

Sachdokumentation:

Signatur: DS 4916

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/4916



Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.

Abstimmung am 24. November 2024

NEIN

zum Autobahn- ausbau

9 Argumente gegen den Autobahnausbau

umverkehR
Zukunft inkl.

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	3
9 Argumente gegen den Autobahnausbau	
1. Städte mit Autos überrollen? Nein!	4
2. Milliarden verlocken? Nein!	5
3. Klimaziele plattwalzen? Nein!	6
4. Noch mehr Staus? Nein!	8
5. Kulturland asphaltieren? Nein!	10
6. Gleich weiter mit E-Autos? Nein!	11
7. Höhere Kosten für alle? Nein!	12
8. Noch mehr Zersiedelung? Nein!	13
9. Vollgas in den Klimakollaps? Nein!	14
Anmerkungen	15

Einleitung

Am 24. November 2024 stimmt die Schweizer Bevölkerung über mehrere Autobahnausbauprojekte ab. umverkehR und der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) haben gemeinsam mit einer grossen Allianz das Referendum ergriffen und über 100'000 Unterschriften gesammelt.

Abgestimmt wird über den Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2023 der Nationalstrassen, den das Schweizer Parlament im September 2023 verabschiedet hat. Dieses Paket besteht aus sechs Ausbauprojekten:

- **Bern** · Wankdorf-Schönbühl, Ausbau der A1 auf acht Spuren
- **Bern** · Schönbühl-Kirchberg (BE), Ausbau der A1 auf sechs Spuren
- **Basel** · Rheintunnel
- **Schaffhausen** · zweite Röhre Fäsenstaubtunnel
- **St. Gallen** · dritte Röhre Rosenbergertunnel und Erstellung Zubringer Güterbahnhof
- **Genf/Waadt** · Le Vengeron-Coppet-Nyon, Ausbau der A1 auf sechs Spuren



All diese Projekte werden lokal von Anwohner*innen und Vereinen bekämpft. Auf nationaler Ebene engagiert sich umverkehR gemeinsam mit dem VCS und vielen weiteren Partnerorganisationen gegen diese Projekte. umverkehR lehnt den Ausbau von Autobahnen grundsätzlich ab, weil Mehrverkehr verursacht, Geld verschwendet, Klimaziele missachtet und Kulturland sowie Naturschutzgebiete zerstört werden.

In diesem Dokument erläutern wir die **neun wichtigsten Argumente** inklusive Grafiken und Quellenangaben, mit denen wir uns für ein NEIN zum Autobahnausbau einsetzen. Auf unserer Website finden sich zudem weitere Informationen zu den spezifischen Projekten, über die wir im November abstimmen.

Auf den folgenden Seiten hast du die wichtigsten Argumente in der Hand, um dein Umfeld von einem NEIN gegen diese sinn- und masslosen Ausbauprojekte zu überzeugen.

Alle Informationen stehen auch auf unserer Website zur Verfügung:
umverkehr.ch/autobahnen

Wir wünschen dir eine gute Lektüre!

Das umverkehR-Team

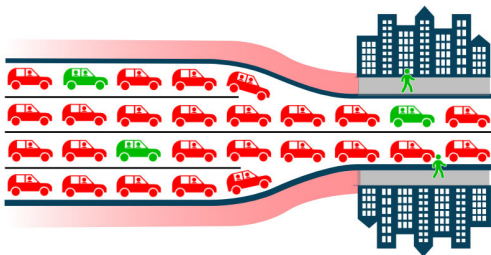
1 Städte mit Autos überrollen? Nein!



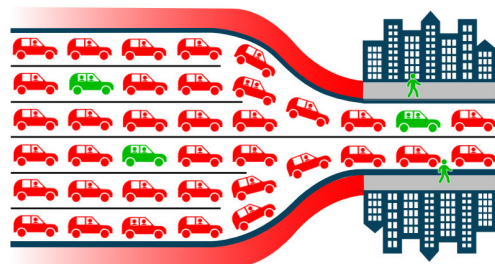
Die geplanten Autobahnprojekte enden alle in Städten, in denen man die Strassen nicht verbreitern kann – es sei denn, man reisst Gebäude ab. Der zusätzliche Autoverkehr hat keinen Platz. Eine Verbreiterung der Fahrspuren auf der Autobahn und der damit einhergehende Mehrverkehr werden diesen Trichtereffekt nur noch verstärken. Noch mehr Stau in den Städten ist vorprogrammiert.

Alle Autofahrer*innen, die auf den Autobahnen unterwegs sind, verlassen diese zwangsläufig irgendwann, um zu ihrem Ziel zu gelangen. Das führt zu einer Überlastung auf dem untergeordneten Strassennetz. Da ein Grossteil der Leute in die Städte pendelt (Arbeit, Einkauf, Ausgang, Kultur), kommt es zu Mehrverkehr in den Quartieren. Autobahnen kanalisieren den Verkehr nicht, sondern sorgen somit für mehr Stau in den Städten. Auch Ortschaften, welche laut Bund durch den Autobahnausbau vom Ausweichverkehr entlastet werden sollen, werden – induzierter Verkehr sei Dank – vom Mehrverkehr betroffen sein.

