ripshausen in Erstfeld, Kanton Uri, könnte gemäss der Umfrage bei den Kantonen als Modellfall dienen. Seit Inbetriebnahme des Zentrums

¹ Bundesamt für Raumentwicklung (2002), Aggregierte Verkehrsprognosen Schweiz und EU, Zusammenstellung vorhandener Prognosen bis 2020.

haben sich die Probleme im Kanton Uri weitgehend gelöst, beziehungsweise haben sich folgende positive Auswirkungen ergeben:

- Der Ausweichverkehr in die Dörfer konnte gestoppt werden.
- Das Parkplatz-Angebot wird rege benutzt.
- Etwa 95% der übernachtenden Chauffeure sind aus dem Ausland.
- Auf Aufträge wartende Chauffeure werden weggewiesen.
- Die kostenlos zur Verfügung gestellten sanitären Einrichtungen (WC, Duschen) erfreuen sich grosser Beliebtheit.
- Das SVZ Ripshausen konnte lokal Probleme lösen, die angrenzenden Kantone Luzern und Tessin konnten seit Inbetriebnahme des Zentrums jedoch keine Verbesserung der Situation auf ihrem Gebiet feststellen.

Festzuhalten ist auch, dass das durch einen privaten Pächter betriebene Restaurant im Schwerverkehrszentrum schlechte Umsätze erzielt.

In Bodio/Monteforno (TI) ist derzeit ein weiteres, mit der Anlage in Ripshausen vergleichbares Schwerverkehrskontrollzentrum in Planung.

3.4 Blick ins benachbarte Ausland:

Ein Blick über die Grenze ergibt folgendes Bild:

- **Deutschland:** In den letzten Jahren ist das Problem der nächtlichen Überbelegung von Lkw-Parkplätzen an deutschen Bundesautobahnen zunehmend in den Fokus der Verkehrspolitik gerückt. Eine Erhebung kam zu dem Ergebnis, dass bundesweit etwa 14'000 Lkw-Parkplätze fehlen. Aufgrund der Brisanz des Themas wurde 2007 die Projektgruppe "Autobahnparkplätze für Lkw" ins Leben gerufen. Bis ins Jahr 2012 sollen 11'000 zusätzliche Lkw-Parkplätze geschaffen werden.
- **Österreich:** Auch in Österreich wird ein wachsender Bedarf der Transporteure an Abstellplätzen entlang der Autobahn festgestellt. Mit diversen Aus- und Neubauprojekten von Raststationen und Rastplätzen wird dem landesweiten Mangel derzeit Rechnung getragen. Im Jahr 2010 sind in Österreich 1'000 neue Lkw-Abstellplätze entstanden.
- **Frankreich:** Auch Frankreich beklagt einen generellen Mangel an Parkplätzen für Lastwagen entlang der Autobahnen. Gemäss Erhebung des französischen Branchenverbandes der Transporteure hat es derzeit 4'000 Stellplätze zu wenig. Bis ins Jahr 2020 sollen es bis zu 15'000 fehlende Abstellplätze sein.
- **Italien:** In Italien besteht das Problem ebenso. Den privaten Autobahnbetreibern liegen keine genauen Zahlen vor. Es wird jedoch geschätzt, dass mehrere Tausend Abstellplätze für Lastwagen entlang der Autobahn fehlen. Seit Jahren fordern die Transporteure mehr Abstellplätze von den Autobahnbetreibern. In den kommenden Jahren wollen diese der Forderung nachkommen und das Angebot ausbauen.

Auch auf EU-Ebene gibt es derzeit Bestrebungen, die angespannte Situation bezüglich Stellplätzen für Lkw's zu entschärfen. Im Rahmen des ITS-Programmes (Intelligent Transportation System) ist im Sommer 2010 eine Richtlinie verabschiedet worden, welche verschiedenste Massnahmen auf technischer Stufe zur Verbesserung des Verkehrsmanagements, der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes (Effizienz, Nachhaltigkeit, Sicherheit) vorsieht. Unter anderem soll ein ITS basiertes Reservationssystem für Lkw-Stellplätze eingeführt werden. Dieses soll in den Mitgliedstaaten die Verfügbarkeit von Stellplätzen in Echtzeit sichtbar machen, die Reservation ermöglichen und somit ein garantiertes und gefahrloses Parkieren gestatten.

