



Sperrfrist: 13. November 2009 12.30 Uhr
Es gilt das gesprochene Wort

Ist das Netz gebaut?

Rede von Bundesrat Moritz Leuenberger an der Eröffnung der A4 im Knonauer Amt,
13. November

Bei vielen Strassen- oder Schienenstrecken, die ich als Verkehrsminister eingeweiht habe, war ich auch schon beim Spatenstich dabei. Das habe ich hier im Knonauer Amt ganz knapp verpasst. Er wurde nämlich vor etwa 2000 Jahren getätigt, als der Römer Victor bei Wettswil die ersten Ziegel für die heutige Autobahnraststätte brannte. Er hat sie geschickterweise angeschrieben und so vergraben, dass sie beim Bau der A4 wieder zum Vorschein kamen. (Auf den gefundenen Ziegeln stand Victor fec(it).)

Der damalige römische Senator für Strassenbau, Leomons, war fest entschlossen, eine Strasse nach Turicum zu bauen, doch intervenierte der Senator für das Rechnungswesen, Tremonti, mit der Begründung, es könnten sonst reiche Römer ihr Geld am Fiskus vorbei nach Helvetien schmuggeln. So wurden die Pläne von Julius Cäsar auf Eis gelegt. Erst 2000 Jahre nach seiner Ermordung, nämlich im letzten Jahrhundert, wurden die Planungsarbeiten fortgesetzt.

Das war vor 49 Jahren. Dann ging es aber sehr schnell. Denn im Gegensatz zur mühsamen und zähen Staatsform der Römer mit den mehrstündigen Reden der Cicerones im Forum und dem ewigen Hin und Her zwischen dem Senator für Finanzen und dem Senator für Infrastrukturen, haben wir heute die effiziente Staatsform einer direkten Demokratie. Und einen Rechtsstaat mit der Möglichkeit beschleunigender Rekurse und Einsprachen. So kam es, dass nur neun Jahre nach den Planungsarbeiten schon die ersten Bagger aufgefahren sind, nämlich vor 38 Jahren. Was die Römer während der Zeit ihres ganzen Reiches nicht schufen, was zwei Jahrtausende nicht vorwärts kam, das brachten zahlreiche politische Initiativen und rund 600 Einsprachen zustande: Bereits heute, gerade einmal 50 Jahre nach den Planungen, dürfen wir die A 4 bereits einweihen.



So ist eine Schweizer Nationalstrasse entstanden, die den bekannten und nachhaltigen Römer Strassen alle Ehre macht.

Die Westumfahrung A3 und ihre Fortsetzung, die A4 durchs Säuliamt Richtung Gotthard, ist die nachhaltigste Autobahn aller Zeiten:

- die Hälfte der Strecke verläuft unter dem Boden
- es gibt allein im Knonauer Amt 3,5 Kilometer Schallschutzwände
- und 2,5 Kilometer Erdwälle.

Dank dieser Massnahmen sind die Anwohner wirkungsvoll vor Abgasen und Lärm geschützt (es gibt im Knonauer Amt praktisch kein Gebäude, bei dem die Lärmgrenzwerte überschritten sind, es ist hier also fast ruhig wie im Schwarzwald...).

Die Tunnel gehören zu den sichersten der Welt. Sie haben

- zahlreiche Querstollen,
- moderne Meldesysteme,
- leistungsfähige Beleuchtungen
- eine hochmoderne Brandgasabsaugung
- und diejenigen auf der Westumfahrung einen durchgehenden Pannestreifen

Damit ist die neue Strecke sehr viel sicherer als die Strasse durch das Sihltal. Dort ist es immer wieder zu unerklärlichen Frontalkollisionen mit zahlreichen Todesopfern gekommen.

Und die neue Autobahn ist auch in ökologischer Hinsicht ein Musterbeispiel nachhaltigen Strassenbaus geworden:

- durch die Revitalisierung von Reppisch und Sihl
- und den Bau des Hochwasserrückhaltebeckens Munimatt sind ökologisch wertvolle Naturräume entstanden.
- Rund ein Drittel der für die A4 überbauten Fläche von 60 Hektaren sind ökologische Ausgleichsflächen. Das ist garantiert Weltrekord.

Wäre die Autobahn in den siebziger Jahren fertig gebaut worden, so würde sie heute wohl Dörfer und zuvor intakte Landschaften zerschneiden. Wir müssten die Sünden wie zum Beispiel in Opfikon mit teuren Überdachungen korrigieren, um den Menschen, die an ihr Leben, etwas Lebensqualität zurückzugeben. Wir haben viel gelernt in den



letzten Jahrzehnten und die neuen Erkenntnisse sind in den Bau dieser Autobahn eingeflossen. Sie werden auch in alle weiteren Projekte zur Fertigstellung des Nationalstrassennetzes fliessen. Denn die hier praktizierte Nachhaltigkeit ist heute Standard im Nationalstrassenbau.

Für die gesamte Zürcher Westumfahrung, also die 26,6 Kilometer Autobahn zwischen dem Limmattaler Kreuz, der Allmend Brunau und der Zuger Grenze haben wir – der Bund und der Kanton Zürich – vier Milliarden Franken ausgegeben. Das sind 150 Millionen Franken pro Kilometer, 150'000 Franken pro Meter oder 1500 Franken pro Zentimeter. Auch in dieser Beziehung sind neue Masstäbe gesetzt worden.

