

Punktuellder Ausbau nötig

- 02.03.2023
- Automobil Revue
- Raoul Studer

Raoul Studer Angesichts des kontinuierlichen Wachstums der Bevölkerung (2010: 7.82 Mio. Einwohner, 2021: 8.7Mio. Einwohner) reicht die heutige Infrastruktur nicht mehr aus.

Das gilt auch für die Strassen, was nach einem punktuellen Ausbau verlangt. Das ist die Ansicht des Bundesrats, denn laut dessen Prognosen werden bis 2040 rund 20 Prozent des Nationalstrassennetzes (entsprechen rund 450 km) regelmässig überlastet sein, falls nichts dagegen unternommen wird. Die jetzigen Optimierungsmassnahmen genügen allein nicht. Jürg Röthlisberger, Direktor des Bundesamts für Strassen (Astra), formuliert es so: «Wenn wir auch künftig robuste und sichere Schlagadern, das heisst Nationalstrassen, wollen, müssen wir punktuell ausbauen.» Um die Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes zu erhalten, hat der Bundesrat das Strategische Entwicklungsprogramm (Step Nationalstrassen) aufgelegt.

Dieses wird laufend fortgeschrieben und in der Regel alle vier Jahre dem Parlament vorgelegt. Fürs Erste soll das Parlament vier Milliarden Franken für Erweiterungen genehmigen und noch einmal 8.8 Milliarden, um die Nationalstrassen für die Zeit von 2024 bis 2027 zu unterhalten und zu betreiben. Zu den fünf Erweiterungsprojekten gehören unter anderem die A1-Strecke Wankdorf BE-Schönbühl BE (Erweiterung von sechs auf acht Spuren) und die dritte Röhre des Rosenberg隧unnels der A1 in St. Gallen.

Einsprachen und Verzögerungen... Anfragen bei Mitgliedern der nationalrätlichen Verkehrskommission zeichnen ein differenziertes Bild. Nationalrat Philipp Matthias Bregy (VS/Mitte) betrachtet die Ankündigungen des Bundesrats als deutliches Zeichen, dass er in das Strassennetz angemessen investieren wolle.

Die vorgeschlagenen Erweiterungen seien notwendig und damit richtig. Allerdings ist er sich im Klaren darüber, dass bis zur Realisierung noch mit Erschwernissen zu rechnen ist. «Die Schwierigkeiten bei Strassenprojekten sind immer gleich gelagert und bei den aktuellen gesetzlichen Grundlagen auch nicht zu verhindern. Kurzum, es ist bei diesen Projekten mit Einsprachen und deshalb mit Verzögerungen zu rechnen.» Schliesslich ist Bregy dagegen, auf die Realisierung einzelner Projekte zu verzichten, «denn damit würde man einzig den Umweltverbänden Vorschub leisten, die grundsätzlich die Notwendigkeit des Strassenausbaus negieren».

Auch Nationalrat Gregor Rutz (ZE1/SVP) unterstützt die Vorlage: «Es geht hier nicht nur um den Ausbau der Nationalstrassen und um die Entlastung, sondern auch um wichtige Unterhaltsarbeiten und um die Verkehrssicherheit. Deshalb ist es wichtig, dass diese Vorhaben realisiert werden, und zwar möglichst bald.» Nicht nur die fünf baureifen Erweiterungsprojekte seien dringlich, sondern auch andere Projekte, die in Planung seien. Dazu gehöre zum Beispiel die Zürcher Oberlandautobahn. Dort zwängt sich der Verkehr durch die Stadt Wetzikon, weil die Autobahn nicht durchgehend ist.