3.5. Fazit

Zusammenfassend kann gesagt werden:

- Wegen der Einhaltung von Ruhezeit und Nachtfahrverbot braucht es viele Abstellplätze; sie sind nicht in genügendem Mass vorhanden. Dies insbesondere entlang der Nord-Süd-Achse.
- Das logistische Bedürfnis (abgestellte Anhänger) erfordert eine Lösung. Dies sowohl auf der Nord-Süd- wie auch auf der Ost-West-Achse.
- Das Bedürfnis nach Plätzen zur Übernachtung resp. zur Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten ist auf der Nord-Süd-Achse stärker ausgeprägt als auf der Ost-West-Achse, während es sich mit der Logistiker-Problematik umgekehrt verhält.
- Der Umsteigebetrieb (Passagierum- und -verlad) von Carunternehmern auf Rastplätzen erfordert eine Lösung. Es ist indessen davon auszugehen, dass sich die diesbezügliche Situation im Ausmass entschärft, in dem für die Lkw eine Lösung abseits der Raststätten aufgebaut wird.
- Das Problem der auf Aufträge wartenden Chauffeure erfordert eine Lösung.

4. Vorgehensweise

4.1. Arbeitsgruppe

Das UVEK hat zur Lösung der verschiedenen Problemkreise eine Arbeitsgruppe unter Federführung des ASTRA eingesetzt. Die Arbeitsgruppe setzte sich aus Vertretern der Kantone (Kantonspolizei, Kantonsingenieur) und des ASTRA zusammen. Es wurde je ein Schreiben an alle schweizerischen Kantonsingenieure und an alle Kommandanten der Kantonspolizeicorps bezüglich der Situation in den Kantonen versandt. Dank einer 100%igen Rücklaufquote konnte sich die Arbeitsgruppe ein gutes Bild der Gesamtsituation in der Schweiz machen. Der vollständige Rücklauf zeigt auch, dass die Stellplatz-Situation für Lkw's derzeit offensichtlich ein aktuelles/brennendes Thema in den meisten Kantonen ist, und es vielerorts ungelöste Probleme gibt. Zusätzlich wurde die ASTAG im Laufe der Arbeiten zum Stand der Dinge informell informiert/konsultiert.

4.2 Räumliche Dimensionierung

Die Arbeiten zur Bedarfsermittlung und zum (allfälligen) Bau zusätzlicher Stellplätze für Lkw erstreckten sich auf das gesamte schweizerische Nationalstrassennetz. Ebenso ist die Situation bezüglich Lkw-Stellplätzen an den Grenzübergängen und im nahen benachbarten Ausland in die Betrachtung miteingeflossen. Die Massnahmen sollen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, zur optimalen Nutzung der Verkehrswege, zur Vermeidung von unnötigem Verkehr, zur umwelt- und klimafreundlicheren Gestaltung des Verkehrs sowie zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Chauffeure beitragen.

5. Ergebnisse

5.1. Standorte

Es wurde ein schweizweites Netz an Lkw-Stellplätzen festgelegt. Neben der geografischen Lage wurden die Grösse, die Funktion und die Infrastruktur eines Platzes definiert. Damit werden die Fahrten für den Chauffeur berechenbarer, er weiss, wo er welche Infrastrukturen findet und kann sich entsprechend darauf einrichten. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass der Chauffeur seine Ruhezeit einhalten kann und er nicht mit den Vorschriften bezüglich Nachtfahrverbot in Konflikt gerät.

Die Flächen werden, wo immer möglich, innerhalb des Perimeters der Nationalstrasse erstellt (analog zu den Rastplätzen). Wo dies nicht möglich ist, wird ausserhalb, aber in unmittelbarer Nähe zur Nationalstrasse eine Fläche ausgeschieden.