Wenn das das Problem ist...

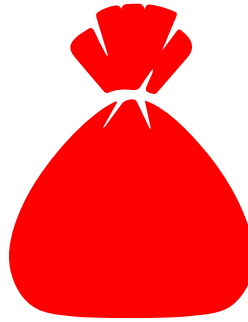


...verschlimmert der Autobahnausbau es.



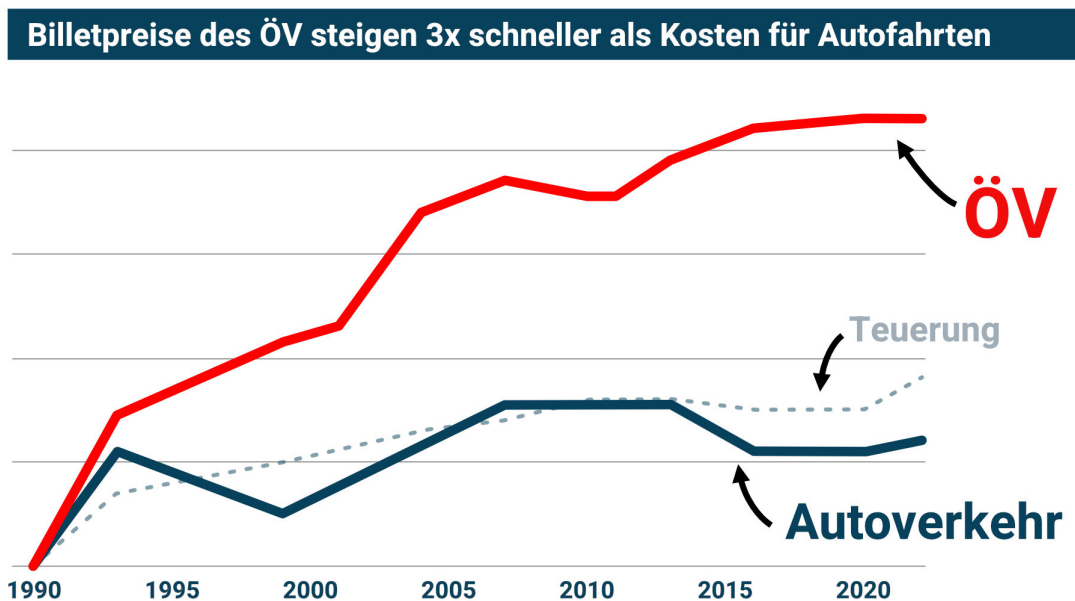
Ausserdem widersprechen die geplanten Ausbauprojekte den **verkehrspolitischen Zielen der meisten Städte**. Viele Städte und auch einige Kantone (Genf, Basel) haben eine Reduktion des Autoverkehrs verbindlich festgeschrieben. Tatsächlich sind schon heute knapp die Hälfte aller Autoetappen unter 5km lang und 63% aller mit dem Auto zurückgelegten Strecken liegen unter 10 Kilometer. Diese Fahrten können bestens mit dem ÖV, E-Bikes oder sogar mit dem Velo zurückgelegt werden. Kein Wunder also, dass sich die meisten Städte gegen den Autobahnausbau ausgesprochen haben.

2 Milliarden verlocken? Nein!



5.3 Milliarden Franken kosten allein die Projekte, über die wir jetzt abstimmen. Noch nicht einberechnet sind darin Unterhaltskosten in Milliardenhöhe. Insgesamt plant der Bundesrat, 35 Milliarden Franken in den Autobahnausbau zu verlocken. Gelder, die dringend in den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr investiert werden müssten. Wir brauchen eine echte Verkehrswende!

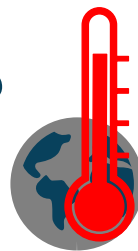
Seit dem Jahr 1990 wurden die Preise des öffentlichen Verkehrs verdoppelt¹, während die des Autos kaum zugenommen haben und unter Berücksichtigung der Teuerung sogar zurückgegangen sind.



Um unsere Klimaziele zu erreichen, sind wir jedoch dringend auf eine Reduktion der mit dem Auto zurückgelegten Kilometer angewiesen. Dies gelingt nur, wenn wir den öffentlichen Verkehr ausbauen und ihn für alle erschwinglich gestalten.

Stattdessen plant der Bund, in den nächsten Jahrzehnten **35 Milliarden** in den weiteren Aus- und Neubau von Autobahnen zu verlocken. Mit unbefristeten Folgekosten: Jährlich wird mindestens eine Milliarde Franken für den Unterhalt der Autobahnen aufgewendet werden müssen – Tendenz steigend. Dieses Geld für fossile Infrastrukturen aus dem letzten Jahrtausend fehlt andernorts, insbesondere bei der ökologischen Transformation. So wurde in der Schweiz zwischen 1990 und 2018 26 % mehr für Strassen als für den Schienenverkehr ausgegeben². Wir sind eines der europäischen Länder, die pro Kopf am meisten in Strassen investieren.

