

West-Ost-Transversale vollendet!

Mit der Schliessung der letzte Lücke der Nationalstrasse A1 kann die Schweiz – 41 Jahre nach Projektbeginn – endlich von West nach Ost (oder umgekehrt) durchgehend auf der Autobahn transitiert werden. Allerdings wird die Freude dadurch getrübt, dass die Kapazitäten des einstigen Pionierwerks an vielen Orten bereits seit geraumer Zeit nicht mehr ausreichen. Der Ausbau neuralgischer Strecken ist deshalb sofort an die Hand zu nehmen. Die „Avanti“-Initiative ist diesbezüglich der notwendige politische Katalysator.

Was lange währt, wird endlich gut: Am 5. April 2001 werden der 12,2 Kilometer lange Abschnitt zwischen Yverdon und Arrissoules sowie das 10,9 Kilometer lange Teilstück zwischen Cheyres und Cugy der Autobahn A1 offiziell eröffnet. Damit ist die grosse schweizerische Diagonal-Autobahn – gut 15 Jahre später als ursprünglich geplant – vollendet. Nach 41 Jahren – 1960 wurde mit dem Bau der Grauholzstrasse bei Bern als erstem Teilstück begonnen – steht die Nationalstrasse A1 endlich vollständig in Betrieb. Das bedeutet zugleich: volle Durchfahrt auf der E25 von Rotterdam bis Genua und Beendigung eines weiteren Bestandteils der E4 von Helsinki bis Lissabon. Rund einen Fünftel des gesamten helvetischen Nationalstrassennetzes macht die A1 aus, die eine Gesamtlänge von 383,1 Kilometern umfasst. Davon sind 54,7 Kilometer sechs-, 326,5 Kilometer vier- und 1,9 Kilometer zweispurig (Milchbuckeltunnel – der Ausbau auf sechs Spuren ist projektiert). Die A1 führt durch die neun Kantone Waadt (104 Kilometer), Bern (57,2), St. Gallen (54,4), Zürich (51,8), Aargau (47,4), Solothurn (24), Fribourg (21,8), Thurgau (12,4) und Genf (10,1). Die Gesamtkosten der A1 belaufen sich nach aktuellem Berechnungsstand auf knapp neun Milliarden Franken. Diese sind vollständig von den Strassenbenützenden via zweckgebundene Mineralölsteuern und Autobahnvignette (ab 26. Februar 1984) bezahlt worden.

1956: „Strassenbauinitiative“ als politischer Motor

1951, neun Jahre nach dem ersten Bericht, veröffentlichte das Oberbauinspektorat (OBI – heutiges Bundesamt für Strassen ASTRA) einen zweiten Bericht über den Ausbau des helvetischen Hauptstrassennetzes samt Ausbauprogramm für die Jahre 1950 bis 1952. Demnach sollten die Ausfallstrassen der Städte Basel, Bern, Genf und Zürich als vierspurige, richtungsgetrennte Autobahnen ausgeführt werden. Die Fixierung von Autobahnen in einem vom zuständigen Departement (damals das EDI) genehmigten Strassenbauprogramm wurde vom OBI und den Fachverbänden als eigentliche Trendwende betrachtet. Denn zuvor war der Ausbau des bestehenden (Hauptstrassen-)Netzes der Alternative eines Neubaus von Autobahnen auf wenigen Strecken vom EDI weitgehend bevorzugt worden. 1956 legte eine eigens dafür eingesetzte Planungskommission (PK) fest, welche

Strecken zwingend ins Autobahnnetz der Schweiz gehören. Bei der A1-Strecke Bern–Lausanne entschied sich die PK für die Linienführung Bern–Murten–Yverdon anstelle von Bern–Fribourg–Yverdon, bei der A1-Strecke St. Gallen–Winterthur für die Linienführung St. Margrethen–St. Gallen–Gossau–Wil und gegen die Bodenseevariante (St. Margrethen–Rorschach–Kreuzlingen–Frauenfeld).

