

«Die Zeit der Wegzölle will niemand mehr»

Regierungsrat Stephan Attiger ist gegen eine Maut am Gotthard. Denn: Auf vielen Kantonsstrassen ist der Verkehr dichter.

Fabian Hägler

Schon einen Monat vor den Sommerferien reichten Matthias Jauslin (FDP/AG), Simon Stadler (Mitte/UR) und Corina Gredig (GLP/ZH) im Nationalrat einen Vorstoss für eine Maut am Gotthard ein. Sie verlangen eine Tunnelgebühr, die um so höher ausfällt, je dichter der Verkehr ist. Am teuersten wäre die Fahrt durch den Gotthard demnach vor Ostern und vor Pfingsten, als es auch dieses Jahr lange Staus gab.

Das Echo auf die Forderung im Aargau war geteilt: Benjamin Giezendanner (SVP) und Maja Riniker (FDP) sprachen sich gegen eine Maut aus, Marianne Binder (Mitte) wollte erst die Folgen prüfen, Gabriela Suter (SP) unterstützte die Idee. Staus am Gotthard dürfte es indes auch nach den Sommerferien geben: Weil der Basistunnel für Personenzüge gesperrt ist und für Güterzüge nur eine Röhre zur Verfügung steht, ist mehr Verkehr auf der Strasse zu erwarten.

Maut ist «unschweizerisch und unsolidarisch»

Inzwischen hat der Bundesrat den Vorstoss für eine Maut am Gotthard beantwortet – er will die Forderung prüfen. Zuerst brauche es aber eine «umfassende Auslegeordnung», in welcher die «Vor- und Nachteile» aller Ideen aufgezeigt werden, schreibt die Landesregierung. Schon festgelegt hat sich der Aargauer Verkehrsdirektor Stephan Attiger: Der Freisinnige ist gegen eine Gotthard-Maut, wie er in seiner Ansprache am 1. Au-



In den Sommerferien gab es am Gotthard fast täglich Staus. Eine Lösung sehen Nationalräte wie der Aargauer Matthias Jauslin (FDP) in einer Tunnelgebühr. Bild: Urs Flüeler/Keystone

gust und in einem Gastbeitrag in der «NZZ» kürzlich darlegte.

«Eine isolierte Maut am Gotthard greift als Verkehrslenkungs-massnahme zu kurz, ist keine nachhaltige Lösung und auch aus regionalpolitischer Sicht problematisch», hielt Attiger fest. Es könne nicht sein, dass «wir einen ganzen Landesteil, das Tessin, mit einer Strassenbenutzungsgebühr vom Rest der Schweiz abschneiden». Das sei «unschweizerisch und unsolidarisch», erläuterte der Verkehrsdirektor seine Position.

Attiger räumt ein: «Die Überlastung des Gotthardtunnels in Fahrtrichtung Chiasso

manifestiert sich in knapp 1500 Stautunden pro Jahr, primär verursacht durch den Freizeitverkehr.» Es sei unbestritten, dass auf der A2 während der Hauptferienzeit, an Feiertagen und an Wochenenden Handlungsbedarf bestehe. Eine nationale Verkehrs- und Mobilitäts-politik müsse aber zwingend das Gesamtnetz betrachten.

Auf vielen Kantonsstrassen ist der Verkehr dichter

Auf vielen weiteren Abschnitten in verschiedenen Regionen der Schweiz gebe es regionale Stau-Hotspots mit einer weit höheren Belastung als am Gotthard, gibt

der Verkehrsdirektor zu bedenken. Dort liege der durchschnittliche Tagesverkehr bei rund 17 000 Fahrzeugen in beiden Richtungen, rechnet Attiger vor und vergleicht dies mit dem Aargau: «Hier verkehren über 26 000 Fahrzeuge pro Tag auf den Zulaufstrecken zu den Zentren etwa im Raum Baden.»

