

KEINE ENTSPANNUNG IN SICHT



TEXT: JÜRIG WICK FOTOS: JÜRIG WICK

Das Verkehrsklima in der Schweiz entschärft sich momentan auf der Strasse zwar nicht, politisch tut sich jedoch was. Mit Cargo Sous Terrain könnte die Schweiz sogar Massstäbe setzen. Aber Projekte realisieren sich halt sehr träge.

22

Kürzlich veröffentlichte Prognosen zum Verkehrswachstum lassen nichts Gutes erahnen. Die hiesige Politik hat das Problem immerhin erkannt, Brüssel ignoriert es konsequent. Von dort kommen keine Signale, gegen das überbordende Verkehrsaufkommen in Folge der Just-in-Time-Bewirtschaftung etwas tun zu wollen. Arbeitsplätze und Wachstum stehen im Vordergrund, je mehr Sattelschlepper aus irgendeiner Ecke vor meinem Auto auf die Hauptstrasse einschwenken und den Fliessverkehr domestizieren, umso besser. So ist

es auch bei uns, aber immerhin wurden die daraus resultierenden Perspektiven wenigstens benannt. Freilich in typisch eidgenössischer Manier auf den privaten Strassenverkehr reduziert. Den Automobilisten laufend ein schlechtes Gewissen einreden: Würden sich mehr Leute in den öffentlichen Verkehr pferchen lassen, wäre alles halb so schlimm.

öV längst am Anschlag

Dann gehen Sie mal um 17.30 Uhr in den Zürcher Hauptbahnhof und besteigen anschliessend eine S-Bahn. Da bleibt man lieber im

klimatisierten Auto im Stau stehen, ist bei sich, muss sich keine fremden Telefongespräche anhören, kann bei Bedarf seine eigene Musik abspielen und sogar rauchen, und jede Menge privater Sachen mit sich führen, bis hin zu alternativen Kleidern, je nach Witterung.

Das Problem des Verkehrswachstums ist keines von zu vielen Autofahrern, sondern von zu vielen Menschen die gleichzeitig von A nach B gelangen wollen und von zu vielen Waren, die in kürzester Zeit zur Weiterverarbeitung oder zum Konsumenten gelangen müssen.

Wachstum

Zersiedlung und politisch gestrickte Vorgaben wie Wachstum sind das Problem. Diese beim Namen zu nennen fällt «Bern» schwer, denn ursächlich fängt es in den Gemeinden an, und da können nationale Legislativen und Exekutiven nicht einfach dreinreden. Der Bund rechnet per 2040 mit einer Verkehrszunahme ab 2010 extrapoliert um 51,5 Prozent beim öV, um 18,1 Prozent beim motorisierten Individualverkehr und hofft, dass der so genannte Langsamverkehr (Fussgänger, Velos) im



Veraltet: Die neu eingerichteten Kreisel sind auf Lw's aus den 70er Jahren zugeschnitten.



Löst den Knoten: Teile der Warentransporte sollen unter die Erde verschwinden.



Unterirdisch: Das System Cargo Sous Terrain in der schematischen Darstellung (l.). So könnten die entsprechenden und führerlosen Transportbehälter aussehen.

Hält dem Aufkommen nicht mehr stand: Auch der öffentliche Verkehr stösst je länger je mehr an seine Grenzen und ist längst am Anschlag.

gleichen Zeitraum um 32 Prozent zunimmt. Wunschdenken.

Und die Medien und Börsenspekulanten nennen China als Wachstumsvorbild. Ein Schwachsinn! Die Chinesen haben nach Mao bei Unternull angefangen. Vor der Öffnung des Eisernen Vorhangs in den 1980er Jahren gab es eine Diskussion, das Null-Wachstum anzustreben, weil es der Gesellschaft in Mitteleuropa verdammt gut ging – damals noch weitgehend ohne Klimaanlage im Auto. Wegen der angeblich zu Ende gehenden Vorräte der fossilen Energievorräte rückte der Verbrauch in den Vordergrund. Die Scheiben der Personewagen mussten zu Gunsten einer besseren Aerodynamik flacher gestellt werden und die Klimaanlage wurde unverzichtbar. In der Folge avancierte der individuelle Privatverkehr zum weltweit anzustrebenden Standard für Familien, weil man mit AC klimaunabhängiger unterwegs sein konnte als mit dem Fahrrad oder den eigenen Füßen.

So expandierten die Shoppingcenter in die Agglomerationen

und der Zweitwagen zum Einkauf wurde unverzichtbar. Die Shoppingmalls zu bedienen, hat einen intensiveren Just-in-Time-Lieferdienst zur Folge. Über den Euro und Fördergelder wurde der Warenaustausch inklusive Komponenten für Autos, Eisenbahnen und Flugzeuge zwischen Ost und West und von Süd nach Nord lukrativer, quasi zur weltweiten Normalität.