Eigentliche Geburtshelferin des schweizerischen Nationalstrassennetzes war die von den Interessenverbänden des Strassenverkehrs, insbesondere vom Strassenverkehrsverband FRS, lancierte und am 9. März 1956 formell zustande gekommene Eidgenössische Volksinitiative „für die Verbesserung des Strassennetzes“. Diese „Strassenbauinitiative“, die den laufenden Bemühungen mehr politische Durchschlagskraft verlieh, wurde in der Folge zugunsten des Gegenwurfs der Bundesversammlung zurückgezogen. In der Volksabstimmung vom 6. Juli 1958 hiess der Souverän schliesslich besagten Gegenvorschlag mit 85 Prozent Ja-Stimmen gut. Somit wurde dem Bund die Kompetenz übertragen, Autobahnen zu planen und in Zusammenarbeit mit den Kantonen zu bauen. Bereits sieben Wochen nach dem Volksentscheid präsentierte der Bundesrat eine entsprechende Botschaft, welche die Erstellung einer Autobahn Genf–Lausanne beantragte. Im Hinblick auf die Schweizerische Landesausstellung von 1964 in Lausanne sei die Verwirklichung dieses Werks dringlich, schrieb der Bundesrat.

Weitreichende Kompetenzen für den Bund

Per Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1959 wurden vom Reinertrag des Benzinzolls (heutige Mineralölsteuer) für motorische Zwecke neu 60 Prozent für das Strassenwesen verwendet, wovon 40 Prozent an den Bau der Nationalstrassen und 60 Prozent als Beiträge für allgemeine Strassenkosten an die Kantone gingen. Am 8. März 1960 verabschiedeten die Eidgenössischen Räte das Bundesgesetz über die Nationalstrassen (NSG). Dieses hält einleitend fest, dass die wichtigsten Strassenverbindungen von gesamtschweizerischer Bedeutung von der Bundesversammlung zu Nationalstrassen erklärt werden. Es stipuliert zudem die Unterscheidung in Nationalstrassen erster, zweiter und dritter Klasse. Das NSG und die Verfassungsartikel, auf die es sich abstützt, gaben dem Bund sehr weitreichende Kompetenzen, die vor allem die Gemeindeautonomie weitgehend aufhoben. Dies bekam beispielsweise Morges am eigenen Leib zu spüren: Nach jahrelangem hartnäckigem Widerstand der Gemeinde am Genfersee entschied der Bundesrat 1960 auf Grund seiner neuen Kompetenzen, dass sich Morges der Linienführung durch das Stadtgebiet zu fügen habe. Im gleichen Jahr, am 21. Juni 1960, beschloss die Bundesversammlung über die Festlegung des Nationalstrassennetzes. Dieses wird bei der Fertigstellung im Jahr 2015 eine geplante Gesamtlänge von rund 1'858 Kilometern umfassen. Bis Ende 2001 werden davon rund 89,6 Prozent oder 1'663 Kilometer in Betrieb sein.

1990: VCS-Initiative kläglich gescheitert

In den 1960-er Jahren schritt der Bau der A1 hauptsächlich zwischen Genf und Lausanne (auf die Expo von 1964 hin), zwischen Bern und Zürich sowie im

Norden des Kantons St. Gallen zügig voran. Auch in den 1970-er Jahren ging es stetig vorwärts: Die Strecke Bern–Zürich wurde beendet; zwischen Zürich und St. Margrethen wurden weitere Teilstücke eröffnet. In den frühen 1980-er Jahren entstanden der Abschnitt zwischen Yverdon und Lausanne sowie jener zwischen Bern und Murten. Ab 1987 war die Strecke von Zürich nach St. Margrethen durchgehend befahrbar. Im gleichen Jahr erwuchs der geplanten A1-Verbindung zwischen Murten und Yverdon heftiger Widerstand: Im Rahmen der so genannten Kleeblatt-Initiativen begann der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) mit der Unterschriftensammlung für die Eidgenössische Volksinitiative „für eine autobahnfreie Landschaft zwischen Murten und Yverdon“. Diese kam am 2. Juli 1987 mit nahezu 139'000 Unterschriften zustande. Bei einer Stimmbeteiligung von 41 Prozent und mit einem gut 67-prozentigen Nein-Stimmenanteil verwarfen Volk und Stände diese Initiative am 1. April 1990 jedoch deutlich. Nachdem das Bundesgericht am 8. Januar 1992 mehrere Beschwerden aus Umweltschutzkreisen gegen das A1-Teilstück zwischen Greng und Löwenberg südöstlich von Murten abgewiesen hatte, konnte die Fertigstellung der A1 definitiv realisiert werden.

