

# «Es braucht Einfallsachsen in die Städte»

Der oberste Strassenchef des Bundes kritisiert die Abschreckungspolitik vieler Städte und verspricht das Ende der Staus auf Autobahnen

Die Städte sollen die Hauptachsen in ihre Zentren öffnen, um den Verkehr von den Autobahnen aufzunehmen, verlangt Astra-Direktor Jürg Röthlisberger. Auf Autobahnen lassen sich Staus trotz Mehrverkehr mit Beton und intelligenter Lenkung beseitigen.

*Herr Röthlisberger, bei den Autobahnen steht der nächste Ausbauschritt bevor. Bis 2030 sollen 14,8 Milliarden Franken investiert werden. Blicken Sie in die Kristallkugel. Was sehen Sie 2040?*

Wir werden unseren Kunden etwas zurückgeben, was sie heute verloren haben: die Verlässlichkeit der Verbindung. 2017 gab es auf Autobahnen 27 000 Stautunden mit 1,6 Milliarden Franken volkswirtschaftlichen Kosten. Man weiss nicht, ob man von Bern nach Zürich eine Stunde und 15 Minuten oder drei Stunden braucht. Diese Berechenbarkeit werden wir wiederherstellen.

*Die Prognosen weisen jedoch steil nach oben: 20 Prozent mehr Verkehr auf Autobahnen, 385 Kilometer regelmässig überlastet, auf 160 Kilometern täglich zwei bis vier Stunden Stau. Sie versprechen, dass sich all dieser zusätzliche Verkehr staufrei abwickeln lässt?*

Ja, es ist unser Job, wesentliche Verbesserungen hinzubekommen. Das ist der Auftrag der Politik, dafür bezahlen Autofahrer und Steuerzahler. Einerseits wollen wir dem Verkehr mehr Fläche geben. Andererseits wollen wir besser nutzen, was da ist.

*Das 1960 beschlossene Autobahnnetz ist immer noch nicht fertig. Warum baut man nicht zuerst endlich das Netz?*

Es gilt: das eine tun, das andere nicht lassen. Die A16 in den Jura ist eröffnet, hinzu kommen die A9 ins Oberwallis, die Westtangente der A5 bei Biel und die neue Axenstrasse. Auch die Zürcher Oberland-Autobahn werden wir weiter vorantreiben, sobald sie bei uns ist.

*Warum braucht es eine Autobahn ins Oberwallis?*

Wegen des nationalen Zusammenhalts wurde im Netzbeschluss entschieden, Randregionen anzuschliessen. Das ist nach wie vor eine schlaue Idee. Wie die Jurassier sollen auch die Oberwalliser Prosperität und Perspektiven haben, und das hat viel mit Anbindung zu tun. Aufgrund der Perspektiven muss man aber auch dringend Abhilfe schaffen, wo die Stausituation gravierend ist, in den Ballungsräumen im Mittelland. Wir wollen die Hauptleitungen «aufbohren». Die dritte Röhre am Gubrist wird viel bringen, denn ein Drittel der Stautunden entsteht dort. Am Nadelöhr Baregg prüfen wir die vierte Röhre und auch eine neue Linienführung mit einem Tunnel am Heitersberg.

*Also mehr Tunnel und breitere Strassen, und alle Probleme sind gelöst?*

Man kann nicht überall eine oder zwei Spuren dazu bauen. Im Glattal und bei Morges am Genfersee braucht es Umfahrungen, auch um Basel und Luzern planen wir Bypässe. Dies schafft auch Redundanzen im Netz. Sie sind wichtig, wenn wir stark belastete Zubringer in 25 Jahren für Sanierungen sperren müssen – wie die Sanierungsröhre am Gotthard. Ohne Redundanz bricht der Verkehr zusammen. Die Autobahnen werden hauptsächlich von Orts- und Regionalverkehr benutzt und haben 450 Anschlüsse auf 1800 Kilometern. Wenn die Hauptschlagadern zu sind, geht der Verkehr sofort hinaus in die Dörfer.

*Die doppelstöckige Autobahn im Limmattal war nicht ernst gemeint, oder?*

Doch. Wenn seitlich Fläche fehlt, muss ein Ingenieur darauf kommen, in die Höhe oder die Tiefe zu gehen. Auf grosse Distanzen wird man das kaum umweltverträglich hinbringen, aber vom Limmattalercross zwei, drei Kilometer nach



Jürg Röthlisberger, der Direktor des Bundesamts für Strassen, will die Potenziale der Vernetzung ausschöpfen.