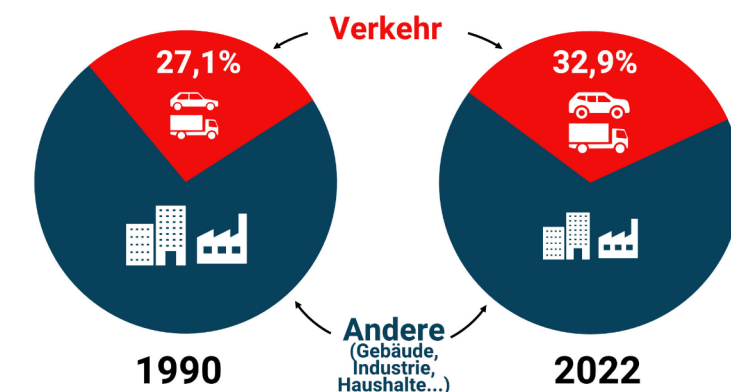
3 Klimaziele plattwalzen? Nein!



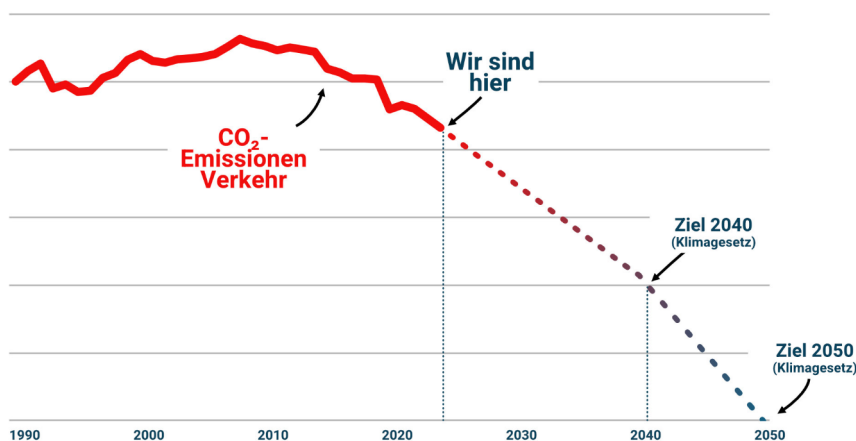
Mit der deutlichen Annahme des Klimaschutzgesetzes im Juni 2023 hat sich die Schweiz verpflichtet, die Emissionen des Verkehrs bis 2040 um 57 % und bis 2050 um 100 % zu reduzieren³. Der Autobahnausbau und der damit verbundene Mehrverkehr stehen im kompletten Widerspruch zu diesen Zielwerten. In seinem Bericht über den Autobahnausbau gibt der Bundesrat denn auch unumwunden zu, dass dadurch die klimaschädlichen CO₂-Emissionen zunehmen werden. Auch alle betroffenen Städte und Kantone haben sich Ziele zur Reduktion von Emissionen und Verkehr gesetzt, die mit dem Autobahnausbau nicht vereinbar sind.

Die Emissionen des Verkehrs machen mittlerweile einen Drittel⁴ der gesamten CO₂-Emissionen der Schweiz aus – das ist der grösste Sektor und der einzige, der nicht abnimmt. Seit 1990 haben die Emissionen der Industrie um 27 % abgenommen, die der Gebäude um 44%, doch im Transportsektor gingen sie nur um 8 % zurück. **Sämtliche Sektoren bemühen sich, weniger klimaschädlich zu werden, nur der Verkehr nicht.** Ohne eine Reduktion des Autoverkehrs ist es deshalb unmöglich, unsere Klimaziele zu erreichen.

Der Anteil des Verkehrs an den CO₂-Emissionen wird immer grösser



Der Verkehrssektor muss seine Emissionen stark reduzieren



Quelle: BAFU (Bundesamt für Umwelt), Treibhausgasinventar; Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit vom 30. September 2022 (KIG)

Nicht nur die Emissionen des Verkehrs müssen bis 2050 auf Netto-Null gesenkt werden. Laut dem Klimaschutzgesetz, das die Stimmbevölkerung im Juni 2023 mit grosser Mehrheit angenommen hat, muss der Bund bei der Emissionsreduktion eine Vorreiterrolle übernehmen und seine Emissionen bereits bis 2040 auf null senken⁵. Einer der wichtigsten Posten ist dabei der Verkehr auf den Autobahnen. Da sogar **der Bundesrat** in seiner Botschaft zum Autobahnausbau schreibt, dass die Klima- und Luftbelastung als Folge des Ausbaus zunehmen wird⁶, liegt auf der Hand, dass die Ausbauprojekte in krassem Widerspruch zu sämtlichen Klimazielen stehen.

Bundesrat gibt Zunahme von Emissionen durch Autobahnausbau zu



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

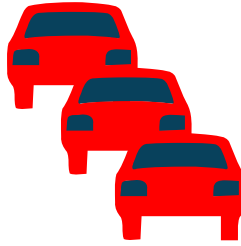
Botschaft des Bundesrates zum
Ausbauschritt 2023 für die
Nationalstrassen (22. Februar 2023)

Die Umsetzung des Ausbauschrittes 2023 führt zu einer Erhöhung der Fahrleistungen und damit zu höheren Emissionen von Luftschadstoffen und Klimagasen.

