

Standesinitiative für den Ausbau der A1 auf 6 Spuren

Autoverkehr reduzieren statt Strassen ausbauen!

Die A1 auf 6 Spuren auszubauen, wie es die Aargauer Standesinitiative will, wäre völlig verfehlt. Ein solcher Ausbau löst keine Verkehrsprobleme, nützt dem Standort Aargau nichts und ist sogar in einer ausbauorientierten Optik eine Zwängerei.

Aus folgenden Gründen hält der VCS Aargau die Standesinitiative für den Ausbau der A1 auf 6 Spuren zwischen Aarau Ost und Birrfeld für schädlich:

Die Ausbaustrategie funktioniert langfristig nicht.

Dass bei einem fortgesetzten Verkehrswachstum jede Strasse einmal an ihre Kapazitätsgrenze stösst, ist klar. Der Ausbau der A1 auf 6 Spuren würde die Kapazität um ca. 50% vergrössern. Bei einem Verkehrswachstum von 3% pro Jahr wäre die Kapazitätsgrenze nach rund 15 Jahren wieder erreicht. Was soll dann geschehen? Ein Ausbau auf 8 Spuren? Dieses Beispiel zeigt, dass ein Ausbau kein gangbarer Weg ist, um die Kapazitätsprobleme dauerhaft zu lösen. Eine wirklich nachhaltige Lösung kann nur beim Verkehrswachstum selber ansetzen.

Strassenausbauten verschärfen die Probleme, statt sie zu lösen.

Der Strassenausbau trägt selber zum Verkehrswachstum bei. Dies ist nicht bloss eine Behauptung, sondern gut belegt. Es gibt drei Mechanismen, die zusammen zum Verkehrswachstum beitragen:

- Das Zeitbudget, das man für die Mobilität aufwendet, ist in etwa konstant (ca. 90 min pro Tag). Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur führt dazu, dass man in der zur Verfügung stehenden Zeit weitere Strecken zurücklegen kann (*Zeitbudget-Effekt*).
- Durch neue Strassenverbindungen werden neue, weiter entfernte, Ziele attraktiv (*Zielwahleffekt*).
- Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hat Auswirkungen auf die Raumnutzung: Es gibt neue, attraktive Standorte für Einkaufszentren auf der grünen Wiese, es wird attraktiv, auf dem Land, weiter entfernt von der Arbeitsstelle, von Einkaufs- und Freizeitangeboten zu wohnen. Die zurückzulegenden Wege werden dadurch länger (*funktionale Entmischung, Zersiedelung*).

Ein Ausbau der A1 auf 6 Spuren würde die Probleme überhaupt nicht lösen, sondern sogar verschärfen.

Der Ausbau der Autobahn wir die Kantonsstrassen nicht entlasten.

Das Beispiel der dritten Röhre Baregg zeigt, dass ein Ausbau der Autobahn keinen Entlastungseffekt auf das untergeordnete Strassennetz hat: Die Verkehrsbelastung auf den Kantonsstrassen in der Region hat nach der Eröffnung des Bareggtunnels nicht ab-, sondern zugenommen.

Strassenausbau ist unökonomisch.

Auch in einer rein ökonomischen Betrachtung ist der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nicht vordringlich, wie der Vergleich von verschiedenen Regionen hinsichtlich verschiedener Standortfaktoren zeigt: Der Aargau hat seine grösste Stärke bei der „verkehrstechnischen Erreichbarkeit“. Bei den anderen Faktoren schneidet er schlechter ab. Schwächen hat er beim „Ausbildungsstand der Bevölkerung“. Statt das Geld in Strassen zu stecken, würden wir es demzufolge besser in Bildung investieren.

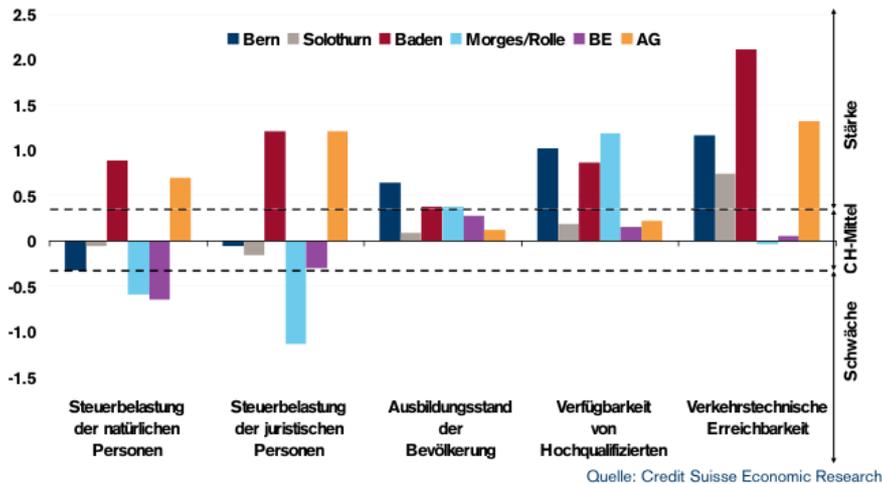
VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Sektion Aargau

Pfrundweg 14, 5000 Aarau

Tel. 062 823 57 52

www.vcs-ag.ch, info@vcs-ag.ch



Der A1-Ausbau gemäss der Standesinitiative wäre konzeptlos und würde nicht einmal in eine Ausbaustrategie passen.