GORAN BASIC / NZZ

Westen wäre eine Option. Es könnte gar Fläche zurückzugeben werden. Wir prüfen eine Halbtiefenlage der unteren Fahrbahn. Bis im Frühling wollen wir Vergleichsvarianten haben. Ob das mehrheitsfähig ist, werden wir sehen. Aber Denkverbote wollen wir nicht aufstellen.

*Und die Umnutzung der Pannestreifen im grossen Stil, kommt die jetzt?*

Wir haben viele Pannestreifen systematisch verstärkt. Diese Flächen stellen wir nun zur Verfügung, nicht nur als verlängerte Ausfahrten, sondern über längere Strecken. 170 Kilometer sind in Planung oder Ausführung. Eine weitere Möglichkeit ist, die Zahl der Spuren zu erhöhen, indem man sie verschmälert. So haben wir zwischen Härkingen und Wiggertal sechs Spuren untergebracht. Die Sicherheitsaspekte muss man genau abklären, aber auch diese Option prüfen wir.

*Die jetzige Fläche effizienter nutzen ist die zweite Stossrichtung. Was heisst das?*

Es geht um die ganze Breite des Verkehrsmanagements. Verkehr ist wie Wasser. Er muss gleichmässig fliessen, sonst gibt es Staus und Stockungen. Kernelement ist die Geschwindigkeitsharmonisierung. Wenn eine gewisse Verkehrsdichte erreicht ist, liegt die optimale Geschwindigkeit bei rund 80 Kilometern pro Stunde. Wir haben Algorithmen entwickelt, die das richtige Tempo proaktiv anzeigen können.

*80 auf Autobahnen verstehen viele Automobilisten nicht. Erklären Sie.*

Bei wenig Verkehr ist schnell tatsächlich schnell, da stimmt das Bauchgefühl. Aber wenn man bei dichtem Verkehr schnell fährt, muss man mehr Abstand halten. Und die Unterschiede zwischen schnellen und langsameren Autos werden grösser, was zu Verwehungen, Abbremsmanövern und Beschleunigungen

«Rechtsvorbeifahren, um den «Linkshöcklern» zu begegnen, die heute die Kapazität der rechten Spur verringern, wird bald erlaubt.»

und damit zum Handorgeffekt führt. Senkt man das Tempo frühzeitig, harmonisiert sich der Fluss, so dass mehr Fahrzeuge pro Minute durch den Abschnitt passen. Die Automobilisten fahren jedoch auf Sicht. Sehen sie keinen Stau, verstehen sie nicht, warum das Astra 100 oder 80 signalisiert, und empfinden das als Schikane. Aber wir drosseln das Tempo nur im Interesse der Kundschaft. Die Effekte sind nachweislich sehr positiv, auch beim Unfallgeschehen.

*Kommt also flächendeckend Tempo 80?*

Nein, nicht flächendeckend und auch nicht dauernd. Wir haben heute etwa 400 Kilometer Autobahn, wo wir temporär das Tempo abhängig vom Verkehr drosseln können. Das System werden wir um alle grösseren Städte einsetzen, es geht nicht anders.

*Was kommt sonst noch?*

Wir setzen bei Einfahrten Tropfenzähler mit Ampeln ein, denn wenn zu viele unkoordiniert auf die Stammachse fahren, bricht sie zusammen. Um Zürich sind Ampeln Standard, das kommt nun auch bei andern Städten. Zudem bauen wir verlängerte Einmündungen, die das Einfädeln erleichtern. Bald erlaubt wird das Rechtsvorbeifahren, um den «Linkshöcklern» zu begegnen, die heute die Kapazität der rechten Spur verringern. Auch der Reissverschluss bei der Zusammenführung von Spuren soll Pflicht werden.

*Wie nutzen Sie die Digitalisierung?*

Wir wollen die Potenziale der Vernetzung ausschöpfen. Künftig werden sich selbstfahrende Autos in den Verkehrstrom einklinken. Dann können die Abstände kleiner werden, weil die Reaktionszeit wegfällt, erst recht, wenn die Autos untereinander kommunizieren. Das macht den Verkehr flüssiger und sicherer. Es braucht auch eine Infrastruktur, die Informationen an die Fahrzeuge sendet. So kann beispielsweise vor

Einfahrten, Ausfahrten, bei Engpässen oder hoher Verkehrsbelastung frühzeitig das Tempo eingestellt werden. Denkbar sind sogar integral optimierte Verkehrsführungen von der Haustür ins Parkhaus. Die Frage ist, ob es bezahlbar ist, die Strassen weitflächig intelligent zu machen. Und auch, ob der Teil des Verkehrs, der aus emotionalen Gründen abläuft, damit erreichbar ist.

