

Verkehr**Geradewegs ins Desaster****Text: Daniel Benz, Simon Thönen****Am 8. Februar kommt das Avanti-Paket zur Abstimmung. Das Motto lautet: Mehr Strassen gleich weniger Staus – doch das Gegenteil ist der Fall.**

Wenn man den Politikern Geld gibt, geben sie es einfach aus», wettete SVP-Nationalrat Ulrich Giezendanner im letzten Herbst an einer Wahlveranstaltung, «jetzt muss endlich rigoros gespart werden! Man muss nur endlich den Mut haben, Nein zu sagen!»

Vor der Abstimmung vom 8. Februar wirbt Ulrich Giezendanner allerdings für ein Ja – zum milliardenteuren Ausbau des Strassennetzes. Bereits bei der Beratung des Gegenvorschlags zur Volksinitiative «Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen» im Parlament kämpfte der Fuhrhalter aus dem Aargau mit viel Herzblut und erreichte tatsächlich sensationell viel: Der Gegenvorschlag erlaubt noch mehr Strassenbau als die Initiative, die von den Autoverbänden denn auch prompt zurückgezogen wurde.

Mit dem Avanti-Paket wird alles möglich, was sich Auto- und Baulobby schon seit Jahren sehnlichst wünschen: die Vollendung, vor allem aber der Ausbau des Autobahnnetzes, die Aufhebung des Alpenschutzes zugunsten einer zweiten Strassenröhre am Gotthard, Geld für neue Schnellstrassen in den Agglomerationen und – als Zugabe – Mittel für den dortigen öffentlichen Verkehr.

Was konkret gebaut werden soll, würde das Parlament abschliessend entscheiden – nach der Volksabstimmung. Für das Volk ist Avanti eine Wundertüte, für das Parlament ein Blankocheck.

Die Zukunft im Verkehr heisst Stau

«Staus weg – Ja zur Mobilität», lautet der Slogan der Befürworter. Sie berufen sich auf eine Studie des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE), in der bis ins Jahr 2020 eine Überlastung des Autobahnnetzes auf 200 bis 400 Kilometern prophezeit wird; heute sind es 50 Kilometer. Solche Prognosen erschrecken, denn Staus kosten Nerven, Zeit und Geld.

Doch so verständlich der Ärger über Staus ist, ein entscheidender Punkt wird dabei zu wenig beachtet: Die Strassen sind nur während kurzer Stosszeiten verstopft. Konkret spricht die ARE-Studie bereits von Überlastung, wenn die Kapazität einer Autobahn während 50 Stunden pro Jahr überschritten ist. Ein sehr ehrgeiziges Kriterium: Ein Jahr umfasst 8760 Stunden – 50 Stunden sind also weniger als ein Prozent der Zeit. «Wenn die Strassenplanung auf wenige Stunden im Jahr ausgerichtet wird, dann sind astronomische Baukosten die zwangsläufige Folge», sagt Ueli Müller, Leiter der Nein-Kampagne beim Verkehrs-Club der Schweiz.

Vernünftiger wäre es, die kurzen Spitzenbelastungen zu brechen und den Verkehr gleichmässiger auf dem bestehenden Netz zu verteilen. Ein Schlüssel dazu heisst Verkehrstelematik: die Anwendung von Informationstechnologien mit dem Ziel, die Mobilitätsströme zu lenken und besser aufeinander abzustimmen (siehe «Grünes Licht für Lösungen», Seite 20). Das Potenzial solcher Technologien wird auch von unverdächtigster Seite als beachtlich eingestuft: «Durch telematische Anwendungen kann die Leistung des bestehenden Strassennetzes um bis zu 20 Prozent erhöht werden», schätzt Andreas Gantenbein, Chef Strategie und Forschung beim Bundesamt für Strassen.

Auch Katrin Schneeberger vom Zentrum für Technologiefolgen-Abschätzung ist überzeugt, dass mit Hilfe der Telematik das heute starre Verkehrssystem flexibilisiert werden kann. Die Herausforderung wird aber sein, den Verkehrsteilnehmern den allgemeinen Nutzen der noch wenig erkannten Anwendungen aufzuzeigen. «Solange die Leute noch den Eindruck haben, dass solche Lösungen in erster Linie ihre individuelle Bewegungsfreiheit einschränken, gibt es Abwehrhaltungen», betont Schneeberger.

In der Tat: Wie schwer sich die Schweizer Automobilisten tun, von ihrem Gewohnheitsrecht der freien Fahrt abzurücken, zeigte sich beim intensiv propagierten Baregg-Experiment im Juni 1999. Um den notorischen A1-Engpass bei Baden zu entlasten, wurden die Pendler damals zum Car-Sharing, zur zeitlichen Verschiebung ihrer Fahrt oder zum Umsteigen auf Bahn und Bus animiert. Der Effekt war bescheiden: Ganze zehn Prozent weniger Stau als üblich wurden verzeichnet. Heute sind die Verkehrsfrequenzen längst wieder in alten Höhen, dafür wurde das Nadelöhr nach gängigem Muster erweitert: Die zusätzliche dritte Tunnelröhre ist unterdessen gebaut.

