Unterhalt im Nationalstrassenbau

Autor(en): **Michaud, Olivier**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): **- (1997)**

Heft 1

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-957633

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

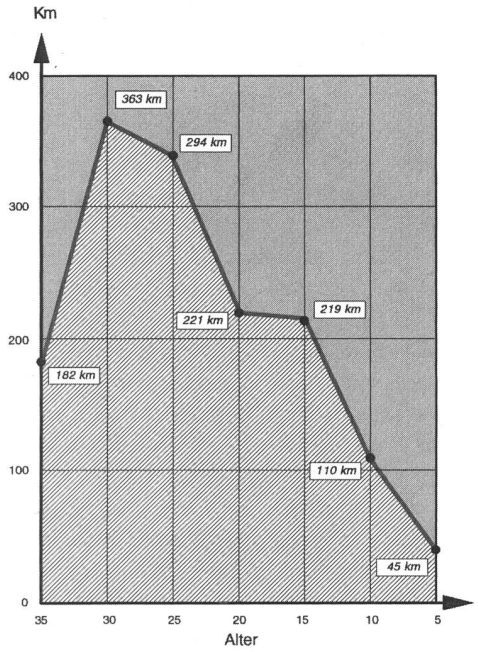
Unterhalt im Nationalstrassenbau

▶ **Olivier Michaud**

Industrialisierte Länder zeichnen sich durch ein grosses Bedürfnis an gut funktionierenden Infrastrukturen aus. Nie hat die Schweiz soviel geplant und gebaut wie in den vergangenen 50 Jahren. Verkehrs- und Kommunikationsnetze öffnen den Kulturen die Türen zur Welt. Die Ferne ist in unmittelbare Nähe gerückt.

Das Startzeichen zur Infrastruktur Nationalstrasse wurde mit der Annahme des Art. 36bis der Bundesverfassung vom 6. Juli 1958 gesetzt und durch den Netzbeschluss von 1960 konkretisiert. Das älteste bedeutende Teilstück wurde im Hinblick auf die EXPO im Jahre 1964 zwischen Genf und Lausanne eröffnet. Seither sind die Bauarbeiten pausenlos vorgerückt und 85,5% des Netzes in Betrieb. Zwei Drittel der Nationalstrassen sind in der Zwischenzeit älter als zwanzig Jahre (siehe Grafik). Um die Substanz des grössten Bauwerkes, mit dem sich der Bund je zu befassen hatte, zu erhalten, sind laufende Erhaltungsmassnahmen mit entsprechendem finanziellen Aufwand unabdingbar.

Altersstruktur der Nationalstrassen Ende 1995



Auch wenn die Autobahnen nur 2,6 Prozent der Gesamtlänge des geplanten schweizerischen Strassennetzes ausmachen (1850 km von 72'000 km), so wickeln sich tagtäglich doch 30 Prozent des Verkehrs auf ihnen ab. Obwohl das Verkehrsvolumen in unerwartetem Masse zugenommen hat, wird das Netz den Bedürfnissen unserer Zeit in erstaunlicher Weise gerecht. Möglichst viel Verkehr wird auf möglichst kleinem Raum abgewickelt. Grössere Netzanpassungen und -erweiterungen drängen sich zur Zeit nicht auf. Andererseits sind wir mit dem Umstand konfrontiert, dass der Verkehrsträger Nationalstrasse ursprünglich auf ein geringeres Volumen zugeschnitten wurde und heute entsprechend auf die «Überlast» reagiert.

Insbesondere ältere Teilstrecken weisen als Folge der permanenten Belastung durch Fahrzeuge und Klima erhebliche Schäden auf. Bund, Kantone und Politiker sind gefordert, Qualität und Substanz dieser für die Schweiz bedeutenden Infrastruktur optimal zu erhalten. Der Unterhalt ist damit sowohl technisch wie finanziell zu einem zentralen Thema geworden und wird es in den kommenden Jahren auch bleiben. Bund, Kantone und die Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) arbeiten zur Zeit an einem System für das Management der Strassenerhaltung (MSE), welches aufzeigt, welche Massnahmen zu welchem Zeitpunkt durchgeführt werden sollen, um mit möglichst geringen Kostenfolgen die Leistungsfähigkeit des Netzes zu erhalten. Grundlage des MSE sind komplexe Datenbanken wie beispielsweise STRADA-DB (Strassendaten- Daten- bank) und KUBA-DB (Kunstbauten-Datenbank), das unter der Federführung des Bundes zusammen mit den Hochschulen, den Berufsverbänden und vor allem den Kantonen entwickelt und betrieben wird.

Entretien des routes nationales
Les pays industrialisés se caractérisent par un grand besoin en infrastructures efficaces et bien entretenues. Jamais la Suisse n'a autant planifié et construit qu'au cours de ces cinquante dernières années. Grâce au développement des transports et des voies de communication, les différentes cultures ont accès au reste du monde. Ce qui était hier très éloigné se trouve désormais à notre porte.
Les dépenses prévues (340 millions pour 1997) ne suffisent pas à conserver un réseau routier national de qualité à long terme. D'ici 2007, nous devons envisager des contributions annuelles de près de 800 millions de francs pour le maintien du milieu bâti existant.

▶ **Olivier Michaud, Direktor Bundesamt für Strassenbau/Office fédéral des routes**

Seit Beginn der Nationalstrassenrechnung im Jahre 1959 haben Bund und Kantone nominell rund 40 Milliarden Franken (Stand Ende 1996) in Projektierung, Bauleitung, Verwaltung, Landerwerb und Bauarbeiten investiert. Das entspricht heute einer Realsumme von 70 Milliarden Franken. International rechnet man für den baulichen Unterhalt und die Erneuerung mit 1 bis 2 Prozent des Wiederbeschaffungswertes. In der Schweiz sind für das Jahr 1997 Unterhaltsarbeiten im Rahmen von nur 340 Millionen Franken geplant. Der jährliche Mittelbedarf für den Unterhalt würde heute gut 500 Millionen Franken betragen. Im internationalen Vergleich ist dieser Betrag sogar unterdurchschnittlich. Die vorgesehenen Aufwendungen (1997 340 Millionen) genügen für den Erhalt eines qualitativ hochstehenden Nationalstrassennetzes langfristig nicht. Auf den Zeithorizont 2007 müssen wir für die Substanzerhaltung mit Beträgen von rund 800 Millionen Franken jährlich rechnen.

Die Kosten für den Betrieb und den Unterhalt werden aufgrund eines Verteilschlüssels vom Bund und den Kantonen getragen. Die Kantone können die finanziellen Mittel für den Unterhalt nicht mehr im gewünschten Mass aufbringen und haben Mühe, ihren kantonalen Anteil zu tragen. Politiker, Wirtschaftsvertreter, Bund und Kantone sind gefordert, sinnvolle Lösungen auszuarbeiten, um die Infrastrukturen auf lange Sicht optimal zu erhalten. Das Bundesamt für Strassenbau, das die Koordination und Oberaufsicht über die Nationalstrassen ausübt, passt sich den aktuellen Bedürfnissen an und räumt dem Unterhalt entsprechende Priorität ein. ■