Selbst wenn man – wie der Bund – eine Ausbaustrategie verfolgt, dann müssen die Ausbauten geordnet geschehen. Dies macht der Bundesrat in seiner Botschaft zum Programm Engpassbeseitigung (PEB) klar. Er begründet, wieso der Ausbau der A1 auch in einer Ausbaustrategie nur 3. Priorität hat (S. 2495; vgl auch <http://www.astra.admin.ch/autobahnschweiz/03002/index.html?lang=de>):

„Weiterhin dem Modul 3 zugeordnet bleibt das Projekt zwischen Aarau-Ost und Birrfeld. Eine Kapazitätserhöhung der Nationalstrasse auf diesem Abschnitt würde den Druck auf die bereits wieder absehbare Überlastung des Baregg隧nels und die Überlastung des Nationalstrassennetzes im Raum Zürich weiter verschärfen. Deshalb hat der Bundesrat eine Aufnahme ins Modul 2 erneut verworfen. Dessen ungeachtet bleibt der Problemdruck auf das Nationalstrassennetz östlich von Aarau gross. Deshalb wird im Rahmen von zukünftigen Planungen zu prüfen sein, inwieweit grossräumige Lösungen in Form eines neuen Netzelements in diesem Raum zur Engpassbeseitigung beitragen können.“

Zurückgestellte Vorhaben im Nationalstrassennetz

Bereits in der ersten Programmbotschaft hat der Bundesrat dargelegt, dass eine Erweiterung der Nationalstrasse im Raum Baregg den Druck auf die Nationalstrasse im Einzugsgebiet der Stadt Zürich zusätzlich erhöhen würde und deshalb nicht in Frage kommen kann. Die markanten verkehrlichen Probleme in diesem Raum werden also ohne grossräumige Lösungen weiterhin bestehen bleiben.“

Die Aargauer Standesinitiative zum A1-Ausbau ist also eine Zwängerei. Sie lässt sich sachlich nicht einmal dann begründen, wenn man – wie das ASTRA – grundsätzlich eine Ausbaustrategie verfolgt. Auch wer glaubt, mit Strassenausbauten liessen sich Verkehrsprobleme lösen, beginnt nicht bei der A1 im Aargau! Wer heute die Forderung nach einem Ausbau der A1 aufstellt, der betreibt nicht Verkehrspolitik, sondern reine Interessenpolitik zugunsten der Strassenbaulobby!

Was sind die Alternativen zum Strassenausbau?

Der VCS Aargau bestreitet die Probleme im Verkehrssystem nicht. Mit einer Ausbaustrategie bekommen wir diese aber nicht in den Griff! Es braucht einen Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik. Weg von der nachfrageorientierten Verkehrspolitik, zu einer Politik, die das Verkehrsvolumen begrenzen will. Dies gelingt mit folgenden Massnahmen:

- Damit der Ausstieg aus dem Teufelskreis von Ausbau und Mehrverkehr gelingt, darf es auf dem Strassennetz keine Kapazitätserhöhungen mehr geben.
- Die Raumplanung muss konsequent auf Vermeidung von Verkehr ausgerichtet werden (keine Einzonung mehr in peripheren Lagen, dafür Verdichtung in zentralen Lagen; Arbeiten, Freizeit, Einkaufen müssen wieder näher zusammenrücken).
- Die externen Kosten des Verkehrs müssen konsequent internalisiert werden. Der Liter Benzin würde dadurch mindestens 1 Fr. mehr kosten.
- Es braucht eine Lenkungsabgabe auf Treibstoffen.
- Jede grössere Firma braucht ein betriebliches Mobilitätsmanagement.
- Es muss möglichst viel motorisierter Verkehr auf den umweltfreundlicheren öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr umgelagert werden. Dazu braucht es die entsprechende Infrastruktur, die das Umsteigen fördert. Der öffentliche Verkehr muss konsequent bevorzugt werden, auch auf Kosten des MIV (separate Busspuren, Fahrbahnhaltestellen).
- Um die verkehrstechnischen Probleme (Stau etc.) zu lösen sind alle zu Strassenausbauten alternativen Massnahmen zu ergreifen: Verkehrsmanagement, Pfortnerungen etc.
- Der Verkehr muss auf dem bestehenden Strassennetz erträglicher gestaltet werden (z.B. Aufwertungen des Strassenraums im Sinne des „Berner Modells“).

Bei alledem geht es nicht darum, die Menschen zu einem anderen Verhalten zu erziehen, sondern es sollen Verkehrs- und Siedlungsstrukturen geschaffen werden, in denen ein anderes, weniger verkehrserzeugendes Verhalten zwanglos möglich ist.

VCS Aargau, 4. November 2014