Folgende Kriterien haben bei Festlegung der Stellplätze eine Rolle gespielt:

- Lage möglichst an "strategischen" Orten (Autobahnkreuze)
- Die Plätze liegen nicht mehr als 60-90 Fahrminuten auseinander
- Lkw-Verkehrsaufkommen (vgl. Beilage 5, Belastungskarte Lkw)
- Schon vorhandene oder in der Planung weit fortgeschrittene Standorte wie Ripshausen oder Chavornay, und sich daraus ergebende Synergien
- Tatsache, dass sich auf der Nord-Süd-Transitachse bedeutend mehr ausländische Fahrzeuge bewegen als auf der West-Ost-Achse.
- Tatsache, dass die Übernächter-Problematik auf der Nord-Süd-Achse stärker ausgeprägt ist als auf der Ost-West-Achse, während es sich mit der Logistiker-Problematik umgekehrt verhält.
- Nähe/Entfernung zur Grenze

Ein Stellplatz kann grundsätzlich mehrere Benutzerfunktionen erfüllen: Die Stellplätze stehen zwar in erster Linie zur Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten zur Verfügung (Übernächter, Mittagspause, Erholung), eine logistische Benutzung eines Stellplatzes (bspw. kurzfristiges Stehenlassen eines Anhängers) ist, wie schon unter Punkt 2 aufgeführt, jedoch nicht ausgeschlossen.

Den Stellplätzen wurde für die Darstellung auf der Stellplatzkarte (Beilage 1) die Farbe gelb zugewiesen.

Wo es möglich und sinnvoll ist, werden Synergien mit bestehenden Flächen genutzt. Dies ist möglich mit:

- Plätzen für das Schwerverkehrsmanagement: rot
- Schwerverkehrskontrollzentren: blau

Ebenso werden Synergien, wo möglich und sinnvoll, mit Raststätten und -plätzen genutzt., Die diesbezüglichen Möglichkeiten werden fallspezifisch für jeden Stellplatz abgeklärt.

Die Stellplätze für die Lkw sind in kleine und grosse Plätze kategorisiert:

- Ein kleiner Platz verfügt über 20-50 Stellplätze
- Ein grosser Platz verfügt über 50-100 Stellplätze

Die Bestimmung der Grösse der einzelnen Standorte erfolgte nicht mittels Modellrechnungen sondern gestützt auf eine Schätzung aufgrund folgender Elemente: Angaben und Daten aller Kantone, Lkw-Belastungskarte der Schweiz (Beilage 5), Situation und Erfahrungswerte auf bestehenden Plätzen. Eingeflossen ist auch das Bestreben, die Anzahl Quadratmeter neu versiegelten Bodens in engen Grenzen zu halten, denn es muss beachtet werden, dass die Realisierung der Abstellplätze eine nicht unbedeutende Anzahl Quadratmeter an neu versiegeltem/asphaltiertem Boden zur Folge haben wird:

- Ein kleiner Platz (20-50 Lkw's) benötigt im Mittel schätzungsweise 4'000 m².

- Ein grosser Platz (50-100) Lkw's benötigt im Mittel schätzungsweise 9'000 m².

Auch aus diesem Grund werden, wo möglich, Synergien genutzt, bzw. nach Möglichkeit bestehende Standorte und Flächen in die Planung miteinbezogen.

Plätze der Kategorie "gross" wurden in erster Linie entlang der Nord-Süd-Transitachse vorgesehen. Dies aufgrund des Lkw-Verkehrsaufkommens in Verbindung mit der Tatsache, dass viele ausländische Chauffeure einen Stellplatz zur Übernachtung auf dieser Achse suchen. Auf der Ost-West-Achse, wo grossmehrheitlich schweizerische Transporteure ihre Lastwagen auf den Autobahnen haben, wurden vor allem Plätze der Kategorie "klein" geplant. Dies, weil aufgrund der „schweizerischen“ Distanzen das Übernachtungsbedürfnis kleiner ist, und damit gerechnet werden muss, dass die Stellplätze verstärkt für logistische Bedürfnisse benutzt werden, und somit die Aufenthalte auf diesen Plätzen kürzerer Natur sind.

Die nachfolgende Tabelle 1 zeigt, wo auf dem Nationalstrassennetz Lkw-Stellplätze angeboten werden sollen und wie die Dimensionierung der Plätze angedacht ist. Wo immer möglich, werden dabei Synergien gesucht mit bereits bestehenden oder noch zu realisierenden Plätzen. Diese möglichen Synergien sind sowohl in der Tabelle 1 als auch in der Stellplatzkarte (Beilage 1) aufgezeigt.

