

Verkehrspolitischer Ausblick 2022

Vieles ist im Fluss

Verkehrspolitische Agenda 2022: Im kommenden Jahr dürfte eine grössere Debatte zum Thema Strassenverkehrsgesetz (SVG) stattfinden. Ferner sind zahlreiche Projekte in Planung. Neues ist auch zum Mobility Pricing zu erwarten. **Raoul Studer**

Vor etwas mehr als zwei Jahren, im Oktober 2019, fanden die eidgenössischen Wahlen statt. Dabei konnten die Grünen und Grünliberalen erhebliche Sitzgewinne verzeichnen. Allerdings vermochten sie die Schweiz nicht völlig umzukrempeln. Das zeigte sich etwa daran, dass die Mehrheit der Stimmbürger in der Abstimmung vom 13. Juni 2021 das revidierte CO₂-Gesetz ablehnte. Das ist ein Indiz dafür, dass unser Land mehrheitlich bürgerlich tickt.

Ruhige Zeiten in der Verkehrspolitik

Das Jahr 2021 war verkehrspolitisch gesehen eher ruhig. In dieser Hinsicht wichtige Abstimmungen fanden keine statt, und auch für das kommende Jahr sind bis jetzt keine vorgesehen. Das bedeutet aber nicht, dass die Verkehrspolitik ein Mauerblümchenda-sein fristet. Klimaaktivisten versuchten im laufenden Jahr immer wieder, sich Gehör zu verschaffen, indem sie den Verkehr lahmlegten und darauf aufmerksam machten, dass es höchste Zeit für eine Umkehr in Sachen Kli-

mawandel sei. Dass sie dabei auf den motorisierten Verkehr zielten, war augenscheinlich. Ihn als grossen Sündenbock für die Treibhausgasemissionen darzustellen, ist einfach, entspricht aber nicht den Tatsachen. Auch wenn er eine Mitverantwortung trägt.



Verzögerungen bei Bauarbeiten

Auf dem schweizerischen Nationalstrassennetz schreiten die Bauarbeiten insgesamt voran. So erfolgte Ende September 2021 der Spatenstich zum Bau der zweiten Gotthard-Strassenröhre. Er war eher symbolischer Natur, denn die Arbeiten waren bereits im Früh-

ling in Angriff genommen worden. Im Sommer 2022 beginnen die Ausbrucharbeiten. Für 2026 ist der Durchstich geplant, ab 2029 soll der Tunnel in Betrieb genommen werden. Auf der A9 ist die Eröffnung der Nordröhre des Tunnels Visp im kommenden Frühjahr vorgesehen und die gesamte Südumfahrung voraussichtlich im Jahr 2024.

Beim Ausbau der A1 auf sechs Spuren zwischen A1/A5 Verzweigung Luterbach bis A1/A2 Verzweigung Härkingen harzt es noch erheblich. Das Bundesamt für Strassen (Astra) legte das Ausführungsprojekt im Mai 2018 öffentlich auf. Gegen die Plangenehmigungsverfügung vom Dezember 2020 wurde beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde eingereicht. Die Verantwortlichen halten den Baustart voraussichtlich frühestens für 2024 möglich. Nach aktuellem Planungsstand geht man von rund acht Jahren Bauzeit aus.

Verzögerungen gibt es auch beim Sanierungstunnel Belchen auf der A2. Zur Instandsetzung der bestehenden Röhren des Belchentunnels wird ein Sanierungstunnel erstellt. Aktuell werden dort die Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen «BSA» (zu diesen Ausrüstungen gehören Anlagen wie Beleuchtung, Lüftung und Türen sowie deren Verkabelung) installiert. Deren Integration ins übergeordnete Betriebsleitsystem beansprucht allerdings mehr Zeit als ursprünglich geplant. Daher verzögert sich die Übergabe des Sanierungstunnels an den Verkehr; sie wird voraussichtlich im Sommer 2022 stattfinden.



SVG-Anpassungen auf Zielgeraden

Der Bundesrat hat am 17. November 2020 die Botschaft zur Revision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) verabschiedet. Es geht darum, die im Rahmen von «Via sicura» eingeführten Rasermassnahmen verhältnismässiger auszugestalten und so ungewollte Härtefälle zu vermeiden. Weitere Punkte sind die Förderung umweltfreundlicher Technologien, indem Fahrzeuge von der gesetzlichen Höchstlänge und den Höchstgewichten abweichen dürfen, sowie das automatisierte Fahren. Neu soll der Bundesrat festlegen können, in welchem Rahmen führerlose Fahrzeuge auf definierten Einzelstrecken zugelassen werden können.