Heute schliessen wir eine der letzten grossen Lücken im Nationalstrassennetz. Es gab in Zürich eine Stadträtin, die hat einmal gesagt: „Die Stadt ist gebaut.“ Das wurde ihr sehr übel genommen. Eine Stadt ist nie fertig gebaut, sie verändert sich stets.

Aber wie ist das beim Nationalstrassennetz? Ist es wirklich nie fertig gebaut?

Die Forderungen nach Ausbau sind immer da. Die individuelle Mobilität ist in den letzten Jahrzehnten stärker gewachsen, als wir uns dies je vorgestellt haben. Und alle Prognosen sind sich darüber einig, dass dies so weiter gehen wird. Das Bundesamt für Strassen rechnet mit einer Zunahme des Strassenverkehrs bis 2030 um weitere 20 bis 35 Prozent.

Eine Ursache der Zunahme der Mobilität ist der Strassenbau selber. Je mehr Strassen, desto mehr Verkehr. Es fragt sich also schon deshalb, ob ein steter Ausbau wirklich eine kluge Lösung ist.

Unsere Strassen sind schon heute überlastet. In den grossen Agglomerationen staut sich der Verkehr Morgen für Morgen und Abend für Abend. Um den Bedarf bewältigen zu können, müssten wir das Nationalstrassennetz massiv ausbauen. Aber dafür fehlt uns im dicht überbauten Mittelland schlicht der Raum und es fehlt auch das Geld. Wir können die Schweiz nicht flächendeckend mit Tunneln untergraben.

Wir konzentrieren uns deshalb darauf, die grössten Schwachstellen in den nächsten Jahrzehnten zu beheben. Wenn wir dies nicht rechtzeitig tun, bricht das ganze System zusammen. Diese Aufgabe ist gross und teuer genug.



Ich habe dem Bundesrat deshalb vor zwei Tagen ein Programm zur Behebung der gravierendsten Engpässe vorgelegt. Damit sollen in den nächsten 20 Jahren für 5,5 Milliarden Franken die zwölf grössten Nadelöhre – darunter die Nordumfahrung Zürich und die Umfahrung Winterthur – durch zusätzliche Fahrspuren entschärft werden. Wir tun dies im Wissen darum, dass sich die Staus danach nicht einfach auflösen. Beheben wir eine Schwachstelle, so verschiebt sich der Stau an die nächste – so geschehen nach dem Ausbau des Baregg隧nels: Im Aargau fliesst der Verkehr seither, dafür staut er sich umso mehr am Gubrist. Engpässe wird es immer geben.

Darüber hinaus stehen aber auch Forderungen nach Netzerweiterungen an: die Umfahrung von Lausanne und die Glatttalautobahn. Wenn wir diese beiden Projekte tatsächlich bauen wollen, müssen wir sie auch finanzieren können. Das schaffen wir nur, indem wir die Mineralölsteuer in den nächsten Jahren spürbar erhöhen. Wenn wir dies nicht tun können, haben wir in einigen Jahren nicht einmal mehr genug Geld für den Unterhalt des bestehenden und immer grösser werdenden Nationalstrassennetzes. Verlottern lassen ist keine Alternative, denn dies müssten die nachfolgenden Generationen teuer bezahlen.

Das alles zeigt: Ein steter Ausbau des Nationalstrassennetzes ist ein Teufelskreis. Er kann nur durchbrochen werden, wenn wir Strasse und Schiene als ein sich ergänzendes System verstehen und aufeinander abstimmen. Dazu braucht es vor allem den Ausbau des öffentlichen Verkehrs – denn dieser entlastet die Strasse. Jeder Pendler, der mit der S-Bahn oder mit dem Intercity zur Arbeit fährt, schafft Raum für den Kleingewerbler, der auf sein Auto angewiesen ist. Genau aus diesem Grund finanzieren wir aus den Erträgen der Mineralölsteuer auch öV-Projekte. Über den Infrastrukturfonds machen wir auch den Bus- und Tramverkehr in den Agglomerationen leistungsfähiger, über den FinöV-Fonds bezahlen wir einen Teil der NEAT. Strasse und Schiene haben beide ihre unbestrittenen Stärken – das müssen wir nutzen.

Das heisst umgekehrt auch: Die künftige Mobilität wird nicht etwa nur auf der Schiene bewältigt, sondern immer auch auf der Strasse. Die Förderung eines nachhaltigen und intelligenten Strassenverkehrs muss also weiter vorangetrieben werden.

- Grossflächige Verkehrslenkungen mit Hilfe der Informatik sind erst in den Anfängen ihrer Möglichkeiten. Es werden hier noch gewaltige Fortschritte zu Staubewältigung geleistet werden können.
- Die Automobile sind auf dem Weg, umweltfreundlicher konstruiert zu werden, dank politischen Massnahmen, die den CO₂-Ausstoss verteuern. Die Zukunft gehört dem Hybridmotor und sehr bald den Elektromobilen.
- Die Strassen werden sicherer, lärmfreier und naturfreundlicher gebaut.



Die A 4 ist ein Musterbeispiel dafür. Wir sind froh, dass wir mit der heutigen Eröffnung der A4 einen gravierenden Engpass beseitigen oder zumindest entschärfen können, und auch froh darüber, dass die Lebensqualität vieler Menschen nachhaltig steigt.

Wir dürfen uns freuen.