

«Verkehrsrömantiker» – «Beton statt Intelligenz»

KONTRAHENTEN IM INTERVIEW SVP-Nationalrat Ulrich Giezendanner und GLP-Präsident Jürg Grossen beziehen Stellung zum Nationalstrassen-Projekt für sechs Spuren.

Interview: Raoul Studer

Das vom Bundesrat anvisierte Ziel, die Autobahnen zwischen den grossstädtischen Gebieten auf mindestens zweimal drei Spuren auszubauen, stösst verständlicherweise nicht überall auf Begeisterung. Die AR hat deshalb zwei Nationalräte verschiedener Couleur gebeten, ihre Sicht der Dinge darzulegen. Dass sich Jürg Grossen (GLP/BE, o.) und Ulrich Giezendanner (SVP/AG, u.) diametral widersprechen, erstaunt nicht weiter. Es zeigt nur, dass man der Zunahme des Verkehrs auf verschiedene Weise begegnen und ihm die Spitze brechen kann. Sich grundsätzlich und radikal jeglichem Ausbau zu verschliessen, kann dabei nicht die Lösung sein. Aber ausschliesslich auf Beton zu setzen, eben auch nicht.

Automobil Revue: Gemäss bundesrätlicher Botschaft zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 sieht das vorgeschlagene Zukunftsbild vor, das Nationalstrassennetz innerhalb und zwischen den metropolitanen und den grossstädtischen Gebieten konsequent auf mindestens zweimal drei Spuren auszubauen. Wie stellen Sie sich zu einem solchen Ausbau der Nationalstrassen?

Jürg Grossen: Da hat der Bundesrat die Zeichen der Zeit nicht erkannt. Er setzt auf Beton statt auf Intelligenz. Auf der Strasse könnte man mit einer intelligenten Verkehrssteuerung viel mehr erreichen. Wir müssen Verkehrsspitzen reduzieren, anstatt deswegen die Strassen auszubauen. Hier werden Carsharing, Carpooling und auch autonomes Fahren viel bringen. Im Nahverkehr muss zudem in erster Linie auf Verkehrsvermeidung und auf den Fuss- und Veloverkehr gesetzt werden. Deshalb lehne ich einen durchgehenden Ausbau auf zweimal drei Spuren ab, punktuelle bauliche Anpassungen zur Engpassbeseitigung unterstütze ich.

Ulrich Giezendanner: Diesen Ausbau hätte man schon vor 15 Jahren in Angriff nehmen müssen. Sie erinnern sich, dass ich im Jahre 1998 eine parla-



mentarische Initiative einreichte, um Rothrist–Härkingen auf sechs Spuren auszubauen. Der Ausbau erfolgte dann 2013.

In der Botschaft heisst es ausdrücklich, diesem langfristigen Zukunftsbild des Nationalstrassennetzes sei kein konkreter Zeithorizont hinterlegt. Ist dieses Zukunftsbild trotzdem einigermaßen realistisch oder völlig wirklichkeitsfremd?

Grossen: Das Szenario stellt auf die Vergangenheit und die Gegenwart ab und berücksichtigt die laufenden Entwicklungen bei der Mobilität und bei der Technologie viel zu wenig.

Giezendanner: Für den Zeithorizont ist das Parlament zuständig. Der tägliche Verkehrskollaps in immer mehr Regionen macht das Gesamtprojekt zur absoluten Realität.

Ist es überhaupt seriös und möglich, Vorhersagen über 30 Jahre hinaus zu treffen, oder ist das reines Kaffeesatzlesen?

Grossen: Es ist die Aufgabe der Politik, die Weichen für die Zukunft zu stellen, insbesondere in Bereichen wie der Verkehrsinfrastruktur. Die Realisierungsfristen und die Lebenszyklen sind hier besonders lang. Umso wichtiger ist es, die gesellschaftlichen und technologischen Entwicklungen zu berücksichtigen. Da reicht es nicht, von der Vergangenheit auf die Zukunft zu schliessen. Hätten die letzten Generationen dies getan, wären wir immer noch mit Ross und Wagen unterwegs und würden immer noch mit Fax und Schnurtelefon kommunizieren.

Giezendanner: Im Jahre 1964 wurde das heutige Autobahnnetz in Angriff genommen. Damals sprach man von Grössenwahnsinn. Die Schweiz wächst weiter. Visionen sind wichtig! In unserem Land wird das Parlament keiner Utopie mehr zustimmen. Die Vorhersagen können immer wieder überprüft werden.

Unbestritten ist, dass derzeit über 90 Prozent der 1854.7 Kilometer Nationalstrassen aus vier oder weniger Spuren bestehen und die Stautunden Jahr für Jahr zunehmen. Welche Ideen zur Lösung dieser misslichen und wirtschaftlich teuren Situation können Sie sich vorstellen?