Veloweggesetz vor Finish

Den Bundesbeschluss über die Velowege, das heisst den direkten Gegenentwurf zur Initiative, hatten Volk und Stände in der Abstimmung vom 23. September 2018 mit grosser Mehrheit angenommen. Der Ständerat hat nun in der Herbstsession als Erstrat das neue Veloweggesetz angenommen. Darin erhält der Bund neu die Möglichkeit, Grundsätze für Velowegnetze festzulegen sowie Massnahmen der Kantone, Gemeinden und weiterer Akteure subsidiär zu unterstützen und zu koordinieren. Allerdings hat der Ständerat das Be-

schwerderecht für Velo-Organisationen aus der Vorlage gestrichen. Diesem Antrag hat die Verkehrskommission des Nationalrats ebenfalls zugestimmt. In anderen Punkten gibt es Differenzen zu den Entscheidungen des Ständerats.



Neue Strassenfinanzierung gesucht

Ein wichtiges Thema ist die langfristige Sicherung der Strasseninfrastruktur und des Bundeshaushalts. Die Einnahmen aus der Mineralölsteuer gehen zurück, wenn immer mehr E-Autos in Verkehr gesetzt werden. Deshalb hat der Bundesrat das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) und das Finanzdepartement beauftragt, eine Konzeption für eine fahrleistungsabhängige Abgabe auszuarbeiten, um die Mineralölsteuer abzulösen. Weiter soll geprüft werden, ob andere Verkehrsabgaben wie die Autobahnvignette oder die Automobilsteuer durch eine fahrleistungsabhängige Abgabe abgelöst werden können. Das Astra hat die Federführung übernommen. Der nächste Schritt wird ein Aussprachepapier für den Bundesrat sein.



CO₂-Gesetz: Nächster Anlauf

Nachdem die Stimmbürger das revidierte CO₂-Gesetz im Juni 2021 abgelehnt hatten, hat der Bundesrat entschieden, bis Ende 2021 eine neue Gesetzesvorlage in die Vernehmlassung zu schicken, die auf dem geltenden CO₂-Gesetz fusst. Dabei soll es keine neuen Abgaben und Steuererhöhungen geben. Im Mo-

bilitätsbereich soll namentlich der Ausbau der Infrastruktur für Elektroautos gefördert werden. Ergänzt werden diese Bemühungen durch eine Anpassung der CO₂-Zielwerte für den Fahrzeugimport. Allerdings hält der Bundesrat an seinem Ziel weiterhin fest, wonach die Schweiz ihre Emissionen bis 2030 gegenüber 1990 halbieren sollte. Ungeklärt ist, wo der erneuerbare Strom für die geplante Dekarbonisierung herkommen soll.

Verkehr soll flüssiger werden

Das Astra bemüht sich, den Verkehrsfluss auf den Nationalstrassen besser zu gestalten. Das geschieht mit verschiedenen Massnahmen wie den Geschwindigkeitsharmonisierungs- und Gefahrenwarnanlagen (GHGW). Zudem realisiert das Astra als weitere Elemente zur Verflüssigung des Verkehrs Rampendosierungsanlagen auf den Nationalstrassen (Ampeln bei Einfahrten wie auf der A1 in Kirchberg BE Richtung Bern) sowie die Pannestreifenumnutzung (PUN), die schon besteht (Villars-Sainte-Croix und Cossonay VD) oder aktuell gebaut wird (A6 BE Wankdorf-Muri und A1 in Winterthur). Ferner prüft das Astra, was Carpooling-Parkplätze an Autobahneinfahrten zur Förderung von Fahrgemeinschaften bringen. Die Untersuchung dauert bis 2023.



Mobility Pricing wird konkreter

Der Bundesrat hatte im Februar 2021 eine Vorlage zum Mobility Pricing in die Vernehmlassung gegeben. Dabei geht es um die Schaffung der rechtlichen Grundlagen, damit der Bund Pilotprojekte von Kantonen, Gemeinden und weiteren interessierten Kreisen mitfinanzieren kann. Der Bundesrat wird nach der Auswertung der Rückmeldungen über das weitere Vorgehen entscheiden. Das könnte voraussichtlich 2022 geschehen. <