

Autobahnausbau

Meiereien

Die Mücke

Der Nachrichtensprecher aus dem Radiowecker holt mich frühmorgens aus dem Bett. Ich habe schlecht geschlafen. Eine Mücke hat mich belästigt. X-mal habe ich versucht, sie zu erwischen; ebenso viele Male ist sie mir im Dunkeln entwischt. Wo ist sie jetzt? Ich mache Licht und entdecke die Übeltäterin. Sie hängt direkt über dem Kopfkissen an der Decke. Was ich als Provokation empfinde. Diesmal kommt sie mir nicht davon. Ich nehme das kleine Arvenkissen, steige auf das Bett und schicke mich an, die satte Mücke mit einem gezielten Wurf von der Decke zu holen.

Ich muss mich konzentrieren und achte deshalb nicht darauf, was der Nachrichtensprecher sagt: Dass der Krieg im Nahen Osten weitergeht, dass Israel in der Nacht eine Hamas-Kommandozentrale in Gaza angegriffen und die Hisbollah Raketen in Richtung Haifa gefeuert hat, dass Israel die UNO-Friedenstruppen im Libanon für überflüssig hält. Dass es wieder viele Tote und Verletzte gegeben hat. Dass sich das Leiden der Menschen fortsetzt.

Das alles höre ich nicht. Denn meine Aufmerksamkeit gilt einzig und allein der Vergeltung gegen die fette Mücke, die meinen Schlaf gestört und mir Blut abgezapft hat. Es gilt, den Wurf überraschend, präzise und dosiert auszuführen. So, dass die Mücke keinerlei Schaden mehr anrichten kann und Decke und Kissen sauber bleiben. Der Vergeltungsschlag gelingt. Die Mücke fällt unspektakulär und ohne Blutspuren zu hinterlassen auf den Boden. Ich lese sie auf und entsorge sie. Jetzt habe ich Zeit für die Nachrichten.



Jörg Meier
joerg.meier@chmedia.ch

Apropos

«Ben Hur» und die Nacht danach

Es war wohl doch keine so gute Idee, mit meinem 10-jährigen Sohn «Ben Hur» zu schauen. Natürlich sah ich mich als cineastischen Bildungsvormittler. Und man lernt ja auch was über die Römer und die damalige Zeit im besetzten Galiläa. Ich gebe aber zu, dass ich den Film auch schon lange nicht mehr gesehen und einige Details nicht mehr präsent hatte.

In der Nacht dislozierte mein Sohn irgendwann aus seinem Zimmer unter die elterliche Decke. Ein Albtraum, hiess es des Morgens. Wegen «Ben Hur»? Er bestätigte. Ich wollte es genauer wissen. Wegen der Brutalität auf den Galeeren und der Seeschlacht? Wegen dem grausamen Wagenrennen und dem verstümmelten Gegenspieler Ben Hurs? Wegen der Szenen im Tal der Aussätzigen? Noch während ich fragte, hinterfragte ich mich selber. Seine Antwort lautete dann: Wegen der Kreuzigung von Jesus. Es ist schon ein unglaublich starker Film, keine Frage. Mein Sohn jedoch fand ihn «gar nicht so cool».

Arno Renggli

Eigene Experten widersp

4,9 Milliarden Franken sollen in den Ausbau der Autobahnen investiert werden. Der Verkehrsminister sagt, damit

Catherine Duttweiler

Die Argumente im Abstimmungsbüchlein zum Ausbau der Nationalstrassen sind unmissverständlich: Der Bundesrat wolle die «Sicherheit erhöhen», heisst es prominent auf Seite 20. Denn die Vorlage erhöhe «die Sicherheit sowohl auf den Autobahnen als auch in den Städten und Dörfern nahe der Autobahn». Auch der Direktor des Bundesamtes für Strassen (Astra), Jürg Röthlisberger, wirbt in Vorträgen mit dem «Sicherheitsgewinn». Es ist ein schlagendes Argument: Wer ist schon gegen mehr Verkehrssicherheit?

Doch die Pauschalaussage der Behörden ist doppelt irreführend. Erstens gibt es auf Autobahnen ohnehin relativ wenig Unfälle, wie aus einer neuen Analyse des Astra hervorgeht: 2020 bis 2022 konnten nur gerade 3 Prozent der Unfallschwerpunkte in der Schweiz auf Autobahnen ermittelt werden, Tendenz sinkend. Das Astra ortet auf Autobahnen denn auch «wenig Handlungsbedarf», wie es selber schreibt.

