

KOMMUNIKATIONSFORUM JEGENSTORF

Treffen von Mittwoch, dem 20.3.2024

Thema: **Autobahnausbau, nächste Projekttranche 5,4 Mrd
Ja oder Nein ? Referendum**

Gemäss Bundesbeschluss sollen 5,4 Milliarden Franken in den Ausbau neuer Autobahnen fliessen. Die Vorlage umfasst:

Ausbau zwischen Wankdorf und Schönbühl (A1) **8 Spuren/Lärmschutz**

Ausbau zwischen Schönbühl und Kirchberg (A1) **6 Spuren**

Neuer Rheintunnel Basel (A2)

Dritte Röhre Rosenbergstunnel St. Gallen (A1)

Zweite Röhre Fäsenstaubtunnel Schaffhausen (A4)

Ausbau zwischen Le Vengeron und Nyon (A1)

Der Nationalrat stimmte der Vorlage Ende September mit 107 zu 87 Stimmen bei einer Enthaltung zu, der Ständerat mit 33 zu 6 Stimmen bei 5 Enthaltungen.

Gegen die Autobahn-Ausbaupläne kämpft eine breite Allianz von Umweltverbänden. Unterstützt wird das Referendum laut dem VCS auch von der SP, den Grünen und insgesamt 24 anderen Parteien und Umweltverbänden.

Mit über 100'000 Stimmen ist das Referendum zustande gekommen.

Die 6 Projekte werden voraussichtlich Ende Jahr als Gesamtpaket zur Abstimmung kommen.

Stellungnahme von Bundesrat/ASTRA und Mehrheit Parlament

Die verkehrliche und volkswirtschaftliche Bedeutung des Nationalstrassennetzes ist sehr hoch:

2019 wurden rund 40 % der Fahrleistung des gesamten privaten Strassenverkehrs und rund 74 % des strassenseitigen Güterverkehrs auf den Nationalstrassen abgewickelt, obschon die Nationalstrassen lediglich knapp 3 % der Länge des gesamten Strassennetzes ausmachen. Die unterschiedliche Entwicklung des Strassenverkehrs weist ebenfalls auf die zentrale Bedeutung der Nationalstrassen hin:

Während die Fahrleistung auf dem gesamten Strassennetz zwischen 1990 und 2019 um 38 % angestiegen ist, hat sie sich auf den Nationalstrassen im selben Zeitraum **mit plus 137 %** mehr als verdoppelt. Aufgrund der mit der Corona-Pandemie verbundenen Einschränkungen ging die Fahrleistung auf dem Nationalstrassennetz (Bestandsstrecken: Nationalstrassen ohne NEB-Strecken) 2020 um knapp 18 %, auf rund 22.9 Milliarden Fahrzeugkilometer zurück.

2021 nahm der Verkehr wieder zu – der Strassenverkehr wuchs stärker als der öffentliche Verkehr und ist nun wieder fast auf dem gleichen Niveau wie in 2019.

Seit 2015 stieg die Fahrleistung auf den Nationalstrassen langsamer an als auf den übrigen Strassen. Diese Entwicklung zeigt, dass die Nationalstrassen seither nicht mehr in der Lage waren, das Verkehrswachstum flächig im gewohnten Umfang aufzunehmen, und dass die zunehmenden Engpässe/Staus und Auffahrunfälle punktuell zu Verdrängungseffekten auf das nachgelagerte Strassennetz geführt haben.

Mit den gezielten Erweiterungen des Nationalstrassennetzes soll der Verkehr wieder über die Nationalstrassen geführt werden. Damit können Städte und Gemeinden vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Dies schafft Raum, um den öffentlichen Verkehr sowie den Veloverkehr zu fördern und die Verkehrssicherheit zu verbessern.

Umwelt/Naturlandschaft: Auswirkungen ambivalent

Durch die Verflüssigung des Verkehrs kann der CO₂-Ausstoss kurzfristig verringert werden. Die voraussichtlichen Zunahme des Verkehrs wird diese CO₂ Reduktion allerdings reduzieren. Auch benötigt die Spurerweiterung Kulturland.

Wirtschaft: positive Auswirkungen überwiegen deutlich

Die Sicherstellung der nachhaltigen Funktionalität der betroffenen Strassenabschnitte wirkt sich aus volkswirtschaftlicher Sicht klar positiv aus. Durch die Kapazitätserweiterung verringert sich das Stauaufkommen. Die Verkehrsteilnehmenden erreichen ihre Ziele rascher und zuverlässiger. Die Erreichbarkeit wichtiger Standorte und Entwicklungsgebiete wird verbessert, der Wirtschaftsstandort Schweiz gestärkt. **Am ausschlaggebendsten sind die Reisezeitgewinne mit einem volkswirtschaftlichen Nutzen von rund 290 Millionen Franken pro Jahr.**