Grosse gesellschaftliche und wirtschaftliche Bedeutung

Die A1 ist ein Bauwerk von lokaler, kantonaler, nationaler und internationaler Bedeutung. Die Vollendung der A1 kann demnach ohne weiteres als staatspolitischer Akt bezeichnet werden. Die A1 hat viele Funktionen zu erfüllen – eine Tatsache die von den Gegnern stets übersehen worden ist. Abgesehen davon, dass sie die Ost- mit der Westschweiz verbindet und somit eine kulturelle Brücke zwischen den beiden Landesteilen schlägt, hat die A1 auch unzählige Dörfer vom Durchgangsverkehr entlastet. Als direkte, sichere und schnelle West–Ost-Transversale trägt die A1 entscheidend zum Ausgleich und Gleichgewicht der helvetischen Regionen sowie zu deren wirtschaftlichen Entwicklung bei. Dies im klaren Wissen darum, dass nicht die Strasse den Verkehr produziert, sondern vielmehr die räumliche Organisation der Wirtschaft und jene der menschlichen Gesellschaft die Menge des Verkehrs, das Verkehrsverhalten und die Intensität der Mobilität bestimmen.

Die A1 ist eine wesentliche Komponente der von der öffentlichen Hand bereit gestellten und vollumfänglich von den Strassenbenützenden finanzierten Infrastruktur. Sie ist eine wichtige Voraussetzung für das Funktionieren unserer stark arbeitsteiligen und daher verkehrswirtschaftlich orientierten Volkswirtschaft. Als lukrative Hochleistungsstrasse verknüpft die A1 wirtschaftlich bedeutende Städte und Regionen miteinander. Damit erfüllt sie die von der Volkswirtschaft vorgegebene Forderung, das Sozialprodukt zu maximieren – und zwar durch eine Optimierung der räumlichen Arbeitsteilung, durch eine grössere und wirtschaftlichere Erschliessung der Beschaffungs- und Absatzmärkte sowie durch eine günstigere Einwirkung auf die gesamte Wirtschaftsstruktur und -entwicklung unseres Landes. Während es offensichtlich ist, dass die A1 in den von ihr durchquerten Gebieten einen hohen Wohlstand und einen markanten wirtschaftlichen Aufschwung bewirkt hat und noch immer schafft, kann der gesamte von der A1

ausgehende gesellschaftliche Nutzen lediglich abgeschätzt werden. Doch auch diesem muss – allein schon in bezug auf die bessere Verständigung bzw. den kulturellen Austausch zwischen zwei Sprachgemeinschaften – ein für die Willensnation Schweiz äusserst bedeutender Stellenwert beigemessen werden.

Ausbau von A1-Engpässen dringend nötig

Wer regelmässig auf der A1 unterwegs ist, weiss, dass es auf gewissen Abschnitten – vor allem in den Stosszeiten – seit geraumer Zeit zu Staus kommt. Diese machen sowohl volkswirtschaftlich als auch ökologisch keinen Sinn. Deshalb ist die Eliminierung von Schwachstellen und der Ausbau von Engpässen richtigerweise in Angriff genommen, geplant oder politisch in die Wege geleitet worden:

Nach einem vom Bundesgericht am 11. Dezember 1991 letztinstanzlich gefällten Urteil konnte in der Folge der vierspurige A1-Flaschenhals am Grauholz bei Bern auf sechs Spuren ausgebaut werden.

Am 8. Mai 2000 begann der Ausbau des Baregg隧nels: Während fünf Jahren sind fünf Kilometer vom A1-Nadelöhr Baregg ins Limmattal eine Grossbaustelle. Zum Bau der dritten Röhre des Autobahntunnels kommen die Erneuerung der bestehenden Anlage sowie die Überdeckung zum Schutz des Siedlungsgebietes von Neuenhof. Die Arbeiten mit engen Zeitvorgaben, die Verkehrsbehinderungen und noch mehr Staus nach sich ziehen werden, dauern bis 2005 und kosten rund 410 Millionen Franken.

