
An alle Medien Region
Rohrdorferberg – Baden - Bremgarten

Niederrohrdorf, 31.10.2024

Medienmitteilung:

Podiumsdiskussion über Abstimmung Engpassbeseitigung in Niederrohrdorf

Im Hinblick auf die Abstimmung vom 24. November 2024 über den «Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen» fand am Mittwoch, 30. Oktober 2024 in Niederrohrdorf eine überparteiliche Podiumsdiskussion statt. Nach drei einleitenden Fachreferaten diskutierten unter der Leitung von Mathias Küng die Ständerätin Marianne Binder-Keller sowie die Grossräte Stefan Dietrich, Gian von Planta und Norbert Stichert über die Vor- und Nachteile der Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz.

Am Mittwochabend, 30. Oktober 2024, haben die Ortsparteien Rohrdorferberg der SP, FDP, Die Mitte und GLP in der Aula Hüslerberg, Niederrohrdorf zur Informations- und Diskussionsveranstaltung bezüglich der bevorstehenden Abstimmung geladen. Am 24. November 2024 wird das Volk über diesen Bundesbeschluss, «Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen», abstimmen. Während Andreas Mahler (GLP) die anwesenden Gäste begrüusste, schloss alt Nationalrat Bernhard Guhl (Die Mitte) den Anlass ab und leitete zum Apéro über, bei dem noch rege weiterdiskutiert wurde.

Einleitende Fachreferate

Mit drei Fachreferaten wird die Problematik vorgestellt. Alexander Erath, Leiter des Fachbereichs Verkehr und Mobilität an der Fachhochschule Nordwestschweiz in Muttenz, klärt über die Grundkonzepte des Verkehrswesens auf. Er führt aus, wie das Verkehrswachstum jenes der Bevölkerung weit übersteigt, was offensichtlich eine Überlastung des Strassennetzes zur Folge hat. Jedoch führe ein Kapazitätsausbau der Nationalstrassen nur kurzfristig zu ihrer Entlastung, meint der Hochschulvertreter. Die dadurch kürzere Reisezeit generiere Neuverkehr, oft von ehemaligen ÖV-Nutzern. Somit steige der Leistungsverkehr im Hauptverkehrsnetz an, jedoch gewollt, denn das löse den Druck von den Regionalstrassen.

Katrin Schönenberger, Vertreterin des aargauischen Departements Bau, Verkehr und Umwelt, erklärt die durch den Bund vorgegebenen Planungsgrundlagen mit Raumkonzept, Richtplan und Mobilitätsstrategie. Grundsätzlich sei das Hauptziel ein schweizweites Mobilitätssystem, das funktioniert. Während der Kanton Aargau das Kantonsstrassennetz sowie die regionalen Verkehrsachsen plane, seien die Kantone bezüglich der Schnittstellen von den Autobahnanschlüssen zu den kantonalen Verkehrsachsen in engem Kontakt. In der Mobilitätsstrategie berücksichtige der Aargau sowohl den mobilen Individualverkehr (MIV) wie auch den öffentlichen Verkehr (ÖV).

Der stellvertretende Direktor des Bundesamts für Strassen (ASTRA), Erwin Wieland, stellt die konkrete Abstimmungsvorlage vor. In einem Rückblick zeigt er auf, wie bedeutsam die Nationalstrassen für die Schweizer Mobilität sind. Während sie bloss drei Prozent der Länge am gesamten Strassennetz einnehmen, so würden ganze 45 Prozent der täglichen Verkehrskilometer darauf zurückgelegt. Ein Ausbau sei aufgrund von Kapazitätsausschöpfung vorgeschlagen worden. Alternativen wie Pannestreifennutzung, ein Ampelsystem bei der Autoeinfahrt oder eine zeitliche Verlagerung der Personenkilometer seien bald erschöpft oder nicht funktional. Von den Volksvertretern müsse eine Gewichtung der Vor- und Nachteile durch eine Kosten-/Nutzen-Analyse gemacht werden. Die sechs Projekte würden neue Tunnelbauten bei Basel, Schaffhausen und St. Gallen sowie anderweitige Engpassbeseitigungen jeweils auf der A1 zwischen Le Vengeron und Nyon, Bern-Wankdorf und Schönbühl und zwischen Schönbühl und Kirchberg umfassen. Die Kosten lägen dabei bei 4,9 Milliarden Franken, finanziert aus dem dafür vorgesehenen Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF), so Wieland.

Anschliessende Podiumsdiskussion

Auf die fachlichen Erläuterungen zum Nationalstrassenausbau folgt die überparteiliche Podiumsdiskussion. Moderiert wird sie vom ehemaligen Politikchef der Aargauer Zeitung Mathias Küng. Den Vorlagebefürwortern Ständerätin Marianne Binder (Die Mitte) und Norbert Stichert (FDP) stellen sich Gian von Planta (GLP) und Stefan Dietrich (SP) entgegen.

Auf den Umstand, dass die fehlenden Kapazitäten der Nationalstrassen ein Ausweichen in umliegende Dörfer nach sich ziehen, reagiert Stefan Dietrich damit, dass eine Ursachenbekämpfung nicht der richtige Ansatz sei. Schweizweit 1,4 Millionen tägliche Fahrzeugbewegungen seien im Hinblick auf die Klimaziele 2050 nicht vertretbar. Mit dem Erhöhen der Kapazität und somit einem langfristigen Anstieg des Pendelverkehrs setze man eine falsche Priorität.