Grossen: Stau muss bekämpft werden, aber nicht mit Teer und Beton, sondern mit Innovation und Intelligenz. Gerade mit Carpooling und Verkehrssystemen könnte Stau viel rascher vermieden werden als mit Bauten, die erst in dreissig bis vierzig Jahren fertig wären. Die Auslastung der Autos ist mit 1.1 Personen schlecht und unwirtschaftlich. Wichtig ist auch darauf hinzuweisen, dass über 50 Prozent Freizeit- und damit freiwilliger Verkehr ist.



Giezendanner: Kurzfristig hat die elektronische Verkehrslenkung eine kleine Wirkung. Mit dem NAF (Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds – Red.) aber können endlich Projekte realisiert werden. Sicher ist, dass die Politik die Einsparungen von rot-grünen Verkehrsverbänden einschränken muss.

SP und Grüne lehnen einen Ausbau ab und fordern eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene und einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Wie stellen Sie sich dazu?

Grossen: Das allein ist nicht die Lösung. Es gilt in erster Linie unnötigen Verkehr zu vermeiden und mit einem Mobility-Pricing verursachergerechte Preise einzuführen. Auch beim öffentlichen Verkehr.

Giezendanner: Blödsinn kennt keine Grenzen! Bahn und Strasse sind heute massiv überlastet. Rot-Grün hat mit seinen romantischen Verkehrsvisionen Schiffbruch erlitten. Noch aber versuchen diese Verkehrsromantiker ihr Gesicht nicht zu verlieren.

Wäre ein Mobility-Pricing auf dem Nationalstrassennetz statt eines grossflächigen Ausbaus auf zweimal drei Spuren für Sie eine valable Lösung?

Grossen: Die Mobilität ist insgesamt zu billig. Keiner der Verkehrsträger deckt die von ihm verursachten Kosten. Der ÖV wird von uns allen mit Steuergeldern mitfinanziert. Der Strassenverkehr wird ebenfalls von der Allgemeinheit und vor allem von den künftigen Generationen finanziert. Der Strassenverkehr überlässt ihnen die Kosten für die Klima- und Umweltzerstörung sowie die durch Lärm und Abgase verursachten Gesundheitskosten. Das ist unfair und muss mit einem Mobility-Pricing korrigiert werden.

Giezendanner: Mobility-Pricing hat in London oder Stockholm Schiffbruch erlitten. Diese Form der Verkehrsbelastung müsste auf Schiene und Strasse stattfinden. Wenn der Verkehr auf der Schiene aber teurer würde, müsste der Bund sofort noch mehr subventionieren. Mehr als 90 Prozent der Personentransporte und rund 80 Prozent der Gütertransporte finden auf der Strasse statt. Ein Mobility-Pricing wäre nichts anderes als eine neue Form der Steuereintreibung.

Wie sollte der geplante Ausbau des Nationalstrassennetzes finanziert werden?

Grossen: Der Ausbau des Nationalstrassennetzes wird über den NAF und damit über die Vignette, die Mineralölsteuer auf Treibstoffe, die Automobilsteuer und später über eine E-Abgabe finanziert. Der NAF-Topf ist entgegen aller früherer Prognosen randvoll.

Giezendanner: Auch hier gilt das Verursacherprinzip. Allenfalls muss in etwa zehn Jahren der Benzinpreis angehoben werden.

Was ist mit dem Wechsel an der Spitze des Verkehrsdepartements in Bezug auf den motorisierten Strassenverkehr zu erwarten?

Grossen: Ich erwarte keine wesentlichen Änderungen, die Bundesratszusammensetzung hat sich nicht verändert, er bleibt rechtsbürgerlich dominiert.

Giezendanner: Frau Bundesrätin Sommaruga ist Teil unseres Bundesrates. Ich glaube, dass sie die Realität sieht und entsprechend handelt. Im Weiteren könnte das Parlament wie schon früher korrigierend eingreifen.

Würde sich am geplanten Ausbau des Nationalstrassennetzes gemäss Bundesrat etwas ändern, wenn dereinst nur noch selbstfahrende Autos unterwegs wären?

Grossen: Ja, selbstverständlich. Diese Technologie ist zwar für viele heute schwer vorstellbar, genauso wie es Smartphones noch vor 15 Jahren waren. Trotzdem kommt sie, und sie wird den Bedarf an Strasseninfrastruktur merklich beeinflussen. Auf den vorhandenen Strassen kann wesentlich mehr Verkehr abgewickelt werden, und es braucht viel weniger Parkplätze – noch bevor allfällige Strassenausbauprojekte umgesetzt wären.

