Infra-Tagung 17 und NAF-Auswirkungen

Curt M. Mayer

Ausbauschub für Strasseninfrastruktur

Infra Suisse Präsident Urs Hany bei der Begrüssung an der gutbesuchten Infra-Tagung 17: «Der Infrastrukturbau ist mit einem harten Wettbewerb konfrontiert. Die Margen sind tief und die Regulierungsdichte nimmt zu». (Bilder: Curt Mayer)

Durch die Zunahme des Personen- und Güterverkehrs müssen die Infrastrukturen sowohl für die Strasse als auch der Bahn ausgebaut werden. Dafür sichert der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) langfristig die Finanzierung der Autobahnen und weiterer Verkehrsprojekte. An der noch vor dem Ja des Volks zum NAF durchgeführten Fachtagung von Infra Suisse stand denn auch das Thema Infrastrukturausbau im Zentrum.

Dabei betonte Urs Hany, Präsident von Infra Suisse: «Infrastrukturbauer wissen um die Wichtigkeit einer funktionierenden Verkehrsinfrastruktur. Dementsprechend ist der NAF ein wichtiger Meilenstein in der Schweizer Verkehrsfinanzierung». Er beseitigt sowohl das Loch in der Strassenkasse als auch die strukturellen Defizite im heutigen System. Die Reform der Strassenfinanzierung ist dringend, denn der Strassenkasse des Bundes geht schon bald das Geld aus. Mit dem NAF erhält die Strasse nicht nur mehr Mittel, sondern auch ein Finanzinstrument, wie es der Schienenverkehr mit dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) bereits kennt. Beide sorgen gemeinsam für ein tragfähiges Verkehrsnetz. «Um den zukünftigen Herausforderungen der Mobilität gewachsen zu sein, braucht es ein ideales Zusammenspiel zwischen Schiene und Strasse», so Hany. Eine gesicherte Finanzierung und langfristige Bauprogramme sorgen zudem für mehr Fairness bei der Planung und beim Bau von Infrastrukturen: Kurzfristige Baustopps sollen mit einem Strassenfonds endgültig der Vergangenheit angehören.

Fonds für sichere und leistungsfähige Infrastrukturen

Bis ins Jahr 2040 werden der Personenverkehr auf der Strasse um 18 % und der

Jürg Röthlisberger, Direktor des Astra, sieht das Nationalstrassennetz von bisher 1835 km Länge durch den NAF mit der Übernahme von Kantonsstrassen um 400 km anwachsen.

Reto Hagger, Gruner Gruppe: «Die zunehmende Digitalisierung hat das Potenzial, den Mobilitätsbereich stark zu verändern».

Güterverkehr gar um 33 % zunehmen. Für Jürg Röthlisberger, Direktor des Bundesamtes für Strassen (Astra), ist darum klar, dass die Strasseninfrastruktur diesen Belastungen angepasst werden muss. Der NAF schafft dafür die nötige Grundlage. Er gibt der Strasse das, was die Schiene bereits hat: Den Rahmen für eine langfristige Finanzierung und Planung von Betrieb, Unterhalt und Ausbau.

Seit 1990 hat sich der Verkehr auf den Nationalstrassen verdoppelt. Zum insgesamt 1835 km langen Nationalstrassennetz werden durch den NAF 400 km neu dazukommen. Obwohl bisher, was die Länge anbelangt, nur 2,5 % des gesamten Strassennetzes in der Schweiz Nationalstrassen sind, werden heute rund 45 % des Personenverkehrs und 70 % des Güterverkehrs darauf abgewickelt. Heute sind rund 97 % des Nationalstrassennetzes fertig gestellt und in Betrieb. Allein 2016 kamen 14,5 km neue Abschnitte hinzu. Noch fehlen rund 70 km in den Kantonen Bern, Jura und Wallis. Diese Strecken werden laut Astra-Direktor voraussichtlich bis 2034 gebaut sein. Die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes ist eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen. Die Bauherrschaft liegt bei den Kantonen und der Bund trägt die finanzielle Hauptlast.

Kenndaten Strassennetz

Gesamtlänge	71 500 km
Nationalstrassen	1 835 km 3 %
Zuwachs durch NAF	400 km
noch nicht gebaut	70 km
Zuwachs 2016	15 km
Netzvollendung	2034
Kantonsstrassen	17 900 km 25 %
Gemeindestrassen	51 800 km 72 %
ÖV-Strassen	19 000 km
Schienennetz	5 100 km
Anteil Verkehrsfläche an gesamter Siedlungsfläche	31 %

(Quelle: Astra)