Als Alternativen zu den aktuell herrschenden Stauverengungen schlägt Gian von Planta neue Modelle wie das Mobility-Pricing oder das Stärken des Öffentlichen Verkehrs vor. «Wenn der politische Wille hier ist, dann geht das.», so der GLP-Politiker. Auf den Hinweis, dass man künftig auch selbstfahrende oder umweltfreundliche Elektroautos in Betracht ziehen müsse, entgegnet er, dass ein Anwachsen des Individualverkehrs Platz brauche, den man nicht schaffen könne oder wolle. Man müsse jetzt einen Richtungsentscheid treffen. Die Zentren sowie der Schienenverkehr sollten vermehrt gestärkt werden.

Marianne Binder startet mit einer Darstellung aus ihrer Kindheit, wie sie mit ihren Eltern nach Italien in die Ferien gefahren wären, in einer Schweiz ohne Autobahn, was sich über Stunden hingezogen hätte. Dann, auf der Autostrade per l'Italia, sei es viel schneller weiter nach Süden gegangen. Sie meint, auch im Hinblick auf die Schweizer Klimaziele, dass das Auto nicht verteufelt werden dürfe und man den ÖV nicht gegen den Individualverkehr ausspielen sollte. «Das eine tun, das andere nicht lassen», sagt sie. Umweltschutz sei wichtig, doch diese sechs Engpässe stellten nach wie vor ein Problem dar, welches einer Lösung bedürfe.

Der SP-Politiker bekräftigt, dass das Zubetonieren der Landschaft, der dabei entstehende Feinstaub sowie die Lärm- und Feinstaubverschmutzung ernst zu nehmende Probleme seien. Dem sollte man, auch als Zivilperson entgegenwirken und versuchen, sich von der im Moment problematischen «Eine Person, ein Auto» Gegebenheit zu lösen. Als Beispiel erwähnt er eine App, die in Tel Aviv Anwendung findet und Carpooling ermöglicht.

Zu der CO₂-Problematik der Personenwagen wendet Norbert Stichert ein, dass die Autos gleich hohe Treibhausgaswerte aufweisen wie Züge. Zudem trage besonders der heute bestehende Stau zu diesen Emissionen bei. Diese Abstimmung habe also keinen direkten Zusammenhang mit der Klimaproblematik. Das Konzept der Mitfahrgelegenheiten sei weiter nicht überall sinnvoll oder möglich. Wichtig sei, dass das Grundbedürfnis «Mobilität» in der Schweiz gedeckt sei. Man habe das Strassengeflecht in den Fünfzigerjahren geplant, weshalb in unterschiedlich entwickelten Regionen zwangsläufig Engpässe entstanden seien und die Infrastruktur Nachholbedarf habe. Bezüglich der Kosten bestärkt der FDP-Politiker, dass diese 4.9 Milliarden Schweizer Franken aus dem zweckgebundenen Fonds finanziert würden und somit keine Abstriche bei anderen Ausgaben gemacht werden müssten.

Daraufhin meint Dietrich, dass die Kosten schätzungsweise um 30 Prozent steigen würden. Zudem gäbe es Folgekosten dieser Projekte in der Höhe von 17.3 Milliarden Franken. ASTRA-Vertreter Wieland wird hinzugezogen und wirft ein, dass diese 30 Prozent «Ohnehin-Kosten» seien, die dem Projekt nicht angerechnet werden könnten.

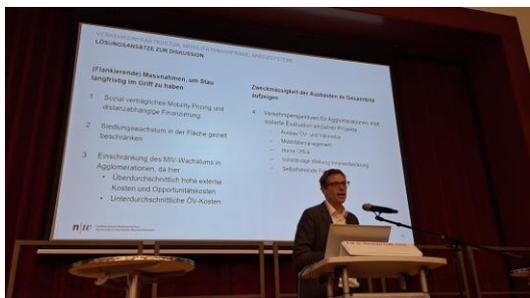
Binder wendet ein, dass diese Kostendiskussionen nie enden würden und bestärkt abschliessend nochmal, dass eine gesamthafte Verbesserung der Situation gefragt sei. Es sei ein nationales Projekt, dass man aus Solidarität unterstützen müsse, auch im Gedanken daran, dass der Verkehr nicht in den Agglomerationen versickert und die Transportsicherheit erhöht wird. Dietrich meint dagegen, mit diesen Projekten werde kein Problem gelöst, sie seien intransparent, extrem teuer und nicht umweltfreundlich. Dass die Investition in Infrastruktur wegen der wachsenden Schweizer Bevölkerung sowie die Mobilitätsförderung zwingend notwendig ist, vertritt Stichert. Von Planta meint, dass das Besiegen des Staus mit Symptombehandlung nie gelingen und der Ausbau bloss zu mehr Verkehr führen würde.

Die organisierenden Ortsparteien erfreuten sich an den gut gefüllten Reihen und der sachlich und anständig geführten Diskussion. Dass auch in der Region durchgeführte Veranstaltungen über eine Abstimmungsvorlage gut besucht werden, zeugt von einer gelebten Demokratie.

Medienkontakt:

Guhl Bernhard, 079 337 80 50, bernhard.guhl@die-mitte-rohrdorf.ch

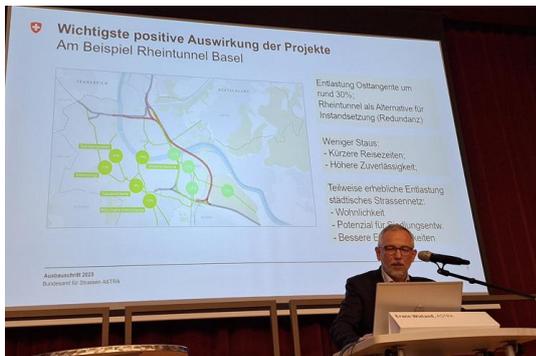
Fotos



Erath



Schönenberger



Wieland



Podium