

Seine Diplomarbeit schrieb er zur Umfahrung Wolfenschiessen

Verkehr Nach dem Nein zum Autobahn-Ausbau soll ETH-Professor Ulrich Weidmann über die grossen Infrastrukturprojekte und Dutzende Milliarden Franken nachdenken.

Cyrill Pinto

Es war eine schwere Niederlage für Verkehrsminister Albert Rösti: 53 Prozent der Bevölkerung sagten im November Nein zum Ausbau der Autobahnen. «Totalschaden» titelte etwa die NZZ nach der Ablehnung der sechs Projekte im Umfang von über 5 Milliarden Franken. Nun nimmt SVP-Bundesrat Albert Rösti einen neuen Anlauf, um die Schweizer Verkehrspolitik der Zukunft zu ordnen – und holt sich dafür externe Hilfe. Und zwar in der Person von Ulrich Weidmann. Rösti erklärte gestern vor den Medien, er habe den 62-jährigen ETH-Professor und Verkehrsexperten damit beauftragt, eine Auslegeordnung der heutigen Verkehrspolitik vorzunehmen und geplante Projekte im Bereich Bahn und Strasse genau unter die Lupe zu nehmen.

Weidmann trägt eine enorme Verantwortung, das Volumen aller Projekte dürfte sich auf Dutzende Milliarden Franken belaufen. Im Herbst – so lautet der Auftrag von Rösti – soll Weidmann eine Empfehlung abgeben, über die dann der Bundesrat spricht.

Auch beim Bahnausbau drohen Verzögerungen

Die Herausforderungen in nächster Zukunft seien riesig, sagt Rösti, auch ungeachtet des Neins zum Ausbau der Autobahnen. Nach dem Volksentscheid sei eine ganzheitliche Abstimmung aller Verkehrsträger wichtig. Flankiert von den Direktorinnen und Direktoren der drei massgebenden Bundesämter für Verkehr, Strassen und Raumplanung, skizziert er die Probleme.

So seien etwa die Kosten für den geplanten Ausbau der Bahn deutlich höher als erwartet. Zwar seien die Projekte solide finanziert, doch hätten Überprüfungen ergeben, dass sich die Vorhaben über die Zeit massiv verteuert hätten. Rösti sprach von insgesamt 14 Milliarden.

Konkret sind bei der Bahn sechs Projekte betroffen, die nach 2035 realisiert werden sollten: die schnelleren Verbindungen zwischen Winterthur und St. Gallen, Lausanne und Bern sowie Zürich und Aarau. Auch die Tiefbahnhöfe Luzern und Basel sowie der Grimseltunnel werden nun genauer auf ihre Wirksamkeit überprüft.

Es könnte also sein, dass sich Ausbauschnitte – wie geplante Halb- oder Viertelstundentakte zwischen Grossstädten – verspäten oder gar gestrichen werden.

Ulrich Weidmann will sich aktuell zu seinem neuen Amt als «Mr. Verkehr» nicht öffentlich äussern. Der Schwyzer studierte an der ETH Ingenieurwissenschaften mit Vertiefung Verkehrsinfrastruktur. Seine Diplomarbeit verfasste er zur «Umfahrung Wolfenschiessen» (die indes bis heute noch nicht realisiert ist), seine Doktorarbeit zum «Fahrgastwechsel im öffentlichen Personenverkehr». Zehn Jahre lang arbeitete er für die SBB, zuletzt verantwortete er das 130 Millionen teure Zugkontrollsystem im Lötschberg-Basistunnel.



ETH-Professor Ulrich Weidmann nimmt die Verkehrspolitik der Schweiz unter die Lupe. Foto: Anna-Tia Buss

Weidmanns Bericht kostet bis zu 150'000 Franken. Auf dessen Basis will der Bundesrat anschliessend Diskussionen führen.

Anfang der 1990er-Jahre engagierte sich Weidmann auch politisch: Von 1990 bis 1993 war er Präsident der Stadtzürcher CVP; zu dieser Zeit sass er auch im Stadtparlament. Später kehrte er in die Forschung zurück und übernahm eine Professur für Transportsysteme. Seit 2013 leitet der heute 62-jährige das Departement Bau, Umwelt und Geomatik der ETH Zürich.

Es ist nicht das erste Mal, dass Professor Weidmann von der Politik um Rat gebeten wird: Der damalige Berner Stadtpräsident Alexander Tschäppät holte 2016 Weidmanns Meinung zu einem umstrittenen Bauprojekt der BLS im Westen von Bern ein.

Vermehrt Kantone und Gemeinden einbinden

Weidmanns Bericht kostet bis zu 150'000 Franken. Auf dessen Basis will der Bundesrat anschliessend Diskussionen führen, und 2027 will er dann dem Parlament

einen Entwurf zur Verkehrspolitik der Zukunft unterbreiten. Auf dem Weg dorthin will Rösti vermehrt Kantone und Gemeinden einbinden. Auch die Spitzen von Verkehrsverbänden wie TCS und VCS will Rösti über eine Begleitgruppe an Bord holen. VCS-Co-Präsidentin Jelena Filipovic kommentierte das Vorgehen positiv: «Endlich verabschiedet sich der Bundesrat von einer veralteten Verkehrspolitik. Damit können wir arbeiten.»

Kritischer äusserten sich die Grünen: In einem Communiqué begrüsst sie das partizipative Vorgehen und die wissenschaftliche Begleitung. Gleichzeitig forderten sie eine zweite wissenschaftliche Einschätzung, um «tendenziöse Ergebnisse zu vermeiden».

Die Verkehrspolitik müsse unter Einbezug von Raumplanung, ÖV und Strasse gemeinsam geplant werden, so Filipovic. «Wir werden uns in diesem Sinn kritisch einbringen.»