Sicherheit erhöht sich nur in St. Gallen markant

Zweitens wirkt sich ein Spurausbau meist negativ auf die Sicherheit aus, wie das 85-seitige «Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen» des eigenen Bundesamtes belegt. Die 30 darin analysierten neuen Nationalstrassenabschnitte seien nicht nur schädlich für die Umwelt und für den öffentlichen Verkehr, heisst es da unmissverständlich. Sie wirkten sich auch mehrheitlich negativ auf die Sicherheit des Autoverkehrs aus, schreiben die Experten. Wie aus den Faktenblättern hervorgeht, wird nur ein Sechstel der Projekte si-



Bundesrat Albert Rösti kämpft für den Autobahnausbau.

Bild: Keystone

cherer: Mehr Spuren führen zu mehr Unfällen und zu mehr Unfallschwerpunkten. Die Analyse wurde im Dezember 2022 vom Astra erstellt.

Auch bei vier der sechs Ausbauten im Umfang von 4,9 Milliarden Franken, über die das Volk am 24. November abstimmen wird, ist die detaillierte Sicherheitsbilanz der Astra-Experten nicht etwa positiv, sondern neutral bis klar negativ. So werden die zusätzlichen Spuren bei den zwei Berner Projekten deutlich mehr Unfälle verursachen und erfordern einen Mehraufwand für die «polizeiliche Verkehrsregelung und Überwachung», wie es im Bericht heisst: Er erteilt den beiden Bauten die Gesamtnote -8 und -9 Punkte. Auch in Nyon ist die Bilanz negativ. Da der Fäsenstautunnel in Schaffhausen richtungsgetreut gebaut werden soll, halten sich dort positive und negative Auswirkungen für die Sicherheit die Waage, ähnlich wie beim Rheintunnel, wo die Bilanz leicht positiv ausfällt. Nur gerade beim Rosenbergtunnel in St. Gallen, wo eine komplett neue Tunnelröhre ge-

plant ist, würde sich laut Astra-Experten die Sicherheit für Autofahrende mit +20 Punkten stark verbessern.

Aufgrund der Widersprüche prüfen derzeit mehrere Verkehrsorganisationen eine Abstimmungsbeschwerde, wie Markus Heinzer vom «Verein Spurwechsel» bestätigt. Dieser koordiniert seit vielen Jahren die Aktivitäten lokaler Komitees, welche den Autobahnausbau im ganzen Land bekämpfen. Ein Astra-Sprecher relativierte gestern auf Anfrage die eigenen Bewertungen: Diese basierten «immer auf Annahmen und vereinfachenden und teilweise monetarisierten Modellen», etwa wegen zusätzlich gefahrener Autobahnkilometer. Dies sei für ihn «kein Widerspruch».

Das Sündenregister von Röstis Bundesämtern

Heinzer jedenfalls überprüft auch andere Aussagen des Astra. Denn weitere Schlagzeilen zeigen, dass es das Astra nicht so genau mit den Fakten nimmt. Zuerst musste es in der NZZ die hohe Zahl der Stautunden als «Hilfsgrösse» relativieren, die nach einem veralteten Ansatz von 2009 berechnet wird. Letzte Woche korrigierte das Bundesamt für Raumplanung in einer Studie die Folgekosten des Autoverkehrs für Gesundheit und Umwelt auf fast den doppelten Betrag, ein Resultat, das Rösti laut «NZZ am Sonntag» eigentlich erst nach der Abstimmung veröffentlichen wollte. Einen Tag später wurde schliesslich bekannt, dass die Gesamtkosten für die sechs Autobahn-Projekte genau genommen 5,8 statt 4,9 Milliarden Franken betragen, wenn sämtliche Zusatzaspekte wie Lärmschutz und Abwasser berücksichtigt werden.