Ort	Kategorie	Funktionen
Chavornay	klein	gelb, blau
Raum Bulle	klein	gelb,
Grauholz	klein	gelb
Kreuz Härkingen	klein	gelb
Raum Birrfeld	klein	gelb
Forrenberg	klein	gelb
Knouau	gross	gelb, rot
Neuenkirch	gross	gelb, rot, blau
Raum Glarus	klein	gelb, rot
Ripshausen	gross	gelb, rot, blau
Realta	klein	gelb, blau, rot
Misox	klein	gelb, blau
Bodio/Monteforno	gross	gelb, rot, blau
Stalvedro/Faido	gross	gelb, rot
Raron	noch offen	gelb, rot
St. Maurice	klein	gelb, rot, blau

Tabelle 1: Liste der vorgesehenen Lkw-Anlagen

5.2 Übersicht in Kartenform (Beilagen 1 – 5)

In den Beilagen 1 – 3 wird die aktuelle Planung in Kartenform dargestellt. Die Beilage 1 spiegelt die obenstehende Tabelle 1 wider, indem angegeben ist, welche „Mitbenutzungen“ respektive Synergien auf den vorgesehenen Stellplätzen zur Lenk- und Ruhezeiteinhaltung stattfinden beziehungsweise möglich sind. Die Beilagen 2 und 3 zeigen einzeln pro Funktion das angedachte Netzkonzept, wobei diese teilweise etwas weitergehen als die Abbildung in Beilage 1, da nicht alle Flächen des Schwerverkehrsmanagements und der Schwerverkehrskontrolle auch für die Funktion Lenk- und Ruhezeiteinhaltung gebraucht werden können. Die Beilage 4 zeigt, wo grenznahe LKW-Stellplätze zu

finden sind, die in das inländische Konzept für solche Flächen eingeflossen sind. Beilage 5 schliesslich dient der Information über die strassenseitigen Güterverkehrsströme in der Schweiz.

6. Infrastruktur an den Standorten (Ausgestaltung der Plätze)

Die Stellplätze sind als Angebot zu verstehen. Das heisst, es besteht keine Verpflichtung für einen Chauffeur, einen Stellplatz für die Übernachtung oder für das Abstellen seines Anhängers aufzusuchen. Im Gegenzug werden aber nicht ordnungsgemäss abgestellte Fahrzeuge oder Anhänger nicht mehr geduldet und das diesbezügliche Enforcement verstärkt.

6.1 Personal

Standorte, an denen bereits Personal eingesetzt wird, werden mit Personal weitergeführt (bspw. Ripshausen). Die restlichen Standorte funktionieren ohne ständiges Personal.

Die Bewirtschaftung der Stellplätze zur Lenk- und Ruhezeiteinhaltung (betrieblicher Unterhalt) wird durch die gleichen Trägerschaften wahrgenommen, denen auch der betriebliche Unterhalt für die übrigen Nationalstrassenbestandteile übertragen ist (Gebietseinheiten, Art. 49a Nationalstrassengesetz, SR 725.11). Der Leistungsauftrag der Gebietseinheiten wird dementsprechend erweitert werden. Der Leistungskatalog wird der Gleiche sein wie für die Nationalstrassen-Rastplätze. In erster Linie geht es um die Reinigung und Instandhaltung der Stellplätze.

6.2 Sanitäre Einrichtungen, Stromversorgung, Umzäunung

Die Stellplätze verfügen über eine befestigte Fläche sowie über eine Toiletten-Anlage mit fliessendem Wasser (kalt). Stellplätze, welche auch Schwerverkehrskontroll- und Schwerverkehrsmanagementfunktion erfüllen, können über zusätzliche Einrichtungen verfügen. So ist vorgesehen, das zukünftige Schwerverkehrskontrollzentrum in Bodio/Monteforno, wie auch die geplante Fläche in Neuenkirch (Nord-Süd-Transitachse) mit Duschen für die Chauffeure auszurüsten, wie dies in Ripshausen schon der Fall ist.

Eine Stromversorgung für die LKW's ist nicht erforderlich. Auf dem Schwerverkehrskontrollzentrum Ripshausen gemachte Erfahrungen zeigen, dass Stromanschlüsse von den Chauffeuren nicht gebraucht werden. Die Chauffeure scheinen sich am Geräusch der Aggregate nicht zu stören.

