

Zukünftige Entwicklung der Strasseninfrastruktur

Hans Koller

Autobahnnetz Schweiz, geplant und beschlossen vor 50 Jahren

Das Autobahnnetz wurde Anfang der 1960er-Jahre – durch den Bundesbeschluss der Eidgenössischen Räte vom 21. Juni 1960 – beschlossen. In jener Zeit des Aufbruchs hatte die Schweiz rund 5,5 Millionen Einwohner/innen, wobei auf deren tausend 200 Motorwagen kamen.

Damals war die Zeit reif für ein Hochleistungsstrassennetz, das nur *„den wichtigsten Verkehrsbedürfnissen, also vor allem dem Fernverkehr zwischen den grossen Städten und zwischen den einzelnen Landesteilen sowie dem Transitverkehr“* zu dienen hat. *„Was in der Schweiz fehlt, ist ein Strassennetz der hohen Ordnung, das die wichtigsten Zentren des Landes miteinander verbindet“*, hielt der Bundesrat in seinem Bericht zuhanden der Bundesversammlung fest (Botschaft 1960, BBI **1960** I 617ff).

Neben der Verknüpfung der grossen und mittleren Städte sowie der Landesteile ging es bei diesem Netz von nationaler Bedeutung aber auch darum, die bedeutendsten Nord-Süd-Verbindungen sowie die Anschlüsse an die Fernverkehrsstrassen der Nachbarländer zu integrieren (Berger et al., S. 38).

Schliesslich sah man in den Autobahnen als dritte Hauptfunktion jene zur Entspannung des drohenden Verkehrschaos in den Städten, das zu Beginn der 60er-Jahre des vorigen Jahrhunderts beklagt worden ist. *„Die zu erstellenden Autobahnen haben den potentiellen Verkehrsströmen zu folgen, das heisst sie sind auf die Städte auszurichten. (...) Verbindungen der auf eine grössere Stadt konvergierenden Autobahnäste haben eine dreifache Funktion zu übernehmen: Sie sollen den Durchgangsverkehr möglichst flüssig durch die Stadt führen; der von der Autobahn anfallende und nach der Stadt gehende Verkehr (Ziel- und Quellverkehr) soll möglichst nahe an das Ziel gebracht werden; endlich sollen sie auch dem Verkehr zwischen einzelnen entfernteren Stadtquartieren, das heisst dem Binnenverkehr zur Verfügung stehen.“* (Botschaft 1960, BBI **1960** I 617).

Mit dem Bau des Autobahnnetzes liessen sich die Städte und deren vorgelagerten Agglomerationen nicht nur vom Durchgangsverkehr befreien, sie erhielten damit eine zusätzliche, leistungsfähige Strasseninfrastruktur zur Bewältigung der lokalen, innerstädtischen Verkehrsströme. *„Der hohe Ausbaustandard dieser Strassen genügt nicht nur der Forderung des einzelnen Motorfahrzeuglenkers nach Raschheit und Sicherheit, sondern er versieht die Städte auch mit einer Verkehrsanlage, die durch reibungslose Übernahme grosser Verkehrsmengen das übrige städtische Strassennetz wesentlich entlastet und so grundlegend zur Behebung der Verkehrsnot beiträgt“*, schrieb der Bundesrat an die eidgenössischen Räte (Botschaft 1960, BBI **1960** I 617).

Das zu errichtende neue Strassennetz sollte nach der Absicht dessen Vordenker nicht nur der nächsten Zukunft, sondern auch noch kommenden Generationen dienen (Botschaft 1960, BBI **1960** I 620). Es wurde eine Entwicklung der Motorisierung auf einen mutmasslichen Bestand von einer Million Motorfahrzeugen angenommen. Diese Schätzung der Entwicklung des Verkehrs war vor allem wichtig, um festzustellen, ob eine bestimmte Verbindung den Bau einer Autobahn erfordert oder nicht. Wo es sich rechtfertigen liess, wurden vierspurige Strassenstrecken eingeplant; dies in der Erkenntnis, dass *„die Kapazitätsreserve einer vierspurigen Autobahn so gross ist, dass sie bei unseren Verhältnissen fast ausnahmslos weit über das Planungsziel hinaus allen Verkehrsansprüchen genügen wird.“* Eine raschere Zunahme des Verkehrs könne von diesen hochwertigen Anlagen also ohne Schwierigkeiten bewältigt werden (Botschaft 1960, BBI **1960** I 620).

