

Doppelstöckig oder sechsspurig? Oder beides? Brummbär über die Stauzukunft auf Autobahnen

Wenn immer möglich benutzt Brummbär die öffentlichen Verkehrsmittel. In diesem Land sind wir schliesslich gesegnet mit pünktlichen Fahrplänen und der besten Infrastruktur. Am liebsten fährt er mit den stolzen SGV-Schiffen (aber die machen sich im Winter leider rar...), mit Zug und Bus. Ganz ohne Auto geht es aber (noch) nicht, und deshalb interessiert er sich auch dafür.

Autos brauchen Platz. Platz zum fahren, und Platz zum parken. Das Auto ist aber auch ein Auslaufmodell – mindestens in der heutigen Form. Als elektrisch betriebenes Kollektiv-Taxi, das sicher und smartphonegesteuert Passagiere von A nach B bringt und dabei nur noch einen Zehntel der Siedlungsfläche in Städten und in der Agglo beansprucht, wird es im Verbund mit S-Bahnen, unterirdischen Hyperloops, E-Bussen und Trams in absehbarer Zukunft seinen Teil zur Beförderung beitragen. Als Privatbesitz wird es dereinst die Ausnahme sein.

Es braucht ja auch nicht jeder einen Privatjet. Die unzähligen Stautunden verschwinden, und die neu gewonnene Zeit ist das ganz grosse Geschenk an die Nachgeborenen.

Wer weiss: vielleicht steht der landesweite Schulstreik, den die erst 15-jährige schwedische Schülerin und Umweltaktivistin Greta Thunberg ausgelöst hat, am Anfang einer neuen, wirklich CO₂-freien Zukunft. (Video-Tipp: «TEDx-Stockholm Greta Thunberg», auf YouTube zu finden). **Mit dem Generationenprojekt «Wärmeverbund See» hat die Korporation Weggis die Zeichen der Zeit jedenfalls schon vor Jahren erkannt und HANDELT.**

Zurück zur automobilen Gegenwart. Noch ist es so: Der Autoverkehr wächst weiter. Noch stärker

wachsen die Stautunden. Am schönsten blühen die Pläne zum Ausbau der Nationalstrassen. Am 14. September 2018 veröffentlichte der Bundesrat seine Vorlage mit dem sperrigen Titel «Botschaft zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023, zum Ausbausritt 2019 für die Nationalstrassen». Darin beantragt die Regierung dem Parlament einen «Zahlungsrahmen» von 8,156 Milliarden Franken, um während vier Jahren Betrieb, Unterhalt und technische Anpassungen am Schweizerischen Nationalstrassenetz finanzieren zu können. Weiter soll das Parlament den «Verpflichtungskredit» für den Bau der zweiten Strassenröhre durch den Gotthard genehmigen und drei Ausbau-Projekte für den Zeitraum bis 2030 bewilligen; dazu gehört der sogenannte «Bypass», der die

Autobahn-Kapazität im Raum Luzern erhöht. Das sind die konkreten Anträge, die das Parlament genehmigen muss.



Perspektiven für Nach-Nachfolger

Dabei handelt es sich laut Bundesrat um ein «langfristiges Zukunftsbild des Nationalstrassenetzes», ohne Zeitangaben und ohne weitere Folgen: «Es dient als Orientierung für die zukünftigen Planungen der nationalen Verkehrsinfrastrukturen und bildet den Rahmen für die Festlegung der Realisierungshorizonte und Ausbausritte innerhalb der Nationalstrassen.»