Giezendanner: Nein, Fahrzeug ist Fahrzeug, egal wer es steuert. Es ist sogar anzunehmen, dass noch mehr Fahrzeuge unterwegs wären, wenn es keine Ausbildung mehr für das Führen von Autos braucht. ●



Pragmatische Lösung des Bundesrats

STAU-ABBAU ETH-Professor Kay Axhausen erklärt, weshalb der Bundesrat mit dem Ausbautorschlag praxisingerecht handelt. Mobility-Pricing nämlich sei politisch riskant.

Lorenzo Quolantoni

Ein Communiqué des Bundesrats vom September 2018 deutet darauf hin, dass die Regierung die erwartete Steigerung beim Verkehrsaufkommen in der Schweiz mit einer Kapazitätserhöhung der Autobahnen kontern will. «Der Bundesrat und das Astra rechnen offensichtlich auch in den kommenden Jahrzehnten mit einem kontinuierlichen Bevölkerungswachstum, sie erwarten zudem, dass diese Einwohnerzunahme für ein weiteres Wirtschaftswachstum sorgen dürfte», meint Kay Axhausen, Professor am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) der ETH Zürich. «Ein Ausbau der Autobahnkapazitäten bedeutet das Aufrechterhalten der Verkehrsbewältigung, während eine Stärkung der Eisenbahnen bei vergleichbaren Kosten weit weniger Wirkung auf die Reduzierung der Staus zeitigen würde.»

Der Bundesrat könnte durchaus den Status Quo beibehalten, schliesslich muss er nach diesem Vorstoss mit unzähligen Anfeindungen von Politikern und aus der Bevölkerung rechnen. «Klar würde die Regierung am liebsten weder das Strassen- noch das Schienennetz ausbauen müssen. Nicht nur wegen der Kosten, sondern auch weil dermassen viele Widerstände bestehen», unterstreicht Kay Axhausen. «Die Staus würden wachsen, wie im indonesischen Jakarta. Das Durchschnittstempo auf den Strassen dort liegt zwischen fünf und zehn Stundenkilometern, das führt zu enormer Zeit-, Geld- und Energieverschwendung. Der Bundesrat hält diese Vorgehensweise für nicht ratsam.»

Politisches Risiko Mobility-Pricing

Eine von Rot-Grün propagierte, aber von den Autofahrern mit grossem Misstrauen gesehene Option ist die Mobilitätsbesteuerung oder das Mobility-

Pricing. Mit dem wirtschaftlichen Steuerungsmechanismus hoffen die Linksparteien das Problem der Staus über die Nachfrageseite lösen zu können. Nur dumm, dass die Bevölkerung nicht viel von der Idee hält. «Das ist ein politisch riskantes Vorgehen», bemerkt Axhausen. «Die Leute finden, sie seien nicht die Ursache der Staus, wie es das Mobility-Pricing suggeriert. Es trifft jene Autofahrer am stärksten, die zur Hauptverkehrszeit unterwegs sind.» Dieser Ansatz ist aber auch problematisch, weil er nicht zuletzt die Bevölkerungskreise belastet, die keine andere Wahl haben, als zu bestimmten Zeiten zu fahren. «Diese Leute sehen die Besteuerung als missbräuchlich», erklärt der Verkehrsexperte. «Das System darf diese Gruppe nicht diskriminieren, es muss allgemeingültig sein.»



Kay Axhausen ist Experte für Verkehrsplanung der ETH Zürich.

Lösungen jetzt einsetzbar

Und was ist von den autonomen fahrenden Autos zu erwarten? Weil eine grössere Fahrzeugdichte auf gleichem Raum möglich ist, könnte diese Lösung die Autobahnkapazitäten drastisch erhöhen: Eine Studie der Universität Braunschweig (D) spricht von rund 75 Prozent mehr Fahrzeugen pro Stunde bei 80 km/h und von einer Verdoppelung bei 200 km/h. Diese Zahlen bieten ein starkes Argument dafür, die bestehende Infrastruktur beizubehalten. «Auch wenn die autonomen Fahrzeuge die Strassenkapazitäten erhöhen, sorgen sie gleichzeitig dafür, dass viel mehr Menschen unterwegs sein werden», warnt Kay Axhausen. «Anders ausgedrückt: Die gebotene Kapazitätserhöhung wird negiert, wenn mehr Leute auf dieses Transportmittel umsteigen.» Ganz abgesehen davon sind das Technologien, die erst in 30 oder 40 Jahren grossflächig einsetzbar sein werden. «Der Bundesrat richtet seinen Fokus auf die Probleme der nächsten fünfzehn Jahre und wählt Lösungen, die sofort einsetzbar sind.» ●