Die absehbare Verkehrsbelastung lieferte jedoch nicht das einzige Kriterium zur Beurteilung der Wichtigkeit einer Verbindung. Es wurden auch Strecken in die Planung einbezogen, die nie eine entsprechende Verkehrsbelastung erwarten liessen, welche den Bau einer Autobahn rechtfertigen würden (Botschaft 1960, BBl 1960 I 637), jedoch aus förderalistischen Gründen dem Erhalt der guten freundschaftlichen Beziehungen unter den Kantonen als förderlich eingestuft worden sind.

Überfordertes Hochleistungsstrassennetz

Nach fast 50-jähriger Bauzeit waren Ende 2009 insgesamt 1789,1 Kilometer Nationalstrassen oder rund 94 Prozent der geplanten Netzlänge (1892,5 km) in Betrieb. Gut 70 Prozent dieser Strecken sind derweil älter als 30 Jahre.

Im Jahr 2009 lebten 7,7 Millionen Einwohner in der Schweiz; pro tausend Einwohner gab es über 600 Motorwagen, also dreimal mehr als 1960. Seit 1960 hat sich die Verkehrsleistung allein im motorisierten Individualverkehr von rund 18'600 auf 88'500 Millionen Personenkilometer nahezu verfünffacht.

Mehr als ein Drittel (38%) des Strassenverkehrs findet auf dem Nationalstrassennetz statt. Wegen Verkehrsüberlastung steht der Verkehr auf den Autobahnen während mehr als 7500 Stunden pro Jahr still. Betroffen von den lokalen Verkehrszusammenbrüchen sind vor allem die Autobahnen in den Agglomerationsräumen und zwischen den grossen Städten des Landes. Alle Staus auf der Strasse zusammen verursachen der Volkswirtschaft jährlich wiederkehrende Kosten im Umfang von insgesamt rund 1,5 Milliarden Franken. Diese Staus und Kosten beruhen nicht zuletzt darauf, dass auf dem Nationalstrassennetz fehlende Redundanzen (keine gleichwertigen Ausweichrouten) zu verzeichnen sind – zum Beispiel auf den Abschnitten Luterbach–Härkingen–Wiggertal, Baden–Zürich–Winterthur oder Genf–Lausanne.

Damit ist offensichtlich, dass die Vorgaben an das Nationalstrassennetz hinsichtlich leistungsfähiger Verkehrsverbindungen für den Fernverkehr zwischen den grossen Städten und zwischen den einzelnen Landesteilen bereits seit einigen Jahren nicht mehr erfüllt werden. Eine unter dem Eindruck des „Waldsterbens“ und von „Smogepisoden“ stehende Verkehrspolitik hat es nunmehr seit rund 25 Jahren versäumt, die Weiterentwicklung der strassenseitigen Infrastrukturen voranzutreiben und ausreichende Strasseninfrastrukturen für ein funktionierendes Verkehrssystem bereit zu stellen.

Diesbezüglich haben sich die Anstrengungen von Bund und Kantonen in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten in unverhältnismässiger Weise auf die Schiene konzentriert. Mit dem Ziel, den öffentlichen Verkehr (öV) zu fördern beziehungsweise insbesondere den Güterverkehr von der Schiene auf die Strasse verlagern zu wollen, floss ein Grossteil der staatlichen Verkehrsinvestitionen in Eisenbahn(gross)projekte – und zwar für den Neubau sowie die Erneuerung von festen Anlagen und von Rollmaterial. Daneben wurde und wird schienenseitig immer mehr auch der Betrieb subventioniert, was einerseits zu einem enormen Finanzbedarf und andererseits zu einer noch stärkeren Abkehr vom Verursacherprinzip führt. Dies ist sowohl volkswirtschaftlich als auch finanzpolitisch äusserst bedenklich.

