

Strassenbau à la Helvetia: Misswirtschaft oder Kalkül?

Strassenbaustellen in der Schweiz sind wegen ihrer Häufigkeit und Dauer ein ewiges Ärgernis. Ich bin inzwischen so weit, dass ich behaupte, die Schweiz müsse gar keine Grenzposten mit der Schweizer Fahne mehr betreiben. Sobald ich aus dem Ausland zurückkehre und helvetischen Boden befahre, merke ich an den Baulatten, dass ich wieder in der Schweiz bin—und die Baulatten sind ja auch in den Landesfarben gehalten. Männiglich und fraulich fragt sich, was wahrhaft hinter dieser Strassenbewirtschaftung steckt.

Kürzlich musste ich ins Elsass. Ich entschied mich, wieder mal über den Bözberg zu fahren. Welch zeitraubender Fehler! Auf dieser Passstrasse zwischen Brugg und Frick, etwas enger gefasst zwischen Umiken und Effingen, bremsten sage und schreibe vier Baustellen meine Fahrt immer wieder von Neuem ein. Die grüne Welle mag ja in der Politik von Parteien fast jeden Spektrums folgsam befolgt werden, im Strassenverkehr sucht man sie vergebens. Eigentlich logisch: In der Politik steht sie für Verhinderungspolitik, im Strassenverkehr würde sie für Verkehrsfluss stehen – das kratzt sich!

Jahr für Jahr das gleiche Bild

Auf jeden Fall bestätigte sich am Bözberg, wie an vielen anderen Orten auch, was ich ein jedes Mal feststelle, wenn ich aus dem Ausland heimkehre:







Man müsste keine Grenzstellen mit Landeswappen betreiben. Wenn immer ich von Baulatte zu Baulatte gedrosselt werde, die immerhin in den Landesfarben gehalten sind, weiss ich: «Ich bin wieder in der Schweiz!» Nicht minder auffällig: Viele dieser Strassenbaustellen sind immer noch anzutreffen, wenn ich ein oder sogar zwei Jahre später wieder auf der gleichen Strecke unterwegs bin. Zwangsläufig drängt sich die Frage auf: «Was läuft da schief, welches Kalkül steckt dahinter?»

Es geht auch anders

Was im Ausland immer wieder zu beobachten ist: Wo immer das Strassennetz in privater Hand ist, und wo eine Maut entrichtet werden muss, werden Belagsarbeiten zügig vorangetrieben. Klaro, denn: Wenn kein Verkehr drüber fliesst, stockt der Geldfluss. Ganz anders in der Schweiz, wo das Finanzierungsmodell des Strassenverkehrs dauernde Einnahmen verspricht, egal ob der Verkehr fliesst, staut oder ausbleibt. Trotzdem sind mir mautfreie Strassen natürlich lieber. Begrüssen würde ich es aber, wenn sich etwas an der Grundeinstellung zu dieser Thematik ändert. Stau und Umwegverkehr belasten die Umwelt in ganz erheblichem Masse. Sie verursachen auch einen volkswirtschaftlichen Schaden, den man nicht unterschätzen sollte. Dass es selbst in der Schweiz anders gehen könnte, durfte ich kürzlich auf der A1 auf Aargauer Kantonsgebiet feststellen. Hier wurde auf verschiedenen Streckenabschnitten ein neuer Belag eingebaut, und es ging – man/frau staune – wirklich zügig voran. Geht doch!

Die Kräfte bündeln

Zurück zum Bözberg: Vier Baustellen also, in Abständen von ein, zwei Kilometer. An jeder Baustelle sieht man dann vielleicht zwei, drei Schnäuze, die mit Arbeiten beschäftig sind. Warum nicht Abschnitt für Abschnitt nacheinander mit der gebündelten Kraft aller an dieser Stecke beschäftigten Arbeiter abwickeln? Sie kämen mit Sicherheit schneller voran. Der Verkehr wiederum würde immer nur an einer Stelle aufgehalten. Das würde dem Eindruck entgegenwirken, dass in der Schweiz jede noch so kleine Strassenbaustelle den Status eines Jahrhundertwerks erlangt.

Ein schwaches Argument

Was in der Schweiz immer wieder zu beobachten ist: Von einem Dorf zum anderen stösst man auf Baustellen. Damit werden ganze Regionen zum Stillstandsgebiet. Eine bessere Koordination im Zeitalter von Datenbanken sollte doch auch hier möglich sein. Wer das vorbringt, bekommt indes das Argument zu hören: «Wenn die Gemeindeversammlung ein Projekt abgesegnet hat, müssen wir es zeitnah umsetzen, sonst fällt es wieder aus dem Budget raus.» Sorry, diese Argumentation überzeugt mich nun überhaupt nicht. Man könnte einmal gesprochene Gelder auf einem separaten Konto deponieren, um es bei der Realisierung des Vorhabens abzugreifen. Sinngemäss spricht man in solch einem Fall ja auch vom Freizügigkeitskonto. Damit liesse es sich auch vermeiden, dass ein frisch eingebauter Belag nach kurzer Zeit wieder aufgerissen werden muss, weil da plötzlich noch eine Leitung neu verlegt werden muss.

Grosser Respekt für die Bauarbeiter, weitaus weniger für PlanerInnen

In diesem ganzen Kontext möchte ich die Wertschätzung für Bauarbeiter nicht ausser Acht lassen. Wie sie

bei Wind und Wetter, zur Zeit bei Gluthitze, ihr Tagewerk verrichten, verdient höchste Anerkennung. Das beschriebene Problem ist ausschliesslich in den Teppichetagen der Politik und Beamtenstuben zu verorten. Hier wäre ein Gesinnungswandel durchaus vonnöten. Denn immerhin stehen sie in Diensten des Volkes, verschleudern deren Geld. Für Misswirtschaft und eine Behinderungspolitik sollte da eigentlich kein Raum sein!

Aufträge gäbe es wahrlich genug!

Sollte andererseits die Bewirtschaftung der Strassenbaustellen darauf abzielen, die Auftragslage von Tiefbauunternehmen auf lange Sicht zu sichern, sei folgendes angemerkt: Ich gönne jeder Firma eine gesunde Auftragslage. Die zeitliche Verschleppung von Unterhaltsarbeiten sollte aber nicht dafür herhalten müssen. Denn: Aufträge gäbe es wahrlich genug! Wir alle wissen, dass die Verkehrsinfrastruktur dem Bevölkerungs- und Verkehrswachstum weit hinterherhinkt. Die Staustunden steigen von Jahr zu Jahr massiv, wie wir erst kürzlich wieder erfahren durften. Der Nachholbedarf ist gewaltig. Und all jenen, die sich vehement gegen die Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die wahren Bedürfnisse, die sie ja mannig- und frauigfaltig mitverantworten, stemmen, sei ein Beispiel zu Bewusstsein gebracht: Zwischen Lausanne und Morges ist vor Jahren der Pannenstreifen als dritte Spur bei dichtem Verkehr freigegeben worden. Ich erinnere mich, als ob es gestern gewesen wäre, wie der damals zuständige, grüne Regierungsrat des Kantons Waadt an einer Versammlung eingestehen musste: «Seit der Freigabe dieser dritten Spur hat sich die Luftbelastung merklich verbessert, die Staustunden sind gesunken und auch die Unfallhäufigkeit hat abgenommen.»