Auf eine separate Absperrung oder Einzäunung der Lkw-Stellplätze wird verzichtet. Die Umzäunung (Wildschutz) der Stellplätze erfolgt, wie es bei Raststätten und Rastplätzen auch der Fall ist. Es werden auch keine Barrieren errichtet.

6.3 Verpflegung

Es hat sich gezeigt, dass Chauffeure vorwiegend Selbstversorger sind. Verpflegungsmöglichkeiten, sei es in Form eines mobilen Verkaufsstandes oder einer festen Einrichtung, werden von den Chauffeuren nur sehr spärlich genutzt. Für den Betreiber eines entsprechenden Angebotes ist es sehr schwierig, rentabel zu arbeiten.

Es wird deshalb darauf verzichtet, Verpflegungsmöglichkeiten anzubieten, weder fest installierte noch mobile. Auf Verpflegungs-Automaten wird ebenfalls verzichtet, da auf den (in der Regel nicht bewachten) Plätzen doch eine gewisse Gefahr von Vandalismus besteht.

6.4 Gebühren, Parkzeit

Es ist nicht vorgesehen für die Stationierung von Lkw's resp. Anhängern auf den Stellplätzen eine Gebühr zu verlangen. Wie dies im Übrigen auch für die bestehenden Rastplätze entlang der Nationalstrassen gilt.

Demgegenüber ist grundsätzlich angedacht, auf den Stellplätzen eine Parkzeitbeschränkung vorzusehen. Diesbezüglich wird zusammen mit den interessierten Transportorganisationen ein gangbarer Weg gesucht werden müssen, damit einerseits der in der Begründung des Postulats Büttiker aufgeführten Problematik Rechnung getragen werden kann, andererseits aber nicht diese Stellflächen während Wochen z.B. für die Dauer von ausgedehnten Auslandstransporten mit Anhängern blockiert werden.

6.5 Parkleitsystem

Ein Stellplatz-Informationssystem (analog einem Parkleitsystem), wie es auf EU-Ebene geplant ist (oben, Ziff. 3.4, letzter Abschnitt), ist zum heutigen Zeitpunkt nicht vorgesehen. Dies vorab aus folgenden Gründen:

- Kleine geographische Ausdehnung der Schweiz.
- Enges Stellplatznetz und somit kurze Strecken, bzw. kurze Fahrzeiten zwischen den Stellplätzen.
- Die Kosten eines solchen Systems würden in keinem Verhältnis zum Nutzen desselbigen stehen.

Sollte sich in Zukunft erweisen, dass ein Informationssystem für den Betrieb unumgänglich sein sollte, könnte ein solches System immer noch später aufgebaut werden.

7. Kosten, Finanzierung

Grundsätzlich ist es schwierig, eine zuverlässige Kostenschätzung für die Erstellung der Stellplätze anzugeben. Angesichts der relativ grossen Anzahl an Plätzen und des erheblichen Landbedarfs werden die Kosten nicht unerheblich sein. Allerdings sind nur wenige, kleine Infrastrukturbauten vorgesehen, zudem wirkt sich auch die Mitbenutzung von Flächen, die ohnehin für andere Funktionen erforderlich sind, kostenmindernd aus. Die Erstellungskosten hängen insbesondere von folgenden Faktoren ab:

- An welcher Lage kann benötigtes Land zu welchem Preis erworben werden?
- Zeitbedarf, in welchem Zeitpunkt stehen die erforderlichen Mittel zur Verfügung?
- Inwieweit gelingt es, die Erstellung der Flächen gleichzeitig mit ohnehin geplanten Unterhaltsarbeiten zu koordinieren, um kostengünstig zu bauen?

Eine sehr grobe Schätzung des Bundesamtes für Strassen rechnet mit einem tiefen dreistelligen Millionenbetrag, wobei ein Teil dieser Aufwendungen wohl den mitbenutzenden Funktionen buchhalterisch angelastet werden kann. Gegenüber den beträchtlichen Erstellungskosten fallen die eher geringfügigen Zusatzkosten für den betrieblichen Unterhalt deutlich weniger ins Gewicht. Die Stellplätze sind Bestandteil der Nationalstrasse und werden demzufolge zu 100 Prozent durch den Bund über die Nationalstrassenrechnung finanziert (vgl. Punkt 9).