Der Bau beziehungsweise der Ausbau und teilweise auch der Unterhalt der Strassen hingegen wurde permanent vernachlässigt oder verglichen mit der Schiene jedenfalls weit weniger forciert. Dies gilt insbesondere für die Nationalstrassen. Auch in den Agglomerationen fehlt(e) es am notwendigen behördlichen Engagement. Das strassenseitige Angebot entspricht deshalb schon längst nicht mehr den Bedürfnissen von Bevölkerung und Wirtschaft. Deutliches Indiz für diese Vernachlässigung sind Staus und Verkehrsbehinderungen, die auf gewissen Strecken fast täglich auftreten und oftmals zur Attraktivitätsminderung des Motorfahrzeugverkehrs durch gezielte Massnahmen geradezu provoziert werden. Daraus wird klar ersichtlich, dass das Strassennetz – trotz entsprechender finanzieller Reserven – nicht seiner Bedeutung entsprechend bedarfsgemäss erweitert wurde.

Autobahnen als Faktor der Siedlungsentwicklung in den Agglomerationen

Die Autobahnen sind entsprechend der planerischen Vorgaben zur Entlastung der Städte dicht an die Agglomerations-Zentren gebaut worden. Die Verbindungen der auf eine grössere Stadt konvergierenden Autobahnäste hatten eine dreifache Funktion zu übernehmen: Sie sollen den Durchgangsverkehr möglichst flüssig durch die Stadt führen, der von der Autobahn anfallende und nach der Stadt gehende Verkehr (Ziel- und Quellverkehr) soll möglichst nahe an das Ziel gebracht werden; endlich sollen sie auch dem Verkehr zwischen einzelnen entfernteren Stadtquartieren, das heisst dem Binnenverkehr zur Verfügung stehen, sofern dies mit den beiden vorgenannten Forderungen zu vereinbaren ist. Diesem dreifachen Zweck dienen die sogenannten Stadtautobahnen oder städtischen Expressstrassen (Botschaft 1960, BBI 1960 I 629).

Die schweizerischen Verkehrserhebungen in den 1950-er Jahren haben gezeigt, dass in den grösseren Städten der Anteil des eigentlichen Durchgangsverkehrs sehr gering ist und kaum mehr als fünf Prozent ausmacht. Die Verkehrskalamität in den grösseren Städten jener Zeit liess sich nicht auf den Durchgangsverkehr zurückführen, sondern als eine Folge des zunehmenden ortsgebundenen Binnen-, Ziel- und Quellverkehr betrachtet werden musste (Botschaft 1960, BBI 1960 I 627).

Eine Linienführung in weitem Bogen um die Städte – so die damalige Erkenntnis (Botschaft 1960, BBI 1960 I 627) – entsprach darum nicht den gewünschten Linien des Verkehrs. Denn eine derartige Umfahrungsstrasse hätte nur sehr geringe Verkehrsmengen anzuziehen vermocht und daher die Erstellungskosten in keiner Weise gerechtfertigt. „Die Kosten einer Strasse sind aber um so eher wirtschaftlich zu verantworten, je mehr Verkehr diese anzuziehen und reibungslos zu übernehmen vermag“, hielt der Bundesrat in seiner Botschaft an die eidgenössischen Räte fest. Die zu erstellenden Autobahnen hätten daher den potentiellen Verkehrsströmen zu folgen, das heisst sie sind auf die Städte auszurichten (Botschaft 1960, BBI 1960 I 628).

Bundesrat und Parlament waren sich einig, dass der hohe Ausbaustandard dieser Strassen nicht nur der Forderung des einzelnen Motorfahrzeuglenkers nach Raschheit und Sicherheit zu genügen hatte, sondern die neuen Autobahnen durch reibungslose Übernahme grosser Verkehrsmengen das übrige städtische Strassennetz wesentlich zu entlasten und so grundlegend zur Behebung der Verkehrsnot in den Städten beizutragen hatten (Botschaft 1960, BBI 1960 I 629).

Unmittelbar nach dem Bau der Autobahnen in Stadtnähe hat eine starke Konzentration der Arbeitsplätze entlang der neuen Verkehrsachsen stattgefunden, sodass sich die überbauten Gebiete inzwischen weit über die ursprünglichen Baulinien hinaus ausgedehnt haben.