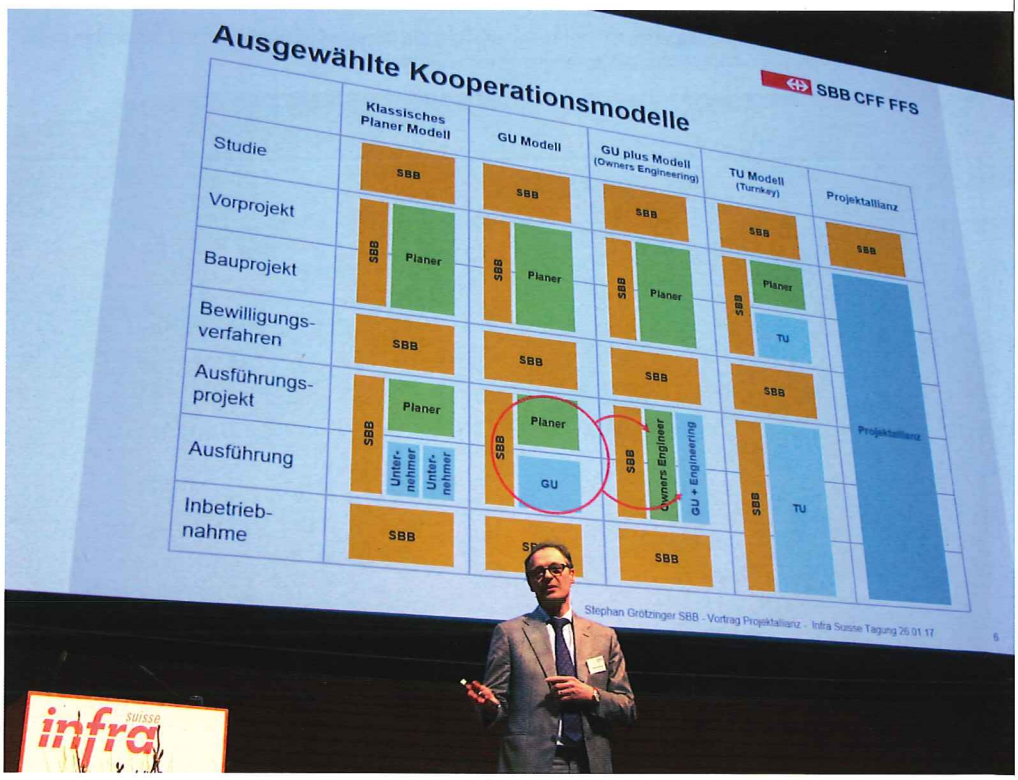
6,5 Mrd. Franken für Engpassbeseitigungen

Wie Röthlisberger erinnerte, hat 2015 das Astra über 1,5 Mrd. Franken für Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen aufgewendet. Werden Betrieb und baulicher Unterhalt vernachlässigt, führt dies zu Folgeschäden und exponentiell steigenden Kosten. Die Erfahrungen haben gezeigt, dass ein Optimum erreicht wird, wenn im Durchschnitt alle fünfzehn Jahre konzentrierte Unterhaltsarbeiten durchgeführt werden.

Um die Reisezeit auf den Nationalstrassen wieder berechenbarer zu machen, tragen die Engpassbeseitigungen bei. Für den Realisierungsschritt bis 2030 sollen rund 6,5 Mrd. Franken eingesetzt werden. Damit können die gravierendsten Engpässe beseitigt werden. Mit der heutigen Nationalstrasseninfrastruktur kann das kommende Wachstum nicht aufgenommen werden. Entsprechend braucht es weitere punktuelle Ausbauten des Netzes. Positive Erfahrungen hat das Astra mit der Umnutzung des Pannenstreifens auf der A1 zwischen Morges und Ecublens gemacht. Damit steht in Spitzenzeiten mit dem Pannenstreifen eine dritte Fahrspur zur Verfügung. Derartige Umnutzungen sind auch andernorts vorgesehen, um die Kapazität zu steigern. Nebst dem Ausbau muss auch die vorhandene Infrastruktur besser genutzt werden. Dazu trägt ein effizientes Verkehrsmanagement bei. Mittels Verkehrsinformationen auf den Wechseltextanzeigen, dynamischer Wechselwegweisung, der Bewirtschaftung der Einfahrtsrampen oder der verkehrsabhängigen Geschwindigkeitsharmonisierung kann der Verkehr auf den Nationalstrassen optimiert werden.

Für Matthias Forster, Geschäftsführer Infra Suisse, ist die Bauwirtschaft in Bewegung, was die Unternehmen zwingt, laufend Strukturen und Prozesse anzupassen.

Beim Bahnbau mit Kooperation zu mehr Effizenz

Eine neue Form der Zusammenarbeit zwischen Bauherr, Planer und Bauunternehmen will die SBB testen. Stephan Grötzinger, Leiter Projekte SBB Infrastruktur, kündigte an der Infra-Tagung an, demnächst ein ers-

Stephan Grötzinger, Leiter Projekte SBB Infrastruktur, stellte die verschiedenen Projektzusammenarbeitsmodelle für die Bahninfrastruktur vor und ging speziell auf die in der Pilotphase stehende Projektallianz ein.