Dies zeige, so Rutz, warum eine intakte Infrastruktur auch mit Blick auf die Sicherheit wichtig sei. Das Verkehrsaufkommen werde aufgrund der Zuwanderung auch in den kommenden Jahren zunehmen, weshalb die Projekte nicht auf die lange Bank geschoben werden dürften. ...

und Wünsche Nationalrat Thomas Hurter (SH/SVP) ist mit der bundesrätlichen Vorlage ebenso einverstanden. Und er ergänzt, das in den 1960er-Jahren geplante Nationalstrassennetz werde fertiggestellt und sicherheitsmässig auf den aktuellen Stand gebracht einschliesslich der Verbesserungen der bekannten Nadelöhre. Er äussert aber auch die leise Befürchtung, dass das gesamte Paket mit vielen Wünschen (berechtigt oder nicht) aufgeladen werde. Sämtliche fünf geplanten Projekte seien weit fortgeschritten und baureif. Ob es angesichts des schon

angekündigten Widerstandes besser sei, auf einzelne Projekte zu verzichten? Dazu hat er eine klare Meinung: «Nein.

Wir müssen anerkennen, dass mehr als drei Viertel der in der Schweiz zurückgelegten Personenkilometer auf der Strasse zurückgelegt werden. Auch ein Teil des öffentlichen Verkehrs benutzt die Strasse. Es geht auch darum, die Sicherheit weiter auszubauen. In den vergangenen Jahren wurden Milliarden in die Bahn investiert, und das Netz ist über den ganzen Tag auf Spitzenzeiten ausgerichtet, ohne der aktuellen Nachfrage gerecht zu werden. Mehr als die Hälfte jedes Bahntickets wird durch den Staat ünanziert.

Das muss man auch anerkennen.» Ganz anders tönt es von Nationalrat Michael Töngi (LU/Grüne). Er erklärt auf Anfrage, es sei richtig, dass die heutigen Nationalstrassen unterhalten würden. Dagegen sei ein weiterer Ausbau falsch, denn unsere Mobilität müsse sich verändern. Hin zu einem Umsteigen und zur Vermeidung, das stehe in jedem Papier.

Dazu passe ein Ausbau der Infrastruktur nicht. Und er fährt fort: «Bei der Realisierung gibt es vor Ort massiven Widerstand gegen Projekte, so zum Beispiel im Raum Bern, wo auch Kulturland verbaut wird. Die jetzige Diskussion um die Berner Strassenprojekte zeigt, dass die Bevölkerung und die Bauern und Bäuerinnen sehr sensibel darauf reagieren.» Töngi fügt hinzu: «Wenn investiert wird, müsste klar in siedlungsverträgliche Projekte investiert werden, damit für die Bevölkerung vor Ort mehr Lebensqualität entsteht.» Zurückhaltender ÖV Beim Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (Litra) ist man zurückhaltend, aber der Verband stellt doch fest, dass das Wachstum des Verkehrs nicht aufzuhalten sei.

So erklärt Litra-Geschäftsführer Michael Bützer: «Die Mobilität wird in der Schweiz weiter zunehmen. Deshalb sind auch zusätzliche Investitionen in die Strassen- und in die Schieneninfrastruktur notwendig. Der Fokus der Litra hegt dabei auf dem öffentlichen Verkehr. Als Massentransportmittel ist der ÖV der wichtigste Stellhebel zur Bewältigung der anstehenden Herausforderungen im Mobilitätsbereich.» Als Nächstes wird die Verkehrskommission des Nationalrats als Erstrat voraussichtlich am 20.

März 2023 mit den Beratungen beginnen. Gegen die Vorlage mit den fünf Erweiterungsprojekten hat die linksgrüne Seite bereits das Referendum angekündigt. Hinzu kommt noch etwas: Auch ein vom Parlament beschlossenes strategisches Entwicklungsprogramm unterliegt den ordentlichen Schritten des gesetzlich festgehaltenen Plangenehmigungsverfahrens. Auch hier können einzelne Entscheide weitergezogen werden. Es ist folglich noch ein längerer Weg, bis das betreffende Autobahnteilstück dem Verkehr übergeben wird.