Am Beispiel der Region Bern sei dies verdeutlicht; hier verlaufen praktisch sämtliche Abschnitte des nationalen Hochleistungsstrassennetzes in offener Führung am Rande respektive im Fall der A1 und der A6 durch dicht bewohntes Gebiet, sodass die umliegende Bevölkerung stark durch Lärm- und Luftimmissionen betroffen ist. Der Bereich Ostring bis Saali ist massiv durch Verkehrsimmissionen und durch die Zerschneidungswirkung der A6 betroffen.

Gleichzeitig mit dem Bau der stadtnahen Autobahnen waren die Städte darum bemüht, durch zusätzliche Massnahmen ihre innerstädtischen Strassen vom Verkehr zu entlasten und den Motorfahrzeugverkehr auf die Nationalstrassen zu verdrängen.

Die Stadt St. Gallen konzipierte bereits im Zusammenhang mit dem Nationalstrassenprojekt für die Um- und Unterfahrung der Stadt ein ganzes Bündel betrieblicher Anpassungen auf dem zu entlastenden Stadtnetz. Der sog. „Realisierungsplan 1985/90“ des Generalverkehrsplans für St. Gallen beinhaltet flankierende Massnahmen, wie etwa die Verkehrssteuerung mit Lichtsignalanlagen, das Parkleitsystem und die Parkraumbewirtschaftung. Auf die Stunde H zur N1-Eröffnung am 1. Juli 1987 hin wurde das gesamte Verkehrsbetriebssystem umgestellt. (Berger et. al. S.131).

Das Tiefbauamt der Stadt Zürich hielt aus Anlass der Eröffnung der Westumfahrung Zürich (Autobahnverbindung zwischen A1 und A3) im April 2009 fest, dass „die Autobahn und flankierende Massnahmen den Durchgangsverkehr in der Stadt Zürich um 20 (Waldegg) bis 30 Prozent (Allmend Brunau–Pfungstweidstrasse) reduzieren. Bisherige innerstädtische Transitachsen wurden in Zürich zurückgebaut und der Zugangsverkehr wurde zusätzlich mit Ampelanlagen bewirtschaftet. Damit seien die betroffenen Quartiere aufgewertet worden, schreibt die Stadtverwaltung Zürich (www.stadt-zuerich.ch/content/ted/de/index/taz/bauen/flama_west_stadt.html; eingesehen 13.04.10).

Mit der neuen Westumfahrung der Stadt Solothurn (eröffnet am 8. August 2008) wurde der Durchgangsverkehr in der Innenstadt um rund die Hälfte reduziert (NZZ 09.08.08). – Laut Staatskanzlei Solothurn hat die Umfahrung West in Solothurn damit den gewünschten Entlastungseffekt bewirkt. Noch monatelang seit der Eröffnung stiegen die Tagesfrequenzen auf der neuen Strasse kontinuierlich an, dies bei gleichzeitiger Abnahme der Tagesfrequenzen auf der Bürenstrasse und auf der Rötibrücke (Berner Zeitung 10.12.08).

In den dicht besiedelten Räumen nehmen die Nationalstrassen einen Grossteil des Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs auf. Sie sichern die Erreichbarkeit der Wirtschaftszentren, entlasten die innerstädtischen Strassen vom Verkehr und leisten damit einen namhaften Beitrag für den Erhalt wohnlicher und funktionsfähiger Städte und Agglomerationen. Laut Botschaft des Bundesrats zum „Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln“ vom 11. November 2009 (BBl 2009 8397) hat dies zur Folge, dass *„die gravierenden Engpässe im Nationalstrassennetz vor allem in den grossen Agglomerationen der Schweiz“* anzutreffen sind.

Behinderung der überregionalen Verkehrs auf Autobahnen

Die stadtnahen Autobahnen haben die Funktion lokaler und regionaler Strassen übernommen. Dadurch wird der überregionale Verkehr vielfach behindert, wenn nicht sogar blockiert.

Seinerzeit hatte der Bundesrat bei der Planung des Nationalstrassennetzes die Problematik einer übermässigen Verkehrsverlagerung aus dem örtlichen Strassennetz der Städte auf die Autobahnen und damit die Einschränkung der Funktion als überregionales Hochleistungsstrassennetz erkannt. Die Gestaltung der Anschlüsse und die Aufnahmefähigkeit des unmittelbar beeinflussten örtlichen Strassennetzes müsse Gewähr dafür bieten, dass sich der Durchgangsverkehr auf den Expressstrassen trotz der dichteren Folge und der verstärkten Benützung der Anschlüsse auf Stadtgebiet ohne unzumutbare Einschränkungen zügig und sicher abwickeln kann, hielt er in seiner Botschaft an die eidgenössischen Räte fest (Botschaft 1960, BBl 1960 I 629).