*Emotionaler Verkehr, was ist das?*

Einen tollen Sportwagen oder ein schweres Motorrad fährt kaum jemand aus rein rationalen Gründen, da spielen Emotionen und Illusionen mit. Dieser Verkehr lässt sich wenig von intelligenten Verkehrsmanagementsystemen lenken. Auch der Freizeitverkehr, der auf den Nationalstrassen 40 Prozent ausmacht, hat andere Treiber als der Pendlerverkehr, wo man sich stärker an realen Vor- und Nachteilen orientiert.

*Der Strassenverkehr ist extrem ineffizient. Wie wollen Sie das ändern?*

In einem Auto sitzen zur Spitzenzeit im Schnitt 1,1 Personen, drei Plätze sind frei. Das ist einfach schlecht und muss verbessert werden. Wir haben untersucht, ob man wie in Kanada oder den USA gut besetzte Fahrzeuge mit einer eigenen Spur priorisieren kann. Dazu braucht es aber mindestens drei Fahrspuren. Die haben wir in der Schweiz nicht. Die Digitalisierung kann aber helfen, Fahrgemeinschaften zu bilden, und unterbesetzte Fahrzeuge vermeiden.

*Wenn die Engpässe beseitigt sind und der Verkehr besser fliesst, muss er irgendwohin. Wie soll das gehen?*

Viele Städte machen zu – zum Teil aus politischen Gründen. Überall sonst – bei der Wasserversorgung, beim Abwasser, beim Strom – ist es klar, dass es nur funktioniert, wenn das untergeordnete Netz die Mengen des übergeordneten Netzes aufnehmen kann. Nur beim Strassenverkehr meinen manche Städte, sie könnten vom Hochleistungsnetz direkt in die 30er-Zone übergehen. Das ergibt keinen Sinn. Wir wollen keine Autobahnen durch Stadtzentren. Aber wir brauchen auf der nachgelagerten Hierarchieebene dringend Einfallsachsen in die Städte hinein. Sonst staut sich der Verkehr auf den Autobahnen zurück und fliesst irgendwie in die Wohnquartiere.

*Aber dass die überlasteten Städte weniger Autos wollen, ist doch verständlich.*

Die Städte sind sehr widersprüchlich. Die grossen Parkhäuser liegen meist im Zentrum, aber beim ersten Rotlicht nach der Autobahn wird dem Autofahrer signalisiert: Eigentlich wollen wir dich nicht hier. Wenn die Städte weniger Verkehr wollen, müssen sie helfen, den motorisierten Individualverkehr zu organisieren, denn Ignorieren nützt nichts. Es braucht Korridore mit Leitsystemen direkt zu den Cityparkings oder grosse Parkhäuser am Stadtrand und von dort einen leistungsfähigen ÖV in die City. Macht mit uns sachliche und nicht dogmatische Verkehrspolitik, das ist die Message an die Städte.

*Wenn 2040 die Engpässe beseitigt sind, wird das Strassensystem wiederum mehr Verkehr anziehen. Je besser ein Verkehrssystem ist, desto mehr Leute nutzen es, bis es wieder kippt. Den Stau werden Sie nie beseitigen können.*

Es gibt diesen Treiber, dass Angebote zusätzliche Nachfrage schaffen, und er gilt bei weitem nicht nur für den Strassenverkehr. In allererster Linie werden Kranken- und Schulhäuser, Flughäfen, Schiene und Strassen gebaut, weil ein realer Bedarf da ist. Wegen der Sekundäreffekte aber nichts zu tun, kann nicht die Lösung sein. Die Schweiz wird 2040 auch zwei Millionen zusätzlich Einwohner haben, die ebenfalls pendeln werden und im Jura ihren Kaffee trinken wollen. Es wird möglich sein, alle diese Mobilitätsbedürfnisse mit weniger Stau abzuwickeln. Das muss das Ziel sein, und daran glaube ich.

Interview: Helmut Stalder