Auf Anfrage liefert das kantonale Verkehrsdepartement weitere Zahlen von stark belasteten Strecken im Aargau. Dabei zeigt sich: Im letzten Jahr war der durchschnittliche Tagesverkehr auf dem A1-Zubringer Lenzburg (30 710 Fahrzeuge), auf der Suhrentalstrasse bei

«Eine Maut am Gotthard ist keine nachhaltige Lösung.»



Stephan Attiger
Regierungsrat

Oberentfelden (24 941), der Autobahnzufahrt Rheinfelden Ost (23 178), der Umfahrung Bremgarten (22 735) oder zwischen Wettingen und Ennetbaden (21 679) deutlich höher als am Gotthard.

Auch die Angaben zur sogenannten Planbarkeit der Reise, die auf Daten von Dauerzählstellen des Bundesamts für Verkehr (Astra) beruhen, relativieren das Stauproblem zwischen Uri und dem Tessin. Die Reisezeit gilt als verlässlich planbar, wenn die Fahrt übers Jahr zur gleichen Uhrzeit am gleichen Wochentag (zum Beispiel Montag 7.30 Uhr) gleich lang dauert.

Dies ist am Gotthard der Fall, auf der A1 im Aargau hingegen nicht.

Das Ziel gilt als erreicht, wenn auf dem Abschnitt pro Jahr in einer Arbeitswoche weniger als 150 Minuten mit unplanbarer Reisezeit auftreten. Es wird knapp verfehlt, wenn der Wert zwischen 150 und 375 Minuten liegt. Mässig verfehlt wird das Ziel bei Abweichungen von 376 bis 600 Minuten, deutlich bei unplanbaren Reisezeiten über 600 Minuten – in diese letzte Kategorie fällt die Strecke zwischen Aarau-West und Birrfeld.

Burkart warnt vor Maut an Baregg oder Gubrist

Attiger ist dagegen, mit einer Tunnelgebühr am Gotthard ein Präjudiz zu schaffen, weil dann andere hoch belastete Regionen in der Schweiz diese Massnahme ebenfalls fordern könnten. «In die Zeit der mittelalterlichen Wegzölle will sicher niemand zurück», hält er fest. An einem Podium in Holziken sprach sich letzte Woche auch Thierry Burkart gegen eine Maut aus.

«Um überhaupt eine Lenkungswirkung zu erzielen, müsste diese sehr hoch sein, wegen fünf oder zehn Franken verzichtet niemand darauf, zur gewünschten Zeit durch den Gotthard zu fahren», sagte der FDP-Ständerat und Präsident des Nutzfahrzeugverbandes Astag. Zudem würde die Politik wohl rasch merken, dass man mit einer Maut einfach Geld hereinholen könne, sagte Burkart und warnte vor Gebühren am Baregg oder Gubrist.

Nachrichten

Brand von Schopf greift auf Haus über



Leutwil Am Freitagabend brannte in Leutwil ein Schopf, wie die Kantonspolizei Aargau mitteilt. Dabei griffen die Flammen auf das Dach des angrenzenden Einfamilienhauses über. Die Feuerwehr konnte den Brand rasch unter Kontrolle bringen. Verletzt wurde niemand, doch es entstand grosser Sachschaden. Die Brandursache ist noch unklar. (dar)

Wohnanhänger gerät ins Schleudern

Safenwil Am Samstagmittag kam es auf der A1 in Richtung Bern zu einem Unfall. Ein Jeep mit Wohnanhänger wollte einen Audi überholen, wobei der Anhänger ins Schleudern geriet. Die Fahrzeuge kollidierten und überschlugen sich. Die drei Insassen der beiden Autos wurden leicht verletzt. (dar)

Regierung ist gegen eine Naturpolizei

Grossräte verlangen: Aufseher in Schutzgebieten sollen Bussen verteilen dürfen. Der Regierungsrat winkt ab.