50 Jahre nach der Formulierung dieser Forderung an die Autobahnen in Stadtnähe muss festgestellt werden, dass sie überholt ist. 80 Prozent des Verkehrs, der täglich den Felsenauviadukt im Norden der Stadt Bern überquert (A1), ist hausgemacht. Laut Bundesamt für Strassen (ASTRA) ist allein der Stadt-Berner Binnenverkehr für 40 Prozent des Verkehrsaufkommens auf dem Felsenauviadukt verantwortlich („Der Bund“ 27.02.10). Der überwiegende Anteil des Verkehrs auf den Autobahnen in der Region Bern setzt sich aus Ziel- und Quellverkehr aus dem Umland betreffend dem Zentrum Bern zusammen. Nur rund 20 bis 30 Prozent des Verkehrs bildet Transitverkehr bezüglich der Region Bern. *„Aus nationaler Sicht stellt der Abschnitt Grauholz – Wankdorf – Felsenauviadukt einen Flaschenhals im Hochleistungsstrassennetz dar“*, erkennt der Schlussbericht zur Gesamtsynthese ZMB Bern der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Kanton Bern vom Mai 2008 fest (ZMB Bern, S. 25).

Die Nationalstrassen in der Schweiz müsste man eher als eine zusammenhängende Ortsumfahrung bezeichnen. Auf einer Länge von 1800 km verzeichnen die Nationalstrassen 420 Anschlüsse, also im Durchschnitt alle 4 km einen Anschluss. *„Als das Netz 1960 beschlossen wurde, waren 230 Anschlüsse vorgesehen, nun haben wir fast das Doppelte“*, lässt sich Jürg Röthlisberger, Vizedirektor des ASTRA und Leiter Infrastrukturen Nationalstrassen, zitieren (in: Strassenverkehr Schweiz 2010, S. 12)

Wachstumsperspektiven und Verkehrsinfrastrukturen

Auf der Basis einer aktuellen Bevölkerungs- und Strukturprognose wird im Perimeter der ZMB Bern zwischen 2005 und 2030 ein Zuwachs der Einwohner von zirka sechs Prozent und der Arbeitsplätze von zirka zehn Prozent angenommen. Dies führt gegenüber heute zu einer Verkehrszunahme von 16 Prozent im motorisierten Individualverkehr und von 42 Prozent im öV (Personenkilometer). Auf den Autobahnen der Region Bern bewirken diese Prognoseannahmen eine weitere Verkehrszunahme von rund 15 bis 20 Prozent. Das heutige Verkehrssystem kann diese (zurückhaltend) prognostizierte Verkehrszunahme nicht bewältigen. (ZMB Bern, S. 6, 100)

Was für die Region Bern gilt, mag stellvertretend für alle Agglomerationen dieses Landes gelten. Die Bevölkerungsentwicklung in der Schweiz gemäss Szenario „Hoch“ sagt gemäss Prognose im Jahr 2030 eine Bevölkerung von rund neun Millionen Einwohnern voraus. Dementsprechend müssen und werden auch das Wirtschaftswachstum und die Verkehrsentwicklung ausfallen. Die aktuelle Verkehrs- und Infrastrukturpolitik tut gut daran, diese Entwicklungen auf die weitere Infrastrukturplanung abzustimmen.

Im Jahre 2020 werden rund 400 Kilometer Nationalstrassen oder mehr als ein Fünftel des Autobahnnetzes überlastet sein. Davon entfallen rund 143 Kilometer auf die Problemstufe I, rund 182 Kilometer auf die Problemstufe II und rund 81 Kilometer auf die Problemstufe III (siehe Fussnote im Anhang). Trotz vollständiger Umsetzung des Programms zur Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz (Projekte in den Modulen 1 und 2) sowie der Massnahmen im Rahmen der Agglomerationsprogramme und der beschlossenen Weiterentwicklung des öV werden im Jahr 2020 rund 340 Kilometer oder knapp 18 Prozent des Nationalstrassennetzes regelmässig überlastet sein. (Botschaft Engpassbeseitigung, BBI **2009** 8390)

Es ist deshalb höchste Zeit, dass die Beseitigung der bereits heute bestehenden, teilweise seit langem bekannten sowie in Zukunft absehbaren Engpässe auf dem Nationalstrassennetz in Angriff genommen wird. Ziel muss ein flüssiger und berechenbarer Verkehrsablauf auf dem gesamten Nationalstrassennetz sein.