Am 8. März 2001 wandelte der Ständerat die Motion des Nationalrats für einen sechsspürigen Ausbau der A1/A2 zwischen den Verzweigungen Härkingen und Wiggertal in ein Postulat – was die Aufforderung zum Bau anbelangt – um. Der Planungsteil der Motion wurde als erfüllt beschrieben. Verkehrsminister Moritz Leuenberger sicherte die Sanierung des Belags bis 2003 zu. Die Mittelachse soll dabei so verschoben werden, dass ein Ausbau auf sechs Spuren möglich wird.

Fast genau 45 Jahre nach der „Strassenbauinitiative“ wirkt wiederum ein Volksbegehren seitens der Verbände des privaten Strassenverkehrs als politischer Beschleuniger: die am 24. Januar 2001 formell zustande gekommene und insbesondere vom Touring Club Schweiz (TCS), vom Schweizerischen Gewerbeverband (SGV), der Erdöl-Vereinigung (EV), vom Strassenverkehrsverband FRS sowie von bürgerlichen Politikern und Vertretern der Wirtschaft getragene Eidgenössische Volksinitiative „Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen“. Diese verlangt unter anderem den Ausbau der notorisch überlasteten A1-Abschnitte zwischen Genf und Lausanne sowie Bern und Zürich auf sechs Spuren.

Warum die A1 eigentlich die N1 ist – oder: „Autobahn-Kuriositäten“

Im Mai 1959 legte die Planungskommission des Eidgenössischen Departements des Innern (EDI) in Bern ihren Schlussbericht „Die Planung des schweizerischen Nationalstrassennetzes“ vor. Dieser Bericht wurde nicht wie ursprünglich vorgesehen in sechs, sondern nur in fünf Teilen veröffentlicht. Der dritte Teil

„Städtische Expressstrassen als Verbindungsstrecken der Autobahnen“ gilt als *verschollen!*

Am 10. Mai 1967 wurde das A1-Autobahnteilstück Oensingen–Hunzenschwil eröffnet. Damit war die Strecke Bern–Lenzburg – mit 85 Kilometern dazumal die längste schweizerische Autobahn – durchgehend befahrbar. Weil es auf der ganzen Strecke noch keine Tankstelle gab, ging vielen ausländischen und helvetischen Autobahnbenützenden das Benzin aus. Bis die erste Autobahn-Tankstelle des Schweizer Nationalstrassennetzes in Kölliken ihren Betrieb aufnahm, fungierte deshalb die Polizei als Benzindetailhändler.