Auch die meisten Kantone und Gemeinden, die von den Autobahnausbauprojekten direkt betroffen sind, haben sich Klimaziele gesetzt, denen der Autobahnausbau widerspricht. Hier eine kleine Auswahl:

- In **Basel-Stadt** hat die Stimmbevölkerung bei einer Volksabstimmung beschlossen, die Emissionen bis im Jahr 2037 auf Netto-Null⁷ zu reduzieren. Die Klimastrategie des Regierungsrates⁸ legt unter anderem eine Abnahme des Verkehrs in der Stadt um einen Drittel auf dem städtischen Netz bzw. um einem Sechstel auf dem gesamten Netz inkl. Autobahnen fest. Ausserdem soll sich die täglich von Personenwagen zurückgelegten Distanzen um einen Viertel reduzieren. Bis 2050 muss der Verkehr gemäss Umweltschutzgesetz⁹ ausserdem emissionsarm, klima- und ressourcenschonend sein.
- Im **Kanton Bern** ist das Ziel, Netto-Null bis 2050 zu erreichen, seit 2021 in der Verfassung¹⁰ verankert und die kantonale Gesamtmobilitätsstrategie¹¹ aus dem Jahr 2022 verlangt explizit einen CO₂-neutralen Verkehr bis 2050.
- Der Klimaplan des **Kantons Genf**¹² sieht auf seinem Gebiet eine Reduktion des motorisierten Verkehrs um -40 % bis 2030 und um -80 % bis 2050 vor.
- Die Klimastrategie der **Stadt Genf**¹³ nimmt «das globale Ziel, die mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegten Strecken bis 2030 zu halbieren» auf.
- Der **Kanton Schaffhausen** sieht in seiner Klimastrategie eine Reduktion der Emissionen der Mobilität um einen Drittel bis 2030 (gegenüber 2016) vor.
- In der **Stadt St. Gallen** wurde im Zusammenhang mit der Städte-Initiative¹⁴ von umverkehR ein städtisches Reglement verabschiedet, welches keine Zunahme des Autoverkehrs zulässt. Mit den Gegenvorschlägen der Stadtklima-Initiativen von umverkehR muss St. Gallen ausserdem innerhalb von 10 Jahren 200'000 m² Strassenfläche umwandeln. Der Autobahnausbau widerspricht diesen Zielen komplett.
- Der Klimaplan des **Kantons Waadt**¹⁵ zielt auf eine Reduktion der Emissionen um 50–60 % bis 2030 (gegenüber 1990) und die Erreichung der Klimaneutralität bis 2050 ab. Mehrere Massnahmen betreffen die Verkehrsreduktion.

4 Noch mehr Staus? Nein!

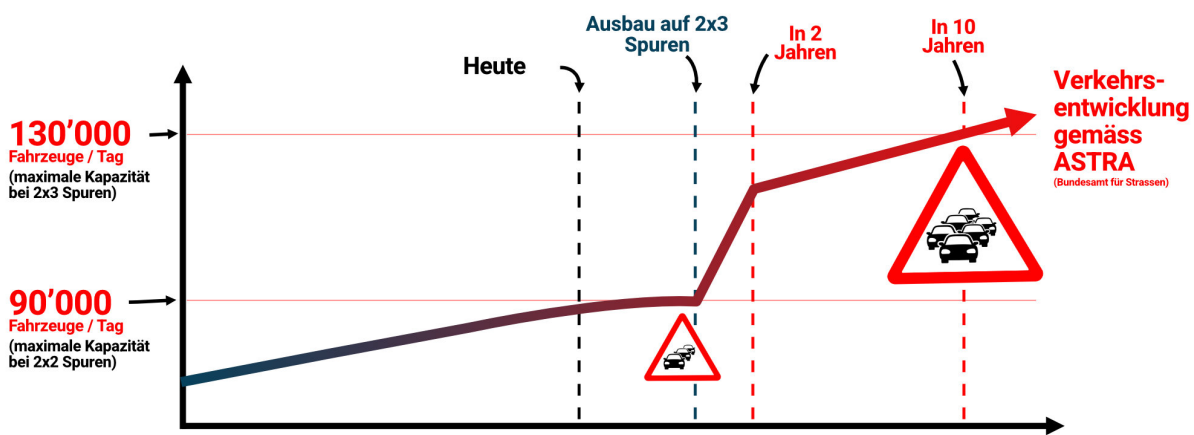


Jede zusätzliche Strasse verursacht Mehrverkehr. Das neue Strassenangebot lockt zusätzliche Autofahrer*innen und potenzielle Nutzer*innen passen ihre Fahrten an, denn weiter entfernte Orte sind nun schneller erreichbar. Dieses Phänomen – induzierter Verkehr genannt - wird durch unzählige Studien und Erfahrungen auf der ganzen Welt bestätigt.