Soweit, so vage. Denn weder die abgetretene Verkehrsministerin Doris Leuthard, welche für die erwähnte Botschaft verantwortlich zeichnete, noch ihre Nachfolgerin Simonetta Sommaruga und auch kein weiteres Mitglied des heutigen Bundesrates werden noch im Amt sein, falls diese – oder eine

völlig andere – «Langfristperspektive Nationalstrassen» je realisiert werden sollte. Ungewiss ist nur schon, ob die Nachfolgerin oder der Nach-Nachfolger von Simonetta Sommaruga 2030 den «Bypass Luzern» einweihen kann und dort in grosse Erklärungsnotstände geriete, wenn sie/er erklären müsste, wie hilfreich diese zusätzliche Agglo-Autobahn ist, um die Klimaziele von Paris umzusetzen. Denn es ist keineswegs ausgeschlossen, dass nachfolgende Parlamentsmitglieder dereinst erkennen werden, dass Einpersonen-Transporte in 1,6 Tonnen schweren Blechkisten nicht sehr produktiv sind, und dass sie darum später beschliessen könnten, den Autobahn-Ausbau in Luzern durch den heute sistierten Tiefbahnhof zu ersetzen.

Doch diese Ungewissheiten hinderten die «NZZ am Sonntag» nicht daran, die bundesrätliche Langfristperspektiven noch in zwei dicke Schlagzeilen zu verpacken: Auf Seite 1 titelte sie: «Bund will sechsspurige Autobahnen», und auf Seite 6 doppelte sie nach: «Die Zukunft ist sechsspurig».

Weil nicht alle Leute die NZZ lesen, verbreiteten Radio SRF und andere Medien den Ladenhüter im Stundenrhythmus weiter. Auch die SRF-Tagesschau walzte den NZZ-Bericht bildreich aus. Ihre Schlagzeilen stützt die NZZ auf folgenden Satz der erwähnten Botschaft: «Das vorgeschlagene Zukunftsbild sieht vor, das Nationalstrassenetz innerhalb und zwischen den metropoliten und den grosstädtischen Gebieten konsequent auf mindestens 2-3-Spuren auszubauen.»

Sechsspurig, doppelstöckig oder beides

Doch selbst im Verkehrsdepartement des Bundes sind nicht alle sicher, ob die Autobahn-Zukunft durchgehend nur «sechsspurig» wird. Eine andere Botschaft posante Jürg Röthlisberger, Chef des Bundesamtes für Strassen (Astra),

schon im heissen Sommer 2018 in die Schweiz hinaus. In einem Interview, das ebenfalls die «NZZ am Sonntag» veröffentlichte, sagte Röthlisberger: «Im Limmattal prüfen wir, ob wir einen Teil der A1 doppelstöckig führen können» (...) So könnte etwa der Verkehr nach Zürich unten geführt werden und jener nach Bern oben. Das schauen wir jetzt im Detail an.» Zur Information für Velofahrerinnen: Im Limmattal verläuft die A1 schon heute sechsspurig.

Ausbau stockt, Stauzeiten wachsen

Ob sechsspurig oder doppelstöckig oder beides, ob in der sommerlichen Saure-Gurke-Zeit oder im trüben Januarloch: Ausbaupläne für Autobahnen treiben bunte Blüten – und würzen die Stories darüber stets mit erregten Protesten von Natur- und Landschaftsschützern. In Realität aber kommt der Ausbau der nationalen Autobahnen nur noch schleppend voran. Konkrete Projekte stocken, verzögern sich, sei es durch Bauhürden oder Einsprachen. Stolze Wachstumsraten verzeichnen hingegen die Staus. Allein von 2000 bis 2017 erhöhte sich die Zahl der Stautunden auf Schweizer Autobahnen von 7000 auf stolze 26'000 und damit um 271 Prozent. Der Bau und Ausbau der Autobahnen, der den Autoverkehr einst förderte und heute immer weniger gut bewältigt, kann diese Entwicklung nur noch bedingt beeinflussen. Denn selbst wenn der Bund einige seiner langfristigen Perspektiven in CO₂-intensiven Beton giessen sollte, werden die Staus kaum kürzer. Dafür breiter. Und mehrstöckig. Mehr stickig. Erststickig.

(Quelle: infosperber/NZZ)



Veranstaltungs- und Kirchenkalender aller Gemeinden aus Ihrer Region.

Wochen-Zeitung