Wie PR-Agenturen die Kommunikation des Bundesamtes für Strassen prägen

Catherine Duttweiler

Das Ausmass erstaunt: Allein das Büro Farner hat in den letzten Jahren für das Astra Aufträge in der Höhe von 8,2 Millionen Franken ausgeführt. Das zeigen die Auftragslisten, in welche CH Media letzte Woche mit Berufung auf das Öffentlichkeitsprinzip Einblick nehmen konnte. Das bekannte Zürcher Büro rühmte sich einst, es könne «für eine Million Franken aus jedem Kartoffelsack einen Bundesrat machen». Vor zwei Jahren hat die Agentur die zunächst als chancenlos geltende Bundesratskandidatin Elisabeth Schneider-Baume erfolgreich gecoacht und in die Landesregierung gehievt. Jetzt hat Farner Consulting das Astra unter anderem beim umstrittenen Ausbau der A1 auf acht Spuren sowie beim Bypass Bern beraten, wie aus internen Dokumenten hervorgeht.

Doch Farner ist nur eine Agentur von vielen, die vom Astra profitieren. Auch andere kümmern sich intensiv um die Öffentlichkeitsarbeit der Strassenbauer: Die Politberater von FurrerHugi figurieren ebenso auf der «Lieferantenliste» wie Infrakom, welche sich auf die Kommunikation besonders umstrittener Projekte im Bereich Geothermie und Strassenbau konzentriert. Über 2,1 Millionen Franken kassierte diese Firma in den Jahren 2022 und 2023 für Arbeiten zum Rheintunnel in Basel sowie für den By-

pass Luzern. In Biel bemühte sich die Firma Gebel letztes Jahr für knapp 100'000 Franken, die Akzeptanz für den Ausbau und die Sanierung der N5 zu steigern. Die Firma Generis schliesslich hat in den letzten Jahren vom Astra über drei Millionen Franken eingestrichen, unter anderem für die kommunikative Begleitung der Stadtautobahn in St. Gallen sowie des Fäsenstautunnels in Schaffhausen, der ebenfalls zu den Referendumsprojekten zählt.

Auf Anfrage bestätigt das Astra jährliche Gesamtausgaben für die Öffentlichkeitsarbeit von über fünf Millionen Franken, Tendenz steigend. Tatsächlich dürften die Ausgaben noch höher liegen. Wegen einer Informatikumstellung, relativiert ein Sprecher, seien bei dieser Aufstellung nicht alle PR-Arbeiten für das Astra berücksichtigt worden.

Das Ergebnis der teuren Arbeiten sind Sprachregelungen und Tricks – nicht nur bezüglich «Sicherheitsgewinn». Beispielsweise:

– Die sechs Ausbauprojekte werden kleingeredet. Es werde «kein einziger zusätzlicher Meter Autobahn gebaut», erklärt der Astra-Direktor immer wieder. Tatsächlich werden 400'000 m² Landwirtschafts- und Grünflächen zubetoniert. Das Astra selber spricht von einer «Kapazitätserweiterung».

– Die zusätzlichen Spuren werden als «Engpassbeseitigung» verkauft. Dabei verschweigt das Astra den Mehrverkehr, der laut Experten durch den Ausbau der Autobahnen entsteht und nach kurzer Zeit wieder zu neuen «Engpässen» führt. Astra-interne Projektunterlagen dokumentieren, dass nach der Einweihung der zusätzlichen Spuren bei Nyon eine kontinuierliche Steigerung des Verkehrs von 14 Prozent pro Jahr zu erwarten ist – auf über 40'000 zusätzliche Fahrzeuge nach zehn Jahren.

– Schliesslich werden – ein bekannter Kniff – die konkreten Pläne für die drei Auflageprojekte in Bern und Schaffhausen derzeit zurückgehalten – «aus Respekt vor dem demokratischen Meinungsbildungsprozess», so die Begründung des Astra. Erst nach der Abstimmung wird bekannt, wie die Ausbauprojekte aussehen.

Zwar beteuerte das Bundesamt auf Anfrage, die PR-Büros hätten nur an einzelnen Projekten mitgearbeitet und würden sich am Abstimmungskampf nicht beteiligen. Den Beweis dafür aber konnte oder wollte das Astra trotz öffentlichem Interesse nicht antreten. Es liess am Freitag ausrichten, es brauche rund acht Tage Zeit für die Zusammenstellung der angeforderten Unterlagen.

Die Berner Ausbauprojekte – hier die Autobahn A1 zwischen Bern-Wankdorf und Schönbühl – werden vom Astra punkto Sicherheitsgewinn besonders schlecht bewertet. Bild: Dlovon Shaheri