Die Verkehrslage ist ein wichtiger Aspekt im Standortwettbewerb. Der Bericht des Bundesrats zur Wachstumspolitik 2008-2011 fordert unter anderem die Attraktivierung des Unternehmensstandorts Schweiz. Es geht darum, die Schweiz noch stärker zu einem Standort zu machen, an dem es sich lohnt, die anspruchsvollsten und ertragsreichsten Glieder der Wertschöpfungskette anzusiedeln. Um dies zu erreichen, sollen Unternehmen auch auf eine leistungsfähige Infrastruktur zurückgreifen können.

Zur effizienten Abdeckung der künftigen Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft bedarf es primär einer leistungsfähigen und sicheren Verkehrsinfrastruktur. Dabei hat sich die Bereitstellung der grossen und wichtigen helvetischen Infrastrukturnetze am Raumkonzept Schweiz zu orientieren. Richtschnur muss das Zukunftsbild einer polyzentrischen Schweiz sein, in der sich die grossen Metropolitanräume Arc Lémanique, Basel und Zürich sowie die Bundesstadregion Bern mit den kleineren regionalen Zentren zu einem „Städtenetz Schweiz“ verbinden. Darüber hinaus gilt es den Einflussfaktor „Europa“ zu berücksichtigen, wonach bis ins Jahr 2030 sämtliche Infrastrukturnetze weitgehend europäisiert sein würden.

Daraus ergeben sich die Anforderungen an die Verkehrsinfrastrukturen für eine längerfristige Zukunft: Je stärker in Agglomerationen und Zentrumsnähe die Autobahnen durch lokalen und regionalen Verkehr verstopft sind, um so eher bedarf es Hochleistungsstrassenverbindungen für den Personen- und Güterverkehr zwischen den Metropolitanräumen der Schweiz, die vom Nationalstrassennetz, das der regionalen und lokalen Verkehrsversorgung dient, weitgehend getrennt sind und ausschliesslich dem nationalen, dem grenzüberschreitenden sowie dem internationalen Fernverkehr zur Verfügung stehen. Dieses schweizerische Fernstrassennetz wäre an verschiedenen Punkten an das transeuropäische Strassennetz (TERN) und an das Nationalstrassennetz anzuknüpfen.

Die Strassen sind nicht fertig gebaut

Im Hinblick auf die Wachstumsperspektiven sind die Verkehrsinfrastrukturen der Schweiz nicht fertig gebaut, auch wenn das Nationalstrassennetz gemäss Definition aus dem Jahr 1960 dereinst in absehbarer Frist vollendet sein wird. Bereits bei der Planung stellte der Bundesrat entsprechende Netzerweiterungen in Aussicht: Der Bau von Städteumfahrungen werde erst dann seine Berechtigung erhalten, wenn die Kapazität der innerstädtischen Expressstrassen erschöpft ist. In dieser Phase soll das Expressstrassensystem durch allfällig notwendige weiter abliegende Umfahrungsstrassen ergänzt werden (Botschaft 1960, BBI **1960** I 628).

Laut aktuellem Infrastrukturbericht des UVEK wird es jedoch auf absehbare Zeit hinaus keine grundlegend neuen Infrastrukturnetze in der Schweiz geben. Es gehe deshalb darum, das Bestehende in der Substanz zur erhalten, laufend zu modernisieren, gezielt zu ergänzen und optimal zu nutzen.

Diese Aussage (vor allem der erste Teil) können die Strassenverkehrsverbände in dieser absoluten Form nicht unterstützen. Vielmehr scheint ihnen der Bedarf beziehungsweise der Bau von leistungsfähigen Strassenverbindungen zwischen den schweizerischen Metropolitanräumen, die ausschliesslich für den überregionalen Verkehr reserviert sind, in Zukunft als ausgewiesen. Die Grossräume für Arbeiten und Wohnen sind untereinander optimal zu verknüpfen.

