

«Die Geschwindigkeitslimiten haben sich grundsätzlich bewährt»

- 15.06.2023
- Automobil Revue
- Raoul Studer

Nationalrat Thomas Hurter ist überzeugt, dass uns die Zukunft zwingt, vermehrt gemeinsame Lösungen für den öffentlichen und den privaten Verkehr zu finden. Raoul Studer Mit der Mobilität kennt sich Thomas Hurter aus. Da macht man dem Schaffhauser Nationalrat der bürgerlichen Partei SVP nicht so schnell etwas vor, ist er doch Linienspilot, Zentralpräsident des Auto Gewerbe Verbands Schweiz (AGVS) und des Automobil Clubs der Schweiz (ACS). Sein Leben ist gewissermassen der Mobilität gewidmet. Er betrachtet das Auto als Fortbewegungsmittel, gleichzeitig fährt er es auch gerne.

Die Technik fasziniert ihn. Zu den Sessionen nach Bern nimmt er hingegen den Zug, zur Arbeit das Auto oder den Zug, je nachdem, wie seine Einsätze als Flugkapitän geplant sind. In seiner Freizeit ist er gern mit dem Velo unterwegs, ein E-Bike hat er noch nicht.

Kein Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen

Laut Hurter haben sich die heutigen Geschwindigkeitslimiten grundsätzlich bewährt, der Verkehrsfluss soll so gut wie möglich garantiert werden und Einschränkungen sollen nur dort stattfinden, wo es auch notwendig sei. Tempo 30 innerorts solle nicht auf Hauptverkehrsachsen gelten.

Hurter hält dieses Tempo nur dort für gerechtfertigt, wo es die Sicherheit erfordere, sonst gebe es Ausweichverkehr. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) wehre sich zu Recht, denn Tempo 30 würde dann für alle gelten, auch für die Velofahrerinnen und Velofahrer. Die Vorschläge des Bundesrats in Bezug auf den punktuellen Ausbau des Nationalstrassennetzes begrüsst der Schaffhauser Nationalrat, denn das Nationalstrassennetz sei in den 1960er-Jahren erstellt worden. In den vergangenen Jahren seien die Kosten seitens der öffentlichen Hand für den Schienenverkehr pro Jahr rund eine Milliarde Franken höher gewesen als für den Personenverkehr auf der Strasse (entspricht 85% der zurückgelegten Personenkilometer, davon 14% öffentlicher Verkehr auf der Strasse), obschon die auf der Schiene zurückgelegten Personenkilometer nur 15 Prozent ausmachen.

Verhindern von Stautunden

«Deshalb ist es an der Zeit, das Nationalstrassennetz anzupassen und fertigzustellen», sagt Thomas Hurter.

Seit 1990 habe sich der Verkehr auf diesem mehr als verdoppelt. Ohne die vorgesehenen Anpassungen stiege die Zahl der Stautunden massiv an. An den künftigen Ausbau der Strasseninfrastruktur müssten auch E-Autos ihren Anteil leisten, denn sie benützten diese ja auch, seien ähnlich gross und teilweise sogar schwerer. Was die Finanzierung von Velowegen angeht, hat die Finanzierung gemäss Hurter vor allem über die Agglomerationsprogramme zu erfolgen, die teilweise auch durch die Automobilistinnen und Automobilisten geäufnet werden. In Zukunft sei zu überlegen, wie sich alle Partizipierenden an der Infrastruktur beteiligen könnten.

«Diese muss schliesslich auch irgendwie finanziert werden», fügt Hurter hinzu.

Klar gegen Road-Pricing

Der Schaffhauser Parlamentarier ist der Auffassung, es sei grundsätzlich zwischen Mobility-Pricing und Road-Pricing zu unterscheiden. Ein Road-Pricing lehnt er ab, denn die Strasse werde schon eigenfinanziert. Wenn man bereit sei, auch im öffentlichen Verkehr (OV) eine möglichst grosse Kostentransparenz zu erstellen, sehe er im Mobility-Pricing einen Weg. Allerdings würde

damit der OV vermutlich um einiges teurer.

Deshalb seien auch gewisse OV-Verbände gegen ein Mobility-Pricing. Was das Verbot von Zulassungen von mit Benzin oder Diesel betriebenen Neuwagen im EU-Raum ab 2035 angeht - ausser sie werden mit klimaneutralen synthetischen Treibstoffen betankt ist man nach Auffassung des AGVS-Zentralpräsidenten glücklicherweise auf die Lösung mit E-Fuels eingeschwenkt. Weltweit gebe es rund 1.5 Milliarden Fahrzeuge, und auch in einigen Jahren seien viele davon noch unterwegs. Wer dem Klima einen guten Dienst erweisen wolle, solle sich überlegen, wie die Fahrzeuge möglichst optimal betrieben werden könnten.

Mit E-Fuel könnte man die bestehenden Fahrzeuge und die vorhandene Infrastruktur weiterverwenden. Dies sei mehr als ökonomisch, meint der SVP-Nationalrat Thomas Hurter.

Boden und Klima sind endlich

Er ist überzeugt, «dass uns die Zukunft zwingen wird, vermehrt gemeinsame Lösungen für den OV und den privaten Verkehr zu finden.» Der Boden und das Klima seien endlich, und durch das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum (beides Treiber der Mobilität) müssten mit der bestehenden Infrastruktur neue Optimierungen und Lösungen gefunden werden. Und das gehe nur gemeinsam.