So wurde beispielsweise in einer viel beachteten Studie¹⁶ aus Kalifornien festgestellt, dass die Kapazitätserhöhung einer Autobahn um 10 % kurzfristig zu 3–6 % mehr Verkehr führte. Bereits fünf bis zehn Jahre später lag der Mehrverkehr bei 10 %. Die zusätzliche Kapazität bringt dementsprechend nur eine sehr kurzzeitige Verbesserung mit sich. **Jegliche positive Wirkung wird innerhalb von höchstens einem Jahrzehnt wieder zunichte gemacht.**

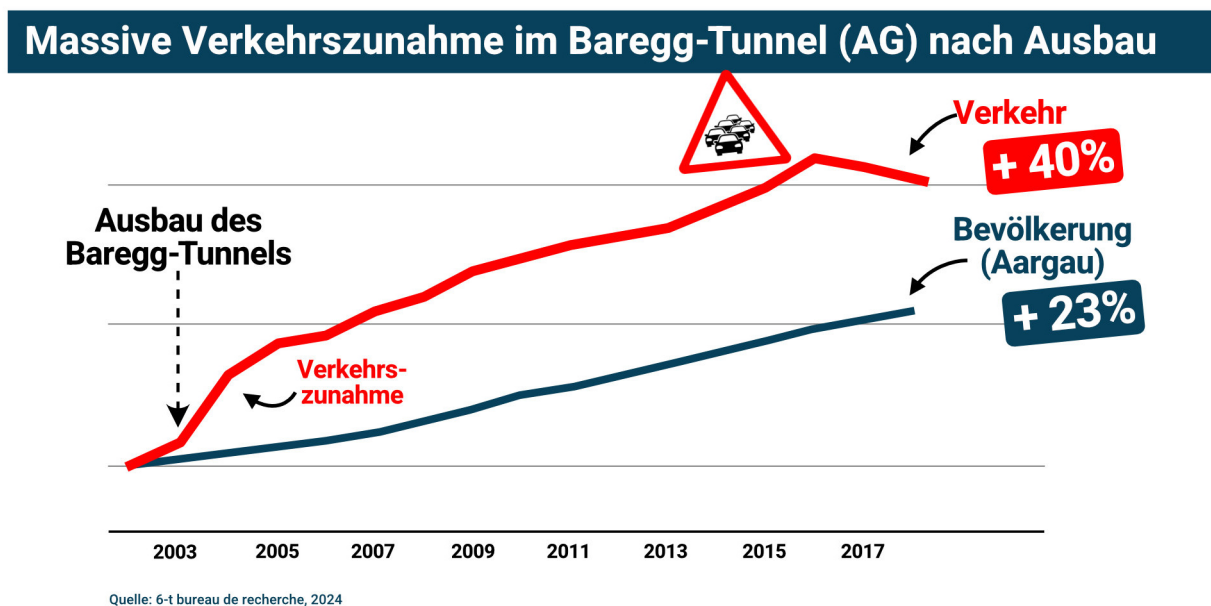
Induzierter Verkehr gibt es auch in der Schweiz. Das Bundesamt für Strassen hat selber festgestellt, dass das Ausbauprojekt in der Romandie (Le Vengeron / Coppet) **zusätzlichen Verkehr** generieren wird und die Autos nach wenigen Jahren wieder im Stau stehen. Dieser wird jedoch nicht mehr aus 80'000 Autos pro Tag wie heute, sondern aus 130'000 Autos bestehen.

Die 6-spurige A1 Genf-Nyon ist in 10 Jahren überlastet!



Entwicklung des täglichen Verkehrsaufkommens an der Versoix-Brücke
Quelle: Bundesamt für Strassen, Vengeron – Coppet – Nyon – Projet général, Rapport Technique, 2022

Ein weiteres Beispiel liefert der Baregg-Tunnel im Kanton Aargau: Seit seiner Erweiterung im Jahr 2003 ist der Verkehr um **+40 %** angestiegen, während die Bevölkerung in derselben Zeit nur um **+23 %** zunahm.



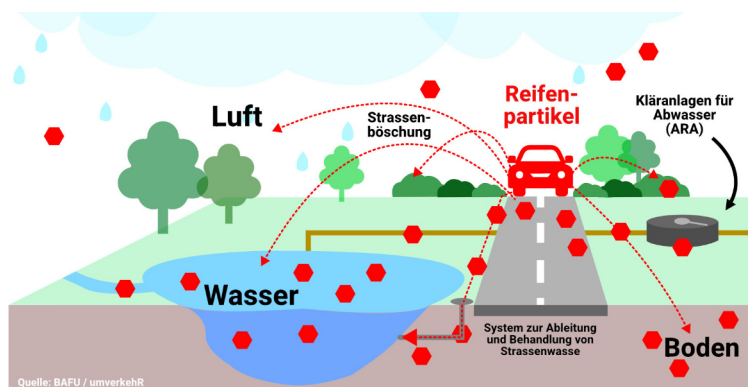
Das Phänomen des **induzierten Verkehrs** ist umso stärker, je überlasteter die Strasse vor dem Ausbau war und je mehr sie in einer **städtischen Umgebung** oder der Agglomeration liegt. Dies ist in allen vom Bund geplanten Projekten der Fall, über die wir im November abstimmen. Die neu verbreiterten Autobahnen werden in kürzerer Zeit wieder verstopft sein, als die Baustelle für den Ausbau dauert.

