



3. Kl.-Strasse



4. Kl., Fahrweg



5. Kl., Feld-, Wald-, Veloweg

Mit anderen Worten: In den vergangenen Jahrzehnten ist vor allem die Anzahl der siedlungsorientierten bzw. für die Erschliessung notwendigen und nicht jene der verkehrsorientierten Strassen angestiegen.

Rechnung geht auf – oder eben doch nicht?

Gemäss BFS erstreckten sich die Gemeindestrassen im Jahr 1972 auf einer Länge von gut 42'500 Kilometer. Das waren rund 9'000 Kilometer weniger als nach Einstellung der Aktualisierung durch das BFS im Jahr 1984. Wird nun vom Gesamttotal laut ARE/Bafu-Bericht ausgegangen, hätte das Gemeinde- bzw. Lokalstrassennetz von 1985 bis 2003 demzufolge um 50'700 Kilometer zugenommen und im Jahr 2003 mit 102'200 Kilometer quasi eine Verdoppelung seines Stands von Ende 1984 erfahren. Zusammen mit dem Streckennetz der National- und Kantonsstrassen (1'760 km und 18'090 km) hätte eine Gesamtlänge des schweizerischen Strassennetzes von 122'050 Kilometer resultiert.

Obschon diese Rechnung auf den ersten Blick logisch und einfach erscheint, hält sie einer genaueren Überprüfung nicht stand: Die Daten von ARE und Bafu ergeben sich nicht aus Messungen, sondern aus der Erfassung der flächendeckenden Einträge auf den Landeskarten von Swisstopo. Dazu sagt Reto Camenzind vom ARE: „Unsere Zahlen stellen eine Grössenordnung dar und sind nicht mit den BFS-Angaben vergleichbar.“ Ebenso wenig gehe aus besagtem Bericht hervor, von welchen Verkehrsmitteln die Lokalstrassen und Wege tatsächlich benützt werden.

Fazit: Es bleibt auch weiterhin und auf unbestimmte Zeit eine offene sowie ungeklärte Frage, welche Gesamtlänge das heutige Gemeindestrassennetz in der Schweiz tatsächlich aufweist. Dies ist ein Armutszeugnis für ein Land, das seinen Kuhbestand, die Menge an von Fauna und Flora verursachten und getilgten Treibhausgasen oder die so genannt externen Verkehrskosten sowie vieles andere mehr akribisch inventarisiert und darüber praktisch auf die Kommastelle genau Auskunft geben kann.

Offene methodische Frage

Auch andere methodische Fragen betreffend die ARE/Bafu-Daten zu den Lokalstrassen und Wegen bleiben zurzeit unbeantwortet. Die wesentlichste lautet: „Warum werden die seit 1972 aufgehobenen Lokalstrassen und Wege beim Schlussergebnis nicht in Abzug gebracht und stattdessen die Gesamtsumme der neu erstellten Lokalstrassen und Wege angegeben?“ Diese Frage stellte **strasseschweiz** auch dem ARE, das sie als berechtigt

einstufte und bis Anfang August entsprechende Abklärungen vornehmen sowie Rückmeldung erstatten will. Die Antwort bzw. die Begründung des ARE darf mit Spannung erwartet werden.

Stossend ist ferner, dass mit den *nicht* BFS-konformen Daten, wie sie das ARE und das Bafu im vergangenen November publiziert haben, z.B. vom Schweizer Fernsehen in plakativer Art und Weise verlautbart wurde, zwischen 1972 und 2003 habe in der Schweiz ein veritabler und von jeglicher ökonomischen Entwicklung abgekoppelter Strassenbauboom stattgefunden. Das stimmt in dieser Simplifizierung natürlich nicht, denn: Wer verfolgt hat und sehen will, wie die Schweiz in der genannten Zeitperiode wirtschaftlich aufblühte, kann – sofern er den ARE/Bafu-Daten Vertrauen schenkt – auch problemlos nachvollziehen, dass im Zuge der Siedlungsentwicklung, der fortschreitenden Technologisierung, Motorisierung und Mechanisierung sowie des aufstrebenden Tourismus' nicht nur im Mittelland, sondern vor allem auch im Berggebiet Strassen umklassiert, verbreitert und allenfalls neu erstellt worden sind.

Wenn schon einem Strassenbauboom das Wort geredet wird, dann ist dieser durch die Waldsterben-Diskussion der 1980er-Jahre ausgelöst worden. An vielen Orten war nämlich schlicht die (fehlende) Waldbewirtschaftung die eigentliche Ursache für das damals diagnostizierte Krankheitsbild. Um nun die Wälder kostengünstig bewirtschaften zu können, braucht(e) es schweres Gerät, das nur über gut ausgebaute Waldstrassen transportierbar ist (war).

Nicht Landschaft, sondern Strasse unter Druck

Laut der BFS-Arealstatistik 1992/97 gehen über 93 Prozent der Schweizer Bodennutzung auf das Konto von landwirtschaftlichen (37%), mit Wald und Gehölz versehenen (31%) sowie unproduktiven (25,5%) Flächen. Die Siedlungsflächen machen lediglich gegen sieben Prozent aus. Von diesen Siedlungsflächen nimmt das Strassenareal gut 28 Prozent und von der Gesamtfläche nur knapp zwei Prozent in Anspruch.

Gemäss den offiziellen Angaben des BFS wies das Strassennetz im Jahr 2006 eine Gesamtlänge von gut 71'300 Kilometer auf. Davon waren mehr als 1'700 Kilometer Nationalstrassen, über 18'100 Kilometer Kantonsstrassen sowie rund 51'500 Kilometer (Stand 1984) Gemeindestrassen. Auf diesem gesamten Strassennetz wurden im gleichen Jahr rund 60,4 Milliarden Fahrzeugkilometer (Fzg-km), davon fast 5,6 Milliarden im Güterverkehr, zurückgelegt. Im Jahr 1972 mass die totale Länge des schweizerischen Strassennetzes rund 61'130 Kilometer (Nationalstrassen: 770 km; Kantonsstrassen: 17'860 km; Gemeindestrassen: 42'500 km). Auf diesem Netz wurden damals rund 30,9 Milliarden Fzg-km erbracht, wovon rund 2,5 Milliarden im Güterverkehr.

Angesichts dieser BFS-Zahlen wird deutlich, dass es nicht die Landschaft ist, die wegen der Strassen, sondern dass es vielmehr die Strassen selber sind, die aufgrund des zwischen 1972 und 2006 stark angewachsenen Verkehrsaufkommens unter stets grösseren Druck gerieten. Dies betrifft in erster Linie die Nationalstrassen, die heute mehr als einen

Drittel des Strassenverkehrs aufnehmen. Wurden im Jahr 1972 auf einem Kilometer Strasse noch rund 500'000 Fzg-km geleistet, waren es im Jahr 2006 (beim Gemeindestrassennetz muss auf die BFS-Daten von 1984 zurückgegriffen werden) bereits gut 850'000 Fzg-km. Dies kommt einem 70prozentigen Anstieg innert 34 Jahren gleich, was einer durchschnittlichen Zunahme von über eineinhalb Prozent pro Jahr entspricht. Der Ausbau des Strassensystems ist also weniger schnell gewachsen als die Nachfrage und hinkt dieser, insbesondere was die Nationalstrassen anbelangt, immer noch hintennach.