Fabian Hägler

«Ranger brauchen Bussenkompetenz»: Dieser Meinung sind Ralf Bucher (Mitte) und Matthias Betsche (GLP). Der Geschäftsführer des Bauernverbandes, der im Grosse Rat einst Litteringbussen durchsetzte, und der Geschäftsführer von Pro Natura wollen die Natur besser schützen. Ihre Forderung: Künftig sollen Schutzgebiet-Aufseher direkt Bussen verteilen dürfen, wenn sich Besucher nicht an die Regeln halten.

In einer Motion, die von zehn weiteren Ratsmitgliedern unterzeichnet wurde, forderten sie den Regierungsrat auf, die gesetzlichen Vorgaben entsprechend anzupassen. Zuvor hatte sich schon Rainer Klöti, Präsident der Aargauer Jägerinnen und Jäger, sowie die Verantwortlichen der Ranger am Hallwilersee und der Aufsicht am Flachsee im Reusstal für eine solche Naturpolizei ausgesprochen.

Bisher dürfen nur Personen, die bei Gemeinde oder Kanton angestellt sind, Bussen ausstel-

len. Bucher hielt fest, Trägerschaft der Ranger sei der Verein «Hallwilersee für Mensch und Natur», in dem mehrere Gemeinden sowie die Kantone Aargau und Luzern vertreten sind. Die Stiftung Reusstal habe einen Leistungsauftrag des Kantons für Aufsicht und Information. Es sei seltsam, dass ausgebildete Ranger «im indirekten Auftrag von Behörden» keine Bussen verteilen dürften, findet Bucher.

Gemeinden für Umweltschutz-Kontrollen zuständig

Der Regierungsrat lehnt es jedoch ab, die gesetzlichen Vorgaben auf kantonaler Ebene zu ändern, damit Ranger fehlbare Besucher von Schutzgebieten büssen dürfen. In seiner Stellungnahme, die am Freitag veröffentlicht wurde, weist er darauf hin, dass «die Kontrolle der Umweltschutzgesetzgebung» eine Aufgabe der Gemeinden sei. Diese könnten für die Ahndung von Widerhandlungen mit Ord-

nungsbussen auch Hilfskräfte einsetzen.

Hilfskräfte müssen bei Gemeinden angestellt sein

Dies ist bereits nach heutigem Recht möglich, allerdings gibt es dafür eine Bedingung: Bussen ausstellen dürfen nur Ranger oder Aufseher, die beim Kanton oder bei einer Gemeinde angestellt sind. Nur unter dieser Voraussetzung gelten die Hilfskräfte als Behörden im Sinn des Gesetzes. Zudem müssten die eingesetzten Personen den Nachweis einer Ausbildung im Bereich des Ordnungsbussenverfahrens erbrin-

gen, schreibt die Regierung. Die Regierung hat bereits Hilfskräfte des Departements Bau, Verkehr und Umwelt ermächtigt, Bussen zu verteilen. Diese Kantonsangestellten dürfen unter anderem Verstösse gegen Naturschutzdekrete, Widerhandlungen gegen das sogenannte Litteringverbot oder «unberechtigtes Pflücken, Ausgraben, Ausreisen, Wegführen, Anbieten, Verkaufen, Kaufen oder Vernichten von nicht mehr als fünf Stück geschützter Pflanzen» ahnden.

Demnach könnten auch Hallwilersee-Ranger oder Aufseher im Reusstal für diese Verstösse Bussen verteilen. Die Regierung hält aber an den bisherigen Voraussetzungen eines solchen Einsatzes fest. Zwingend sei, dass diese Hilfskräfte von einer Gemeinde angestellt würden. «Nur so wird gewährleistet, dass die Gemeinde gegenüber der eingesetzten Person weisungsbefugt und eine



Peter Wyss, der Chef der Hallwilersee-Ranger, dürfte erst Bussen verteilen, wenn er von einer Gemeinde angestellt wäre. Bild: Mathias Förster

ANZEIGE

kaiserhof **coop**
kaiserhof Für mich und dich.

KIDS CITY
29.8.-9.9.2023

**Berufe,
die Spass
machen**

**Attraktive
Familien-
Preise
gewinnen**