5 Kulturland asphaltieren? Nein!



Dem Autobahnausbau fallen Hektare an wertvollem Kulturland, seltenen Fruchtfolgeflächen und Wald zu Opfer. Ausserdem belasteten der Lärm sowie die Luft- und Lichtverschmutzung durch Autos die Natur stark. Autobahnen stellen für viele Tierarten Barrieren dar, was insbesondere beim Projekt in der Romandie ein Problem darstellt, denn dieses liegt mitten in einem Amphibienschutzgebiet. Um die Biodiversität und die Bevölkerung zu schützen, gibt es nur eine Lösung: Den Autobahnausbau zu verhindern.

Allein für den Ausbau der Autobahn vom Wankdorf nach Schönbühl auf einer Strecke von 5,7 Kilometer werden 13,4 Hektare Land zubetoniert.¹⁷ Das entspricht ungefähr einer Fläche von 19 Fussballfelder. Darunter ist auch **landwirtschaftlich genutztes Kulturland**, davon 3,7 Hektare wertvolle Fruchtfolgeflächen. Zwar verspricht der Bund Direktersatz für dieses Land, doch im Umweltverträglichkeitsbericht zum Projekt wird festgehalten, dass solche in der notwendigen Grössenordnung gar nicht vorhanden sind¹⁸. Kein Wunder, dass sich auch **Bäuer*innen gegen die Ausbauprojekte engagieren.**¹⁹



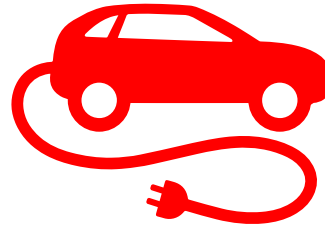
90%
des Mikroplastiks
in der Natur
stammt aus dem
Abrieb von Reifen

Der Abrieb von Reifen und Bremsen ist bei Weitem die grösste Quelle der Mikroplastikverschmutzung in der Schweiz.²⁰ Die Auswirkungen hierzulande sind noch nicht genügend erforscht, doch im Ausland zeigen sich verheerende Folgen für bestimmte Arten.

Auch die **Lärmbelastung**, die die Rollgeräusche der Autos mit sich bringt, stellt ein grosses Problem dar. Einige Vögel können durch sie nicht mehr normal kommunizieren, die Tierarten leiden auch in einer Entfernung von zwei Kilometer zur Autobahn noch²¹. Die **Lichtverschmutzung** durch Autoscheinwerfer stört die Orientierungspunkte vieler Lebewesen. Zudem beeinträchtigt die **Luftverschmutzung** die Gesundheit der Tiere.

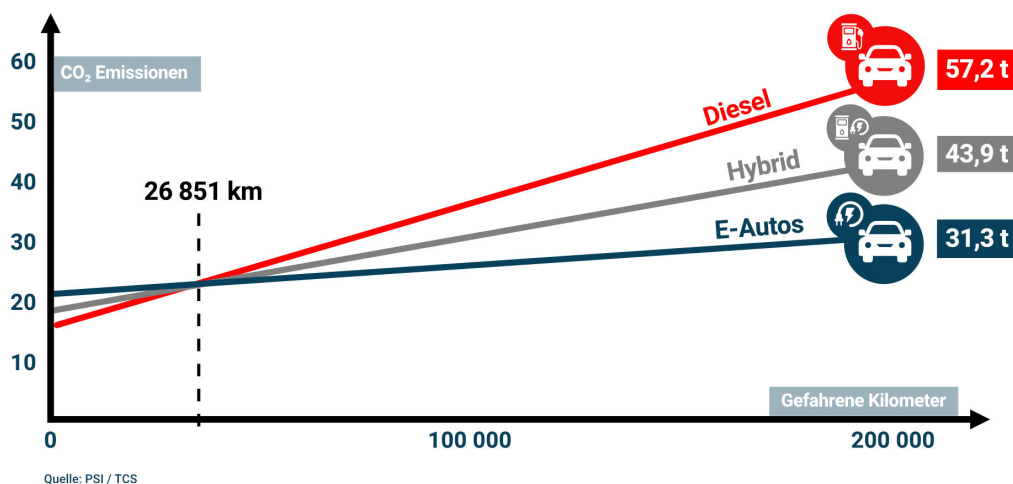
Jedes Autobahnausbauprojekt wird die Schaffung neuer Parkplätze und Folgen für die Stadtentwicklung an sich mit sich ziehen, die zu einer weiteren **Asphaltierung der Landschaft** führen. Wir wissen, dass sich sowohl die Häufigkeit als auch die Zerstörungskraft von Extremwetterereignisse wie Starkniederschläge in Zukunft vervielfachen werden aufgrund der Klimakrise. Was wir auch wissen, ist, dass je mehr Naturflächen wir zubetonieren, desto weniger Wasser versickert im Boden und desto anfälliger machen wir uns gegenüber diesen Ereignissen.