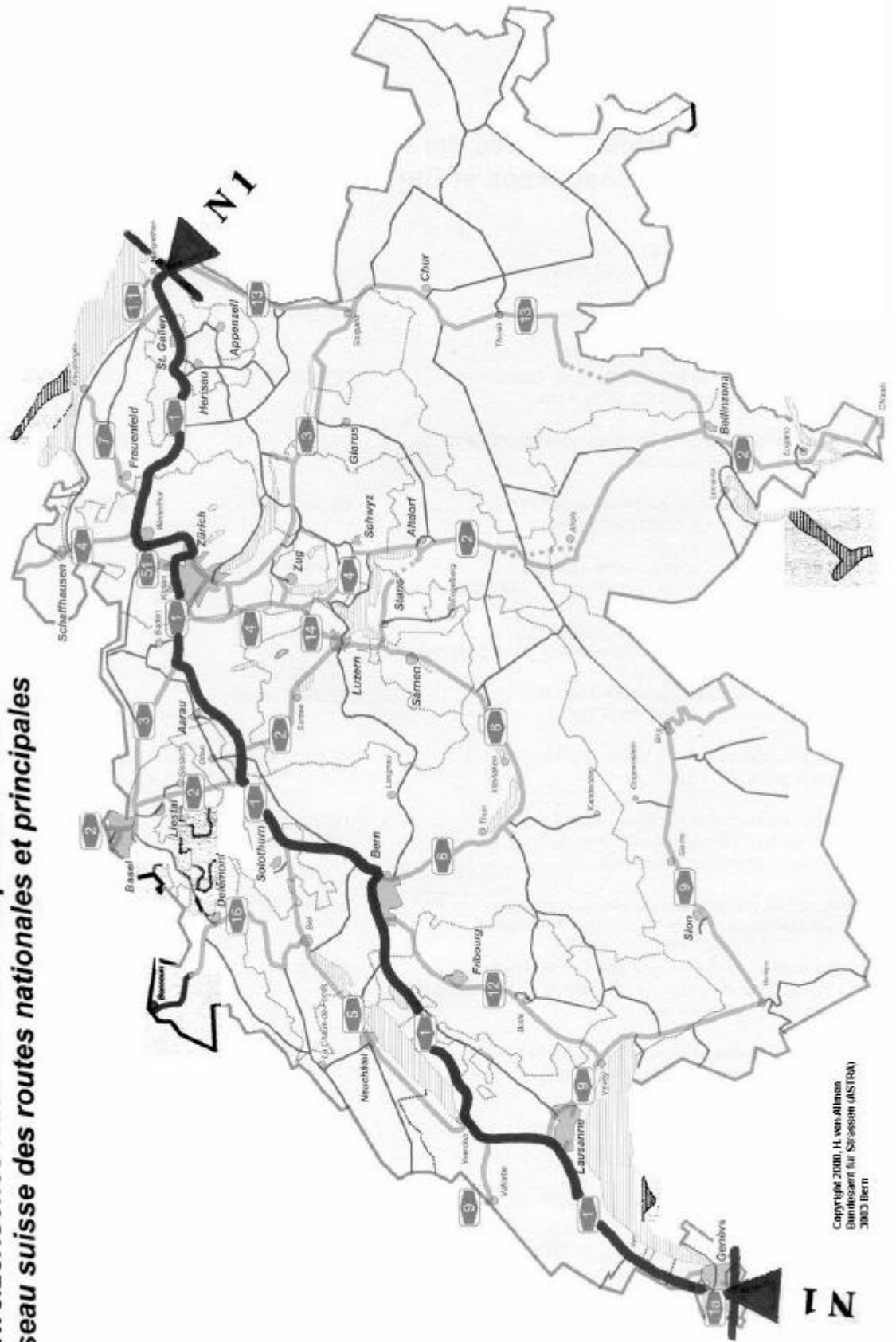
Am 16. August 1967 öffnete das erste Autobahn-Restaurant der Schweiz bei der A1-Tankstelle in Kölliken seine Pforten. Diese Gaststätte war ein Speisewagen, der von der SBB-Generaldirektion in entgegenkommender Weise als Provisorium zur Verfügung gestellt worden war.

Am 9. Dezember 1996 wurde die Bezeichnung „N“ für Schweizer Autobahnen durch „A“ ersetzt. Diese Umbenennung ging auf einen Entschluss der Konferenz der kantonalen Polizeikommandanten, der Schweizerischen Radio- und Fernsehgesellschaft (SRG), der nationalen Verkehrsinformationszentrale (VIZ) in Genf und des Bundesamts für Polizeiwesen (BAP) zurück. Das „A“ stehe für Autobahn und sei europakompatibel, lautete die Begründung. Auf den Autobahnen wurden in der Folge die grünen Tafeln mit der Strassenbezeichnung durch rote ausgetauscht, auf denen die weisse Nummer der Autobahn – ohne „A“ oder „N“ – stand. In der Schweiz wurde fortan – vor allem bei Verkehrsmeldungen im Radio – der Buchstabe „A“ mit der bisher gebräuchlichen Zahl verwendet (z.B. A1). Für die Autobahnbenützenden mag die Welt seither in Ordnung sein, nicht jedoch für die Bundesverwaltung in Bern. In den verschiedenen, mit der helvetischen Autobahn konfrontierten Verwaltungsstellen wiehert kräftig der Amtsschimmel: Noch heute bezeichnet das „N“ die Nationalstrassen bzw. die Schweizer Autobahnen (z.B. N1). Das „A“ bleibt – wie bisher – den Schweizer Alpenstrassen vorbehalten.

Bern, den 28. März 2001

FRS - Info

Schweizerisches National- und Hauptstrassennetz Réseau suisse des routes nationales et principales



Copyright 2000, H. von Allmen
Bundesamt für Strassen (ASTRA)
3003 Bern