

# Bremsen, damit kein Stau entsteht

- 15.08.2021
- NZZ am Sonntag
- Daniel Friedli

Der Bund will auf 1600 Kilometern Autobahn bei Staugefahr das Tempo senken, vielleicht sogar auf 60 km/h. Daniel Friedli: Langsamer fahren, um schneller ans Ziel zu kommen. Was auf den ersten Blick paradox klingt, wird auf den Schweizer Autobahnen weiter vorangetrieben. Das Bundesamt für Strassen (Astra) will bis 2026 total 1600 Kilometer Nationalstrasse mit automatischen, flexiblen Tempoanzeigen ausrüsten. Der Zweck: Droht bei starker Verkehrszunahme Stau, wird mit diesen Anzeigen vorsorglich das Höchsttempo gesenkt, derzeit von 120 auf 100 oder 80 km/h. Dann rollt der Verkehr flüssiger, und Staus können reduziert oder gar verhindert werden.

Diese «aktive Beeinflussung» des Verkehrs ist eine der Antworten, mit denen der Bund auf den Trend der letzten Jahre reagiert: Der Verkehr hat viel stärker zugenommen als die Strassenkapazität. Und darum ist die Zahl der Staustunden - abgesehen von einer Corona-Delle im letzten Jahr - stetig auf bis zu 30 000 Stunden pro Jahr gestiegen. Dabei sind 90 Prozent dieser Staus schlicht Folge davon, dass die Strassen überlastet sind. Das Netz, so bilanziert das Astra, «stösst zunehmend an seine Kapazitätsgrenzen». Von Bern bis Winterthur: Darum versucht der Bund mit einer ganzen Reihe von Massnahmen die Nutzung der bestehenden Strassen zu optimieren.

Dies geschieht etwa durch den Umbau von Pannenstreifen zu einer zusätzlichen Spur, mit Dosiersystemen an Einfahrten oder auch mit der neuen Erlaubnis, im Kolonnenverkehr rechts vorbeizufahren. Und es geschieht schon heute auf gut 400 Kilometern mit den besagten «Geschwindigkeitsharmonisierungsanlagen». Nun soll deren Einsatz vervierfacht und zumindest um die Zentren zum Standard werden. «Autobahnen in den Agglomerationen oder durch städtische Gebiete werden durchgehend ausgerüstet, ebenso die stark befahrenen Hauptachsen», schreibt das Astra auf Anfrage. Auf der A1 etwa heisst dies, dass von Bern Bethlehem bis Winterthur Ost durchgehend das Tempo reguliert werden kann.

Auf der A2 ist etwa der Abschnitt von Basel bis Härkingen betroffen. Unter dem Strich wird damit auf 35 Prozent der Nationalstrassen bei Bedarf die Geschwindigkeit gedrosselt. Doch damit bremst der Bund im Urteil der Autolobby zu stark ab. Der Automobil Club (ACS) zeigt zwar grundsätzlich Verständnis für das Verkehrsmanagement per Temposchild. Präsident und SVP-Nationalrat Thomas Hurter sagt aber, solche Anlagen müssten auf neuralgische Punkte konzentriert bleiben.

«Sie sollten nicht generell auf 1600 Kilometer ausgedehnt werden.» Noch kritischer sieht Hurter andere Ideen, die der Bund nun zusätzlich dazu prüfen will. Das Astra überlegt sich auch, das Tempo bei Staugefahr noch stärker zu drosseln, nicht mehr auf 100 oder 80, sondern gleich auf 60 km/h. Zudem prüft es, ob an kritischen Stellen Fahrspuren abgebaut werden sollen, etwa vor Tunnels. Und es erwägt, den Verkehr an den Zugängen zur Autobahn nicht nur zu dosieren, sondern gewisse Einfahrten zu Spitzenzeiten ganz zu sperren.

Auch die Lastwagen nehmen die Behörden ins Visier. Zur Debatte steht, ihnen generell das Fahren auf der Überholspur zu verbieten. Dafür könnte man für gewisse Lkw, etwa die elektrischen, das Nachtfahrverbot lockern. Sie dürften dann länger als bis 22 Uhr unterwegs sein, was tagsüber Platz auf der Strasse schaffen würde. Bauen statt bremsen: Dass solche Ideen umstritten sind, wissen auch die Behörden.

ACS-Chef Hurter etwa will von Tempo 60 auf der Autobahn nichts wissen. «Fliesst der Verkehr auf den Autobahnen langsamer als auf den umliegenden Landstrassen, besteht die Gefahr von Ausweichverkehr», sagt er. Auch mit dem Abbau von Spuren und Einfahrten würde der Verkehr bloss in die Städte verlagert. Das Astra betont darum, all diese Vorschläge würden nun sorgfältig

geprüft. «Wir erwarten Resultate Damit wird auf 35 Prozent der Nationalstrassen bei Bedarf das Tempo gedrosselt.

in rund zwei Jahren», sagt Sprecher Thomas Rohrbach. Dann werde man sehen, was weiterverfolgt und was gestrichen werde. Aus Sicht des ACS sollte sich der Bund derweil stärker auf den Ausbau der Infrastruktur konzentrieren. Angesichts des Wirtschafts- und Bevölkerungswachstums passiere hier zu wenig, kritisiert Hurter. Zudem fordert er die Städte auf, einen reibungslosen Verkehrsfluss von und zu den Autobahnen sicherzustellen.

Zumindest zum Ausbau wird sich Hurter bald im Parlament einbringen können. Das Astra bereitet derzeit den nächsten Ausbauschritt vor, der 2022 beschlossen werden soll. Insgesamt will der Bund bis 2030 15 Milliarden Franken in Erweiterungen auf dem Autobahnnetz investieren. Zu viel Verkehr oder zu wenig Strasse: Stau im Urner Reusstal vor dem Gotthardtunnel. (Silenen, 8.

Juni 2019) Strassenbau Bergkantone fordern mehr Investitionen Papier. Die Bergkantone fordern daher, dass das Konzept der Infrastrukturfinanzierung angepasst wird. Projekte im Berggebiet sollen nicht im Wettbewerb zu Ausbauten im Flachland stehen, sondern nur mit anderen Projekten in den Bergen um die beste Wirkung konkurrieren. Daher solle in allen Bauprogrammen ein Anteil der verfügbaren Mittel fix für Projekte in den Randregionen reserviert werden, (dli.) Verkehrsinvestitionen in ihre Gebiete fliesst.

Sie kritisiert, dass heute beim Ausbau von Strasse und Bahn primär auf den Nutzen und die Beseitigung von Engpässen geschaut werde. Und mit diesem Ansatz würden die Randregionen systematisch benachteiligt. «In den kommenden Jahrzehnten werden deshalb kaum grössere strategische Verkehrsprojekte im Berggebiet realisiert werden können», heisst es in dem Nach der Debatte um die Klimapolitik geht das politische Ringen zwischen Stadt und Land in die nächste Runde. Auf 2024 wird der Bund das neue Programm zur Regionalpolitik vorlegen. Und schon jetzt fordern die Bergkantone mehr Geld und Unterstützung.

In einem Aktionsplan zur Ergänzung dieser Politik verlangt die Regierungskonferenz der Gebirgskantone unter anderem dass künftig ein fixer Anteil der.