6 Gleich weiter mit E-Autos? Nein!



Elektroautos verursachen im Betrieb zwar keine klimaschädlichen Treibhausgasemissionen, über den gesamten Lebenszyklus betrachtet gehen aber sämtliche wissenschaftliche Publikationen davon aus, dass die Emissionen gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor nur um rund die Hälfte bis maximal Zweidrittel²² gesenkt werden können. Grund dafür ist die enorm ressourcen- und energieintensive Produktion der Autos. Somit kann das Netto-Null-Ziel allein mit Elektroautos nicht erreicht werden. Es braucht eine Reduktion der Autokilometer.

E-Autos: bessere CO₂-Bilanz, aber nicht ausreichend



Im Jahr 2023 machten vollelektrische Autos in der Schweiz lediglich 3.5 % des gesamten Fahrzeugbestandes aus²³. Auch 2035 werden Elektroautos laut dem Interessenverband Swiss eMobility²⁴ höchstens die Hälfte aller Autos ausmachen. Eine **rein elektrische Flotte** liegt also noch in weiter Ferne. Um unsere Klimaziele einzuhalten und die Emissionen des Verkehrs bis 2040 um 57 % zu senken, kommt die Elektrifizierung zu spät.

Ausserdem haben Elektroautos diverse negative Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft. Ab einer Geschwindigkeit von 30 km/h verursachen sie gleich viel Lärm wie Benziner. Durch ihren um bis zu 30 % höheren Reifenabrieb²⁵ tragen sie massiv zur Umweltverschmutzung durch Feinstaub und **Mikroplastik** bei. Für die Herstellung werden auf der ganzen Welt Rohstoffe wie Lithium oder Kobalt abgebaut – mit allen dazugehörigen **negativen Folgen auf Umwelt und Menschenrechte**.

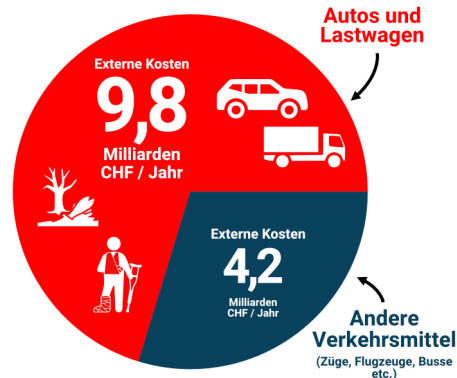
Des Weiteren wird oft unterschlagen, dass Elektroautos dieselbe klimaschädliche Infrastruktur in Anspruch nehmen wie Benziner. Strassenbauten verursachen **hohe graue Emissionen**, verschlingen wertvolles Kulturland und schaden der Biodiversität. Zwei Tonnen Blech zu bewegen, um 75 Kilogramm Mensch zu transportieren, ist **schlichtweg ineffizient**, egal mit welcher Energie der Motor angetrieben wird.

7 Höhere Kosten für alle? Nein!

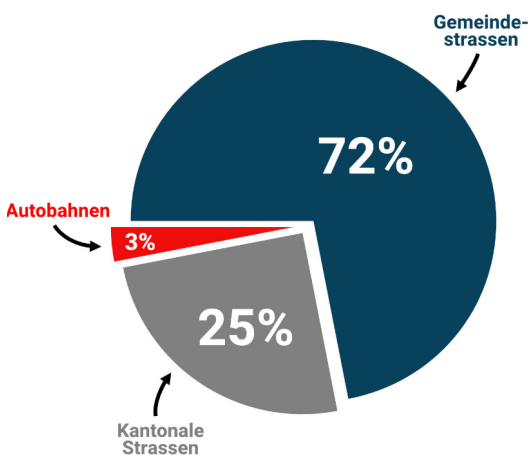


Autofahrer*innen finanzieren zwar den Autobahnausbau durch zweckgebundene Abgaben selbst. Doch wir, die Allgemeinheit, bleiben auf externen Kosten in der Höhe von 10 Milliarden Franken pro Jahr sitzen.²⁶ Darin enthalten sind Kosten von Unfällen, Lärm, Luftverschmutzung, Gesundheitskosten und Klimafolgeschäden. Die Gelder der Autofahrer*innen müssen für das Beheben dieser Schäden eingesetzt werden – und nicht dafür, diese weiter zu verschlimmern.

Der Autoverkehr kostet die Gesellschaft viel



Quelle: ARE (Bundesamt für Raumentwicklung), Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs



Quelle: BFS (Bundesamt für Statistik), Strassennetz nach Strassenkategorie, 2017

In der verkehrspolitischen Debatte hält sich die Fehlannahme hartnäckig, dass Autofahrer*innen für ihre Kosten selbst aufkommen. Tatsächlich werden durch verschiedene Steuern und Abgaben die Kosten für die nationalen und kantonalen Strassen gedeckt. Der grösste Teil des Strassennetzes besteht aber aus kommunalen Strassen, die aus den ordentlichen Gemeindebudgets und somit von allen Steuerzahler*innen finanziert werden. Und die Finanzierung des Strassenunterhalts ist keineswegs langfristig gesichert. Der Bund macht sich bereits Gedanken über neue Steuern und

Abgaben zur Strassenfinanzierung. Vor diesem Hintergrund ist es grob fahrlässig, die milliardenschweren Unterhaltskosten über Jahrzehnte hinweg weiter zu erhöhen.