Trotz Cargo Sous Terrain muss die AI sechsspurig werden.

Die Zunft kapituliert

Bäcker und Metzger haben längst aufgegeben und sich dem Diktat der Grossen in den Shoppingzentren unterworfen, der Dorfkern stirbt ab. Das ist die verkehrsrelevante Realität. Bei durchschnittlich 150 Regentagen im Jahr bleibt es illusorisch, an eine Steigerung des Langsamverkehrs zu denken, zumal unsere Topografie dem Fahrradverkehr entgegen-

wirkt, und vor allem die älter werdende Gesellschaft für das zunehmende Verkehrswachstum verantwortlich gemacht werden kann. Aus exotischen Ländern Eingewanderte denken ohnehin nicht daran, keinen Meter mehr als nötig zu Fuss zu gehen, sobald sie bei uns etabliert sind. Unsere gut gemeinten Ratschläge kapiere sie sowieso nicht.

Cargo Sous Terrain

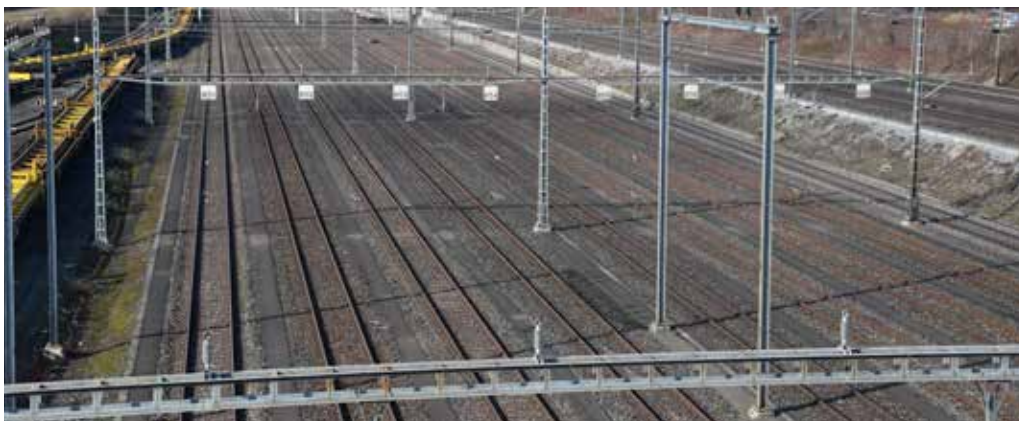
Da kommt die Utopie Cargo Sous Terrain gerade recht. Sie entbindet den Bund aber nicht davon, endlich mit der sechsspurigen AI vorwärts zu machen. Cargo Sous Terrain wurde vor Kurzem vom Bundesrat abgesegnet und könnte weltweit zu einem neuen Standard werden, und den ebenerdigen Verkehr signifikant entlasten. Sogar für einen Wachstumsschub würde er sorgen, ohne dass die Bevölkerung deswegen unziemlich belastet wird.

Cargo Sous-Terrain ist ein Projekt, dass runde 50 Meter unter dem Schweizer Mittelland in Tunnels Waren selbstfahrend vorerst zwischen Härkingen und

Spreitenbach verschieben kann. Der Ausbau Richtung Basel und Genf ist ebenfalls projektiert, die Äste nach Thun und St. Gallen auch. Untypisch für die Schweiz, mutig und logisch. Und gut zu wissen, dass für die letzte Meile individuelle Verkehrsmittel für den Transport zum Verbraucher unverzichtbar bleiben.

Die Investitionen sind vorderhand gesichert. Hoffen wir, dass dieses mutige Vorhaben umgesetzt werden und für die Schweiz in Exporterfolge umgemünzt werden kann. Hoffen wir aber auch, dass anstehende Projekte an der Oberfläche deswegen nicht in Vergessenheit geraten.

Verkehrsentlastung ist in den nächsten 20 Jahren nicht zu erwarten. So war es schon immer, und wird auch so bleiben. Der vom Bundesrat am 17. Januar 2018 verabschiedete Plan zum Ausbau der nationalen Strasseninfrastruktur im Gesamtvolumen von 13,5 Milliarden Franken bis 2030, zu weit über 100 Prozent eben nicht vom Bund, sondern vom Individualverkehr getragen, bestätigt diese These. ■



WAS MEINEN SIE DAZU?

SCHREIBEN SIE UNS IHRE MEINUNG ...
entweder per E-Mail:
redaktion@auto-illustrierte.ch oder
per Post: auto-illustrierte,
Alte St. Wolfgangstrasse 5,
6331 Hünenberg

Leerlauf: Raum für einen Sous-Terrain-Hub in Spreitenbach ist vorhanden. Die Geleise dort sind seit Jahrzehnten unternutzt.