

KOMMENTAR

# Der Ausbau der Autobahn entstaubt diese nicht

Der Stau auf den Schweizer Autobahnen wächst und wächst.  
Der Bundesrat plant deshalb rund 13.5 Milliarden Franken  
in den Kapazitätsausbau der Nationalstrassen zu investieren.  
Das allein wird dem Stau aber nicht den Garaus machen.



Thomas Müller, Kommunikation SIA;  
thomas.mueller@sia.ch

« An die 800 Mio. Fr. kosten uns gegenwärtig die Staus auf unseren Nationalstrassen. Der insbesondere in den letzten zehn Jahren rasant, sprich von 10000 auf 24000 Stautunden pro Jahr angewachsene Stillstand auf unseren Autobahnen hat einen hohen volkswirtschaftlichen Preis. Dem Bundesrat einen zu hohen. Er will deshalb zur Reduzierung des Staus bis 2030 rund 13.5 Mrd. Fr. in den Ausbau der Nationalstrassen investieren. Das gab Bundesrätin Doris Leuthard Mitte Januar bekannt.

Dass die Bundesregierung gedenkt, dem Stillstehen auf den Autobahnen mit deren Erweiterung entgegenzuwirken, ist begrüssenswert. Aber, das zeigen die gemachten Erfahrungen seit Inbetriebnahme des ersten Autobahnstücks 1955 und vor allem ein Blick auf die vergangenen 25 Jahre: Nachhaltig entstaubt wird das unsere Autobahnen nicht. Von 1990 bis 2016 haben wir unser Nationalstrassennetz um 23% oder von 1495 auf 1840 km erweitert. Im gleichen Zeitraum sind die Bevölkerung

und deren Motorisierungsgrad um je 25% und die durchschnittliche Autotagesdistanz pro Person um 11% gewachsen. In der Folge haben sich das Verkehrsaufkommen auf unseren Autobahnen verdoppelt und die Staustunden sage und schreibe verzweifelt. Anders formuliert: Dem heutigen Stauwachstum mit dem Ausbau der Strasse zu begegnen ist in etwa so wie der Versuch, mit einem Teelöffel ein über ein faustgrosses Loch volllaufendes Boot leer zu schöpfen. Wenn uns das Stillstehen auf der Autobahn und die dadurch verursachten Kosten wirklich stören und wir tatsächlich etwas dagegen unternehmen wollen, brauchen wir in Ergänzung zur Ausbaustrategie weitere und wirksamere Massnahmen.

Dem heutigen  
Stauwachstum mit  
dem Ausbau der Strasse  
zu begegnen, ist in etwa  
so wie der Versuch,  
mit einem Teelöffel  
ein über ein faustgrosses  
Loch volllaufendes Boot  
leer zu schöpfen.

Eine davon ist sicherlich der parallele Ausbau des öffentlichen Verkehrssystems, wie er mit den Agglomerationsprogrammen bereits erfolgt. Auch das Projekt «Cargo sous terrain», für das die Initianten eben erst die für den Start nötigen 100 Mio. Fr. aufgetrieben haben, könnte Stauabhilfe schaffen – wenn es denn

auch realisiert werden sollte. Das Bundesamt für Strassen prognostiziert für das unterirdische, automatisierte Gütertransportsystem ein Schwerverkehr-Reduktionspotenzial auf den Autobahnen von gegen 10%. Erheblich unpopulärer – weil es Benzin und Diesel teurer macht –, zur Verringerung des Verkehrs meines Erachtens aber richtig und wichtig wäre die Umsetzung des vom Parlament 2016 beschlossenen Mineralölsteuerszuschlags von vier Rappen. Und zwar nicht, wie vom Bundesrat vorgeschlagen, erst ab 2024, sondern schon jetzt.

Wirksame Stauabhilfe verspreche ich mir zudem von selbstfahrenden Personen- und Lastwagen. Wenn wir nämlich unsere Fahrzeuge nur noch auf die Nationalstrasse lenken, diese sich dort dann aber selber fortbewegen und steuern lassen können, wird das zu einer erheblichen Effizienzsteigerung unserer Autobahnen führen. Können wir uns doch auf diese Weise von unseren Autos und Lastwagen in viel kürzeren Abständen zueinander und mit viel weniger Unfällen auf der A1 von Zürich nach Genf fahren lassen – wenn wir denn, um noch etwas weiter in die Zukunft zu denken, überhaupt noch fahren.

Die chinesische Firma EHang testet Drohnen zur Personenbeförderung schon seit 2016, und schon in Kürze dürften sie irgendwo auf dieser Welt im Nah- und mittelfristig auch im Fernverkehr zum Einsatz kommen. Das wird die Strassen enorm entlasten. Und wer weiss, dies vielleicht sogar so stark, dass wir über die Ausbaustrategie noch einmal nachdenken sollten? »