Fatale Kostenschere korrigieren

«Es ist illusorisch, Staus wegbauen zu wollen», sagt jedoch Verkehrsökonom Rico Maggi. «Verhindern lassen sich Überlastungen letztlich nur, wenn der Verkehr über den Preis gesteuert wird.» Die These des Universitätsprofessors aus Lugano ist streng ökonomisch: Mobilität – auf der Strasse wie auf der Schiene – ist ein knappes Gut, seine Konsumation soll entsprechend kosten. Damit soll die fatale Kostenschere korrigiert werden, wonach die Bereitstellung der Verkehrsträger zunehmend teurer wird, die Mobilität als solche dagegen vergleichsweise immer billiger.

Road Pricing statt Benzinzölle

Rico Maggi plädiert bei Infrastrukturbauten für eine Abkehr von der Finanzierung über allgemeine Abgaben und Steuern, «weil das tendenziell zu einer Überversorgung führt». Die Zukunft liegt für ihn in einem Modell, das die Verursacher von Verkehrsbelastungen direkt zur Kasse bittet. Und dies abhängig von Ort und Art der Verkehrsnutzung: je grösser die Nachfrage, desto höher der Preis. Für den Strassenverkehr könnte das gemäss Maggi bedeuten, auf stark befahrenen Transitstrecken oder Einfallsachsen in städtischen Agglomerationen Gebühren zu erheben und dafür im Gegenzug die Treibstoffzölle zu senken: Das Autofahren würde somit nur für Vielfahrer teurer.

Damit rückt eine Idee ins Blickfeld, die seit einem knappen Jahr in London Furore macht: Road Pricing. Seit die Einfahrt in die City der britischen Metropole mit einer Gebühr von fünf Pfund belastet wird, ist die Zahl der Autos in der Stadt immerhin um 16 Prozent zurückgegangen – und das von Kritikern prognostizierte administrative Chaos ist ausgeblieben. In der Schweiz fehlt bislang die Rechtsgrundlage, um verursacherorientierte Abgaben für die Strassenbenützung zu erheben. Das will die neu gewählte Berner SP-Nationalrätin Evi Allemann nun ändern: Kurz vor Weihnachten reichte sie eine entsprechende Parlamentarische Initiative ein. Und FDP-Vordenker Ruedi Noser plädiert gar für ein «hundertprozentiges Road Pricing» mit individuellen Benützergebühren anstelle von Benzinzöllen.

Es fragt sich allerdings, ob diese Vorstösse nicht etwas spät kommen. Denn wird die Avanti-Initiative am 8. Februar angenommen, dürfte das Thema Road Pricing für längere Zeit vom Tisch sein. Kaum mehr umsetzbar wäre auch die vom Volk beschlossene Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene. Zwar betont das Verkehrsdepartement von Bundesrat Moritz Leuenberger, die zweite Gotthardröhre sei bloss «von dritter Priorität». Aber dies ist reine Wortklauberei, denn entscheiden darüber würde das strassenfreundliche Parlament – ohne Referendumsmöglichkeit.

«Mehr Autobahnen im Land heisst mehr Staus in den Städten und Agglomerationen», warnt der Zürcher EVP-Nationalrat Ruedi Aeschbacher. Und dort sind bereits heute die Probleme am grössten (siehe «Alarmstufe Rot», Seite 22). Die Ursache ist eine eigentliche Zweckentfremdung der Autobahnen: Gedacht waren sie als schnelle Fernstrassen, benutzt werden sie aber vor allem für lokale Fahrten. 90 Prozent der Autofahrer, die den Gubristtunnel in der Stosszeit durchqueren, verkehren lediglich im Grossraum Zürich.

Dabei verfügt gerade das «Millionen-Zürich» mit seinem Verbundangebot ZVV über ein öffentliches Verkehrsnetz, um dessen Ausbaustandard es weitherum beneidet wird. Unter Mobilitätsexperten ist unbestritten, dass die Städte vehement auf diese Karte setzen müssen, um dem Kollaps entgegenzuwirken. Denn in den Ballungszentren kann der öffentliche Verkehr seine grössten Vorzüge ausspielen: weniger Lärm, geringere Luftbelastung, höhere Effizienz. In der Schweiz laufen denn auch mehrere Offensiven für den Ausbau von lokalen ÖV-Netzen. So soll etwa in Luzern die S-Bahn bis im Jahr 2020 doppelt so viele Fahrgäste wie heute befördern können, nämlich 28 Millionen pro Jahr.

Die S-Bahn bleibt auf der Strecke

Das hat allerdings seinen Preis – und dabei schielen die Verantwortlichen nicht zuletzt auf den Avanti-Topf. Etwas Geld aus dieser Wundertüte soll nämlich auch in den öffentlichen Agglomerationsverkehr fliessen. «Trams, Busse, S-Bahn-Systeme» würden unterstützt, verspricht der Bundesrat. Eine übertriebene Zusage: Gerade das effizienteste System, die S-Bahnen, dürften keine Mittel erhalten. Sie werden bereits mit Eisenbahngeldern des Bundes unterstützt, und der Text zum Gegenvorschlag verbietet eine Doppelsubventionierung ausdrücklich.

