

11.3400 – Motion

## **Gebührenpflichtige Lastwagenabstellplätze entlang der Nationalstrassen**

Eingereicht von	Anita Lachenmeier-Thüring
Übernommen von	Franziska Teuscher
Einreichungsdatum	14.04.2011
Eingereicht im	Nationalrat
Stand der Beratung	Im Plenum noch nicht behandelt

### **Eingereichter Text**

Der Bundesrat wird beauftragt, das Gesetz dahingehend zu ändern:

- dass Abstellplätze für Lastwagen entlang der Nationalstrassen und in der Nähe urbaner Räume kostenpflichtig sind;
- dass ein Reservationssystem eingeführt werden kann.

### **Begründung**

In der Antwort auf das Postulat Büttiker 09.3102 vom 12. März 2009 erklärte der Bundesrat am 11. März 2011, ein Konzept für 16 Stellplätze für je 30 bis 100 LKW entlang der schweizerischen Autobahnen verabschiedet zu haben. Ein solches Konzept ist zu begrüßen, denn es ist unbestritten, dass fehlende Parkplätze entlang der Nationalstrassen heute die Lastwagenfahrer zwingen, durch Dörfer zu fahren, um an einem "versteckten" Ort zu übernachten.

Dieses Netz von Abstellplätzen wird laut dem Bericht des UVEK einen tiefen dreistelligen Millionenbetrag kosten. Finanziert werden die verschiedenen Parkplätze über die Nationalstrassenrechnung. Die Benützung dieser Parkplätze soll gratis sein.

Artikel 82 Absatz 3 der Bundesverfassung schreibt grundsätzlich vor, dass die Benützung öffentlicher Strassen gebührenfrei ist. Parkplätze entlang Kantons- und Gemeindestrassen werden nicht als Strassen betrachtet, weshalb viele Gemeinden für das Parkieren Gebühren verlangen. Es ist darum nicht nachvollziehbar, warum für Lastwagenabstellplätze entlang der Nationalstrassen keine Gebühren erhoben werden sollen. In Artikel 6 des Nationalstrassengesetzes sind zwar Raststätten als Teil der Nationalstrassen erwähnt, es steht jedoch nicht, dass Parkplätze und entsprechende Nebeneinrichtungen vom Bund geschaffen und gratis zur Verfügung gestellt werden müssen. Selbst Güterzüge, welche oft unfreiwillig auf einem Bahnhof stehen, müssen dafür bezahlen. Wenn man das Prinzip der Gleichbehandlung von Verkehrsteilnehmern und die Gleichbehandlung von Gütertransporten einhalten will, sollten die Parkplätze auch für LKW kostenpflichtig sein. **Möglich wäre auch die Finanzierung durch PPP.** Ein Reservationssystem analog zu Deutschland könnte den Betreibern und Lastwagenchauffeuren mehr Planungssicherheit gewähren.

Weiter erstaunt die Anzahl geplanter Parkplätze, geht doch der Bericht von der heutigen Anzahl alpenquerender Lastwagen aus und nicht von den 650 000, welche nach der Umsetzung der Alpen-Initiative erlaubt sind.

### **Stellungnahme des Bundesrates vom 25.05.2011**

Die mit der Erarbeitung des Konzepts für mehr Lastwagenausstellplätze entlang der Nationalstrassen betraute Arbeitsgruppe mit Vertretern des Bundesamts für Strassen und der

Kantone hat die Gebührenfrage für Stellplätze intensiv diskutiert. Das verabschiedete Konzept sieht letztlich aus folgenden Gründen Gebührenfreiheit vor:

- Hauptzweck der Stellplätze für LKW entlang der Nationalstrassen ist es, den Chauffeuren Plätze für die Einhaltung der Vorschriften betreffend Ruhezeiten und Nachtfahrverbot so anzubieten, dass diese davon auch wirklich Gebrauch machen und, anders als heute, nicht mehr die Autobahn verlassen und mit Suchverkehr in den umliegenden Ortschaften die ansässige Bevölkerung belästigen. Aus der Erkenntnis heraus, dass alle Massnahmen betreffend LKW in der Regel dann gut angenommen werden, wenn dies für die Chauffeure ohne Kostenfolge bleibt, hat man auf eine Gebührenerhebung verzichtet. Grund ist nicht eine Vorteilsschaffung gegenüber andern Verkehrsträgern, sondern einzig, dass die geplante Investition ihren Zweck sonst mit einiger Wahrscheinlichkeit verfehlen würde, weil es keine Rechtsgrundlage gibt, die Chauffeure zu zwingen, diese Plätze zu benutzen.

- Es wird aus Kostengründen darauf verzichtet, eine Infrastruktur mit Personal aufzubauen. Zumindest in einer ersten Phase soll versucht werden, ohne kostentreibende Faktoren auszukommen. Eine Gebührenerhebung wäre ein solcher Faktor, da es ohne Erhebungssystem und Enforcement kaum zu brauchbaren Lösungen kommen könnte, wobei ohnehin nur geringste Gebühren ohne nennenswerten Gesamtertrag verlangt werden könnten, weil bei spürbaren Tarifen, wie oben erwähnt, die LKW-Fahrer die Plätze nicht benützen würden. Sollte sich später zeigen, dass ein Betrieb der Plätze ohne ständiges Personal nicht befriedigen sollte, könnte immer noch nachgerüstet werden.

- Die gleiche Überlegung spricht auch gegen die Einführung eines Reservationssystems. Kosten und Nutzen wären in einem schlechten Verhältnis, insbesondere angesichts der erwähnten Unmöglichkeit, die Chauffeure auf die Plätze zu zwingen. Bei Bedarf könnten später einzelne oder alle Plätze mit einem Reservationssystem nachgerüstet werden.

Die Plätze eignen sich im Übrigen nicht als Objekte für Public Private Partnership (PPP). Die meisten Plätze dienen mehreren voneinander unabhängigen Zwecken. Das ist neben dem Übernachten insbesondere die Möglichkeit der Benutzung als Warteräume bei Verkehrsproblemen auf den Transitachsen oder an der Grenze. Für diesen Fall müssen die Anlagen aber unabhängig von Entscheiden von Dritteigentümern im Bedarfsfall für die Bewirtschaftung durch den Bund oder die Polizei zur Verfügung stehen. Dieses Bedürfnis tritt indessen so unregelmässig auf, dass es praktisch nicht möglich wäre, dies in einem Konzessionsvertrag beidseitig befriedigend zu lösen. Auch die unregelmässige Anzahl Übernachter spricht gegen eine langjährige Vereinbarung gestützt auf sehr unsichere Langzeitprognosen. Zudem ist die Finanzierung im Hinblick auf die gestaffelte Realisierung der Plätze mit dem aktuellen System gewährleistet.

Auch bei einer Reduktion der Fahrten im alpenquerenden Güterschwerverkehr gemäss Verlagerungsziel benötigen die verbleibenden LKW diese Plätze, sowohl für das Übernachten als auch als Warteraum bei Problemen. Dieses Parkplatzkonzept steht nur sehr bedingt in Abhängigkeit zum Verlagerungsziel, zumal sich dieses ja auf den alpenquerenden Güterschwerverkehr beschränkt, die Problematik der Übernachter aber das ganze Nationalstrassennetz der Schweiz betrifft.

#### **Antrag des Bundesrates vom 25.05.2011**

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

05.12.2011 NR Der Vorstoss wird übernommen durch Frau Teuscher.