8. Umsetzungsplanung

Die Erstellung von zusätzlichen Lkw-Stellplätzen steht als Teil der Rubrik Ausbau in direkter Mittelkonkurrenz zu Massnahmen der Tunnelsicherheit, Lärmschutzsanierungen, Wildquerungen und weiteren Ausbauvorhaben. Angesichts der Mittelknappheit im Strasseninfrastrukturbereich ist damit derzeit nicht genau bestimmbar, wann welche Mittel für diese Aufgabe freigegeben werden können. Es ist indessen vor allem im Zusammenhang mit der Landerwerbstätigkeit angezeigt, sich bietende Möglichkeiten an geeigneten Standorten wahrzunehmen. Aus dieser Optik zeichnet sich eine etappierte Realisierung des Konzepts ab, gesteuert zumindest in wesentlichen Teilen durch konkrete günstige Landerwerbsangebote. Angesichts der finanziellen Lage ist es klar, dass nicht alle Standorte gleichzeitig erstellt werden können.

Standort	Aktueller Stand
Ripshausen Erstfeld, Schwerverkehrskontrollzentrum (Maxi)	In Betrieb
St. Maurice, Schwerverkehrskontrollzentrum (Midi)	Im Bau
Bodio/Monteforno, Schwerverkehrszentrum (Maxi)	In Planung, Land ist im Besitz des Bundes
Chavornay, Schwerverkehrskontrollzentrum (Midi)	In Planung, Land ist im Besitz des Bundes
Neuenkirch, Schwerverkehrskontrollzentrum (Mini)	Landerwerbsverhandlungen sind im Gang
Forrenberg, Erweiterung Raststätte	Landerwerbsverhandlungen sind im Gang
Realta, Schwerverkehrskontrollzentrum	Landerwerbsverhandlungen sind im Gang
Raum Bulle, Erweiterung Rastplatz	Landerwerbsverhandlungen sind im Gang
Misox, Schwerverkehrskontrollzentrum (Mini)	In Planung

Tabelle 2: Stand der Umsetzung (Stand Februar 2011)

Für die weiteren vorgesehenen Standorte bestehen Vorstellungen in unterschiedlicher Dichte, wo und wie eine Realisierung zweckmässig und möglich wäre.

8.1 Energieverbrauch

Im Rahmen der einzelnen Stellplatz-Projekte wird jeweils zu prüfen sein, inwieweit die Umsetzung des Konzeptes resp. die Realisierung der Stellplätze zu energetischen Mehr- oder Minderbelastungen führt. Das Ziel muss insgesamt sein, die Treibstoffverbräuche und CO₂-Emissionen zu senken.

8.2 Fruchtfolgeflächen

Der Erhaltung der Fruchtfolgeflächen, sollten solche bei Umsetzung des Konzeptes tangiert werden, ist bei der Erarbeitung der einzelnen Projekte Rechnung zu tragen.

9. Rechtliche Grundlagen

Art. 6 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen (NSG; SR 725.11) regelt die Umgrenzung der Nationalstrasse nicht abschliessend. Das Gesetz enthält eine beispielhafte Aufzählung der Anlagen, die zur technisch richtigen Ausgestaltung der Strassen erforderlich sind. Abstellspuren und -flächen können als Anlagen qualifiziert werden (vgl. Art. 2 Bst. n der Nationalstrassenverordnung (NSV; SR 725.111). Es handelt sich dabei nämlich um Anlagen, welche zur technisch richtigen Ausgestaltung

der Strassen erforderlich sind. Eine Erweiterung, Änderung oder Anpassung der NSV ist somit nicht notwendig. Die Finanzierung ergibt sich demnach aus Art. 7ff. des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG; SR 725.116.2), insbesondere Art. 8 Abs. 2 Bst. e.

Anhänge / Beilagen:

- Nr. 1: Karte Stellplätze Inland
- Nr. 2: Karte Stellplätze Inland nur Schwerverkehrsmanagement
- Nr. 3: Karte Stellplätze Inland nur Schwerverkehrskontrolle
- Nr. 4: Karte Stellplätze grenznahes Ausland
- Nr. 5: Lkw-Belastungskarte Schweiz (durchschnittlicher täglicher Verkehr Lkw's auf dem schweizerischen Nationalstrassennetz)