Als «Praliné auf einem Kuhfladen» bezeichnet denn auch SP-Ständerat und Eisenbahnerpräsident Ernst Leuenberger die angekündigte Unterstützung für die Schiene: «Das Parlament wird so viel Strassenbau beschliessen, dass für den öffentlichen Verkehr nichts übrig bleibt.»

Unterhaltskosten steigen rasant

Einen eigentlichen Planungsrausch löst der Lockruf der Avanti-Gelder in den Agglomerationen aus. Beispiel Region Bern: Hier fordern kantonale und kommunale Behörden unter anderem einen vollständigen Autobahnring um die Stadt und den 15-Minuten-Takt für die S-Bahn. «Im Zweifelsfall besser ein Projekt zu viel», heisst das Motto des zuständigen Regierungsrats Werner Luginbühl (SVP). Die Kosten dieser Wunschliste liegen insgesamt bei knapp sieben Milliarden Franken. Wer viel fordert, kann der Bevölkerung auch viel versprechen: So soll die Autobahn, die im Osten Berns ein Wohngebiet durchtrennt, abgerissen und durch ein unterirdisches Trasse ersetzt werden.

Mit einem Seitenblick nach Zürich tun die Hauptstädter jedoch gut daran, derlei Zusagen nicht für bare Münze zu nehmen. Othmar Amsler, der seit 25 Jahren an der Zürcher Westtangente lebt, muss jedenfalls nicht lange überlegen, um sich an uneingelöste Versprechen dieser Art zu erinnern: Sowohl 1985, bei der Eröffnung der Nordumfahrung der Stadt, als auch 1990, als die S-Bahn ihren Betrieb aufnahm, sollte der quer durch mehrere Quartiere führende Strassenzug beruhigt werden – «doch passiert ist rein gar nichts».

Heute wird die vor 31 Jahren als Provisorium angelegte Westtangente täglich von 70000 Fahrzeugen durchpflügt – einer der am meisten belasteten Abschnitte des Landes mit entsprechend hohem Unterhaltsaufwand. Wie viel Geld von jeher ins hiesige Strassennetz gepumpt wird, geht in der aktuellen Diskussion um die Avanti-Abstimmung gern vergessen. Allein 2001 betrug die Ausgaben von Bund, Kantonen und Gemeinden für die Strasseninfrastruktur 6,8 Milliarden Franken.

Gemäss einer Erhebung der internationalen Wirtschafts- und Entwicklungsorganisation OECD verfügt die Schweiz über das teuerste Schnellstrassennetz Europas. So sind hier die Aufwendungen pro Kilometer Strasse rund dreimal höher als beispielsweise in Österreich. Ein Luxus, der zunehmend hinterfragt wird: In der letztjährigen Beobachter-Umfrage zum Thema Sparen (Siehe Artikel zum Thema: «Bundesfinanzen: Sparkurs am Volk vorbei») wünschte das Publikum bereits an zweiter Stelle weniger Ausgaben für Strassen.

Stattdessen wird dem Volk nun das teure Avanti-Paket vorgelegt. 22 bis 32 Milliarden Franken während 20 Jahren betragen die Kosten laut dem Departement Leuenberger. Vielleicht aber auch das Doppelte: Patrick Eperon, Leiter der Ja-Kampagne in der Westschweiz, sprach in einem unvorsichtigen Moment von 60 Milliarden.

Angesichts solcher Zahlen bezeichnete der ehemalige Finanzminister Otto Stich die Vorlage kürzlich schlicht als «jenseits von Gut und Böse». Kein Problem sieht hingegen der selbst ernannte Sparpolitiker Ulrich Giezendanner: «Dieses Geld stammt ausschliesslich von den Autofahrern, es soll auch für ihre Bedürfnisse ausgegeben werden.» Das stimmt im Prinzip, denn für die Avanti-Projekte sind nur Einnahmen aus Treibstoffzöllen und Vignetten vorgesehen. Diese werden aber auch für den Strassenunterhalt gebraucht, dessen Kosten rasant steigen.

Sollte das Parlament also Strassenbau im Übermass beschliessen, müsste der Treibstoffzoll erhöht werden – oder es droht die Verlotterung der bereits gebauten Autobahnen. Der Präsident des Strassenbauverbands Vestra, Klaus Dirlewanger, läutet bereits die Alarmglocken und fordert eine Benzinpreiserhöhung von 30 Rappen zugunsten von Strassenreparaturen. Das Verkehrsdepartement rechnet ebenfalls damit, dass die Finanzierung der Avanti-Projekte und des Strassenunterhalts nur bis 2010 gesichert wäre: Danach könnte sich die Frage stellen, «ob die Mineralölsteuer erhöht oder die geplanten Projekte erstreckt werden sollen».

Das entbehrt nicht der Ironie: Sollte die Autolobby am 8. Februar die Abstimmung gewinnen, wird das ihr automobiles Fussvolk teuer zu stehen kommen.

© 2003 Der Schweizerische Beobachter - Alle Rechte vorbehalten