Die Engpässe auf der Strasse sind für den überregionalen Verkehr zu beseitigen. Das Schwergewicht muss nach der Verwirklichung des Bahn-2000-Konzepts für die Schiene – eine Stunde Wegstrecke zwischen den Destinationen – auf leistungsfähige Strassenverbindungen zwischen den schweizerischen Metropolitanräumen gelegt werden. Dazu müssen weiträumige Umfahrungen von Agglomerationen bereit gestellt werden, wo der Verkehr über grosse Distanzen nicht durch den Lokalverkehr behindert wird, der aus den Dörfern und Städten zur Entlastung der Quartiere verdrängt worden ist.

Der Projektvorschlag des Kantons Bern für die Errichtung eines Bypass Nord-West möge als Beispiel einer grossräumigen Umfahrung zur Entlastung der Agglomeration Bern dienen. Dabei handelt es sich um einen zirka acht Kilometer langen Tunnel, der zwischen Grauholz unter der Aare hindurch führt und im Bereich der Verzweigung Weyermannshaus wieder auf die A1/A12 trifft. Der Berner Bypass Nord-West würde die bestehende A1 inklusive die Verzweigung Wankdorf wesentlich entlasten und infolge Rückverlagerung auf die Autobahn auch zu einer Entlastung des umgebenden städtischen Netzes führen. (ZMB Bern, S. 67)

Die Bündelung der Infrastrukturnetze in speziell dafür reservierten Korridoren in den Sach- und Richtplänen sowie das frühzeitige Ausscheiden und langfristige Offenhalten entsprechender Trassen (vgl. Infrastrukturbericht S. 49) ist der erste Schritt zu einem Fernverkehrskreuz zur Erschliessung der Metropolitanräume in der Schweiz. Dabei wird sich die Raum- und Infrastrukturplanung vermehrt der vertikalen Dimension im Strassenbau bedienen müssen, wie dies in dichtbebauten Regionen weltweit gang und gäbe ist.

Der Aussage, wonach die Infrastrukturen nicht beliebig erweitert werden können, ist zu entgegnen, dass die wachsende Mobilitätsnachfrage und die Zahlungsbereitschaft der Benutzer letztlich für die politische Machbarkeit von Verkehrsinfrastrukturen mitentscheidend sind. Es kann zumindest nicht Aufgabe eines dem Service Public und der freien Wahl der Verkehrsmittel verpflichteten Staates sein, vorzuschreiben, welche Infrastrukturen in welchem Umfang erweitert werden können und dürfen.

Literatur:

Berger Hans-Ulrich, Güller Peter, Mauch Samuel, Oetterli Jörg.: Verkehrspolitische Entwicklungspfade in der Schweiz, Zürich 2009 (zitiert: Berger et al.)

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Festlegung des Nationalstrassennetzes vom 5. Februar 1960; BBl 1960 I 617 (zitiert: Botschaft 1960)

Botschaft des Bundesrats an die Bundesversammlung zum „Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln“ vom 11. November 2009; BBl 2009 8397 (zitiert: Botschaft Engpassbeseitigung)

Strassenverkehr Schweiz 2010; Herausgeber: KünzlerBachmann Medien AG, St. Gallen 2010

Wachstumspolitik 2008-2011: Massnahmen zur weiteren Stärkung des Schweizer Wirtschaftswachstums; Bericht des Bundesrates vom 2. April 2008

ZMB Bern – Gesamtsynthese; Schlussbericht der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Kanton Bern vom 28. Mai 2008 (vor öffentlicher Mitwirkung) (zitiert: ZMB-Bern)

Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz; Bericht des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom November 2009 (Entwurf für die Anhörung) (zitiert: Infrastrukturbericht)

Fussnoten:

¹ Auf einem Abschnitt der Problemstufe I übersteigt die Verkehrsbelastung die verfügbare Kapazität um 0-10 Prozent, bei Problemstufe II beträgt die Überlastung 10-20 Prozent, und Strecken mit der Problemstufe III sind um mindestens 20 Prozent überlastet.