Argumente der Gegner des Ausbaus

Der Autoverkehr ist in der Schweiz der grösste Verursacher des klimaschädlichen CO₂. Bisher gibt es in diesem Bereich aber keine wirkungsvollen Massnahmen. Im Gegensatz zu anderen Sektoren sind die CO₂-Emissionen im Verkehr seit 1990 sogar leicht gestiegen. Nun sollen Milliarden in den Ausbau des Autoverkehrs anstatt in die Verlagerung auf klimafreundlichere Verkehrsformen investiert werden. Das führt in die Sackgasse! **Der Ausbau soll erst zu einem Zeitpunkt fertiggestellt werden, wenn der Verkehr in der Schweiz fossilfrei ist. Das nur mit deutlich weniger Autos.**

Der Ausbau wird mit der Reduktion von Stau begründet. Dabei zeigt die Verkehrsplanung, dass ein Kapazitätsausbau zu Mehrverkehr führt und dieser

in wenigen Jahren wieder im Stau steht. Der Ausbau der Gubriströhre von vier auf sechs Spuren, zeigt dieses Phänomen deutlich auf. Erst vor wenigen Jahren wurde die zweite Röhre gebaut und nun folgt bereits die dritte. **Das zeigt: der Stau wird mit mehr Fahrspuren breiter aber nicht kürzer.** Durch den Spurausbau verlagert sich das Stauproblem höchstens auf das nächste Nadelöhr. Nachdem in den 90er-Jahren die A4 im Weinland von 2 auf 4 Spuren ausgebaut wurde, muss nun auch der Fäsenstaubtunnel ausgebaut werden. **Dabei kann eine erhöhte Verkehrsmenge auf den Autobahnen nicht mehr in den Städten aufgenommen werden.** Dafür müssten die Strassenkapazitäten erhöht werden. Doch gerade in den Städten ist dafür kein Platz vorhanden, es müssten Häuser abgerissen werden, um Strassen zu verbreitern. Die meisten Städte verfolgen eine völlig andere Verkehrspolitik: Weil Autos für die Beförderung von Personen sehr viel Fläche benötigen, priorisieren Städte seit vielen Jahren Massentransportmittel wie Bus, Tram oder S-Bahnen. In den Spitzenzeiten bietet eine Komposition der Zürcher S-Bahn in den Stosszeiten über 1000 Sitzplätze – dies entspricht einer stehenden Autokolonne von gut 6 Kilometern Länge! Ergänzt werden diese mit der Förderung attraktiver Fuss- und sicheren Velowegen. Das stellt auch die einzige vernünftige Lösung der Stauprobleme dar. Zur Reduktion von Stau muss der Autoverkehr konsequent auf den ÖV, den Fuss- und den Veloverkehr verlagert oder die Auslastung pro PKW von 1,4 auf mindestens 3 Personen erhöht werden.

Das Elektroauto wird alle diese Probleme nicht lösen. Zugegeben: Der Wirkungsgrad von Elektroautos ist deutlich höher und bei Verwendung von erneuerbarem Strom schneidet die Öko-Bilanz bezüglich CO₂ deutlich besser ab als bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren. Die Krux liegt aber bei der Herstellung von genügend erneuerbarem Strom. Einerseits hat die Schweizer Stimmbevölkerung mit der deutlichen Annahme der Energiestrategie 2050 den mittelfristigen Ausstieg aus der Atomenergie beschlossen. Andererseits wird in den nächsten Jahren ein grosser Teil der Öl- und Gasheizungen durch Wärmepumpen ersetzt. Diese müssen aber mit Strom betrieben werden – erneuerbarem Strom. Wir müssen gemäss dem Bundesamt für Energie also nicht nur rund 25 Prozent der Stromproduktion ersetzen, sondern auch noch mehr Strom erzeugen als bisher. Und dann sollen auch gemäss dem Verband Swiss E-Mobility noch rund 10 Prozent für Elektroautos dazu kommen? Beim bisherigen Tempo des Ausbaus von Solar- und Windenergie eine Herkulesaufgabe. [Eine Studie des Paul Scherrer Instituts hat zudem gezeigt, dass Elektroautos in einer Lebenszyklusanalyse keinesfalls fossilfrei sind und auch nicht inert nützlicher Frist werden.](#) Um die durch die Stimmbevölkerung mit komfortabler Mehrheit angenommene Energiestrategie 2050 zu realisieren, bedarf es deshalb vor allem einer Massnahme: **Wir müssen den Autoverkehr in seiner jetzigen Form deutlich reduzieren.**

Mögliche Diskussionsthemen

Welche Argumente/Massnahmen für oder gegen den Autobahnausbau überzeugen Dich, oder überzeugen Dich eben nicht?

Gibt's es andere Argumente?

Was passiert wenn das Referendum angenommen wird?

Weitere Schritte?

Ist bei Annahme des Referendums mit einer Zunahme des Ausweich- und Durchgangverkehrs durch Jegenstorf zu rechnen?

Wie kann der Autoverkehr wirksam reduziert werden?

Wie kann der Autoverkehr zum öV verlagert werden?

(generell und hier in Jegenstorf)

- freiwillig

- mit Zwangsmassnahmen

- mit finanziellen Mitteln

- mit baulichen und verkehrstechnischen Massnahmen

Vertiefte Infos finden sich auf der homepage UVEK/ASTRA.

Münchringen, 20. März 2024

Willi Werren