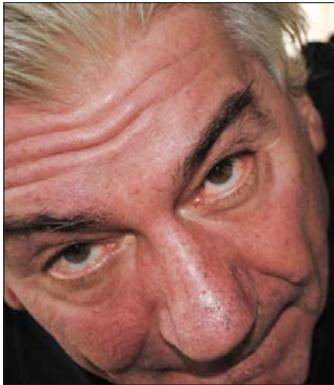


Widerspruch in der Verkehrspolitik

# VERKEHRSFLUSSZERHACKUNG STATT ENTSTAUUNG



Jürg Wick,  
j.wick.automotive@bluewin.ch

«AUTOFAHRER  
PIESACKEN  
ODER NICHT!»

**Der Bundesrat will die Autobahnen** auf sechs Spuren ausbauen, das hat kürzlich die Runde gemacht und wie erwartet viel Zuspruch und auf der anderen Seite noch mehr Ablehnung bewirkt. Die Willenskundgebung muss man als politisch klugen Schachzug sehen. Nicht nur von der Realisierung, sondern selbst von der Projektierung ist man weit entfernt. Die Verbände der Autofahrer sind aber vorerst ruhiggestellt; die Gegner haben Zeit, sich zu munitionieren.

**Unabhängig davon**, wie man sich zum angekündigten Ausbau der Autobahnen auf sechs Spuren stellt; die bundesrätliche Absicht ist ein Luftschloss. Sie steht im krassen Widerspruch zur bislang umgesetzten Verkehrspolitik. Losgelöst davon, ob die Exekutive eher linkslastig oder bürgerlich zusammengesetzt ist. Doris Leuthard ist es gelungen, die zweite Gotthard-Röhre, sowie den Gubrist-Ausbau durchzuboxen. Mehr war aber nicht.

**Die Aargauerin hat sich nicht getraut**, im Zuge der A1-Sanierung zwischen Birrfeld und Lenzburg einen Ausbau auf sechs Spuren realisieren zu lassen. (9 km für 210 Mio. Franken, 2013 fertiggestellt). «Ersetzt wird nicht nur der Strassenbelag, der Abschnitt wird auf Vordermann gebracht, so dass in den nächsten 25 bis 30 Jahren keine weiteren baulichen Massnahmen nötig sind», liess das ihr unterstellte Astra 2010 für das vierspurig verbleibende Teilstück verlauten. Ein Witz, wie zu erwarten ist dieser Abschnitt nun völlig überlastet und wird vom Astra deswegen «situativ» häufig auf 80 km/h signalisiert.



Dritte Kreisel-Generation am Knoten Sihlbrugg, nur noch einspurig und stattdessen kein Hirzel-Tunnel als Verbindung A3-A4-A1; den könnte man aus der Portokasse bezahlen.

**Das Astra stellt die auf tausende von Stunden** angewachsenen Verkehrsstaus in der Schweiz in den Raum, beglückt uns aber laufend mit neuen Verkehrsflusszerhackungen, wozu auch bauliche Schikanen auf Hauptstrassen gehören. Oder die Autofahrer entmündigende durchgezogene Sicherheitslinien auf Autobahnen bei Verzweigungen, andere Länder haben mit weniger strickten Signalisationen keine schlechteren Unfallbilanzen.

**Das kapazitätsfördernde Rechtsvorbeifahren** auf Autobahnen (Motionär Thierry Burkart) wurde 2018 parlamentarisch speditiv durchgewunken, aber nun geht es erstmal in die Vernehmlassung, die Umsetzung lässt auf sich warten. Die Propaganda aus Bern wider den Stau auf den Strassen hält an, soll die Autofahrer nicht endgültig auf die Palme bringen.

**Die Signalisation der Nationalstrassen** fällt in die Verantwortung des Astra, aber jeder Kanton macht was er will, fördert vor allem den Kolonnenverkehr. Etwas autofreundlicher sieht es im Welschland aus, wo man den Strassenverkehr weniger als Kindergarten betrachtet. In der Tendenz aber: Man nähert sich dem jenseitigen Röstigraben an. Staus und Zeitverluste – «Schaden für die Wirtschaft» – entstehen nicht nur auf Autobahnen, sondern auf sämtlichen Strassenkategorien im Land.

**Dabei geht es weniger** um verlorene Zeiten und wirtschaftliche Schäden, sondern darum, ob man die Autofahrer Piesacken soll, oder eher nicht. Gemeinden, Kantonen, Tiefbauämtern, Behörden sowie Politikern ist dies eben egal, oder sie fördern das Stauen sogar gezielt, mit welcher Argumentation auch immer.

**Wenn es uns nicht passt**, sollen wir mit der Eisenbahn reisen. Der Grund; Wir ersticken im Verkehr. Kein Wunder, das Bevölkerungswachstum in den Kantonen Genf und Zürich, in der Innerschweiz und in der Waadt überstieg in den letzten Jahren teilweise jenes von Nigeria; Wachstum! Dazu gehört auch, dass wir die Bauwirtschaft kontinuierlich und perspektivisch zuverlässig füttern sollen. Die versprochenen Ausbauten gehören in dieses Konzept. Wir müssen mehr bauen, sonst stockt das Wachstum, und der zunehmende Maschinenpark wird nicht ausgelastet, das kostet Geld.

**Verabschieden wir Frau Leuthard** nachträglich mit dem Dank, die zweite Gotthardröhre durchgeboxt zu haben. Jetzt wollen wir endlich die Baumaschinen auffahren sehen. Im Wissen wer nun das Astra führt, ist kaum ein realitätsnaher Ausbau des Autobahnnetzes zu erwarten. ■