Vergessen geht dabei meistens, dass Autofahren neben der Infrastruktur auch weitere Kosten verursacht. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) schätzt diese Kosten für Unfälle, Lärm, Luftverschmutzung, Gesundheit und Klimafolgeschäden auf **jährlich rund 10 Milliarden** Schweizer Franken. Diese Kosten werden von der Allgemeinheit – also auch von Menschen, die nicht Auto fahren – bezahlt. Entweder müssten die Steuern und Abgaben des Autoverkehrs deutlich erhöht werden oder die Gelder müssten als Entschädigung dieser Kosten anstelle des Infrastrukturausbaus eingesetzt werden. Übrigens: Der Fuss- und der Veloverkehr verursachen einen Nutzen – weil die tägliche Bewegung gut für die Gesundheit ist.

8 Noch mehr Zersiedelung? Nein!



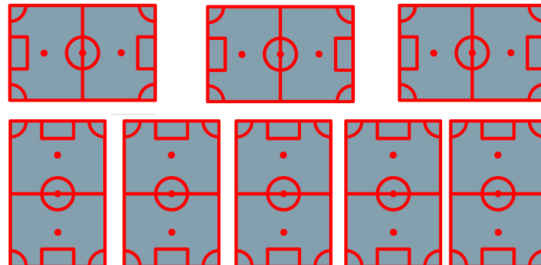
Durch den Autobahnausbau wird die Dauer für das Zurücklegen von Strecken zwischenzeitlich kürzer. Jede neue Spur, jedes neue Autobahnkreuz, jeder neue Anschluss führt deshalb zu längeren Wegen und zum Bau von Wohnsiedlungen und Einkaufszentren, die allesamt nur mit dem Auto erreichbar sind. Diese Zersiedelung zerstört die Landschaft, widerspricht einer nachhaltigen Raumplanung und vergrössert das Verkehrsaufkommen weiter – ein Teufelskreis.

Allein von 2014 bis 2018 hat die **Zersiedelung in der Schweiz um 14 % zugenommen**.²⁷ Das hat zur Folge, dass immer mehr Grünfläche überbaut wird und die Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort, Freizeit und Einkauf immer grösser werden. Das liegt unter anderem daran, dass weiter entfernte Standorte auch dank des Autobahnausbaus einfacher zu erreichen sind. So sind in den vergangenen Jahren in der Nähe von Autobahnausfahrten auch gigantische Einkaufszentren wie das Shoppyländ in Schönbühl entstanden, die hauptsächlich mit dem Auto erreichbar sind. Diese tragen dazu bei, dass Geschäfte in Städten verschwinden und **stärken die Abhängigkeit vom Auto**.

Jeden Tag werden in der Schweiz Grünflächen in der Grösse von

8

Fussballfeldern zubetoniert



Zersiedelung wirkt sich negativ auf die Biodiversität aus, weil viel Grünfläche zerstört wird. Vor allem aber fördert sie die Abhängigkeit vom Auto als Fortbewegungsmittel. So bleiben die im Auto verbrachten Stunden seit Jahren gleich hoch, während die **Distanzen der einzelnen Fahrten stetig zunehmen**.

Um die dringend notwendige Verkehrswende zu vollziehen, brauchen wir aber Ortschaften der kurzen Wege – Stichwort 15-Minuten Stadt. Arbeit, Freizeit, Einkaufsmöglichkeiten, Gesundheitsversorgung und Bildungsinstitutionen sollen in kurzer Zeit zu Fuss, mit dem Fahrrad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein. Für eine nachhaltige Raumplanung müssen wir diese zerstörerischen Ausbauprojekte auf jeden Fall verhindern. Dass Mobilität auch fast ohne Auto und CO₂-Emissionen geht, zeigt unser Projekt «[Verkehrszukunft](#)».

9 Vollgas in den Klimakollaps? Nein!



Während die Schweizer Verkehrspolitik mit Vollgas an die Wand fährt, reissen andere Länder das Steuer rum. In Wales wurden Ausbauprojekten strenge Auflagen auferlegt²⁸: Projekte dürfen weder die CO₂-Emissionen noch die Anzahl Autos oder die Geschwindigkeit erhöhen. Als Folge davon wurden zahlreiche Autobahnausbauten aufgegeben. Auch Kanadas Bundesregierung wird keine Investitionen in neue, grosse Strasseninfrastrukturprojekte tätigen. Einige US-Bundesstaaten bremsen den Ausbau ihrer Strassen. Und das Weltverkehrsforum sowie die internationale Energieagentur sagen ebenfalls, dass Strassen nicht weiter ausgebaut werden, sondern der Verkehr reduziert werden muss.

Um das Netto-Null 2050 Ziel zu erreichen²⁹, hat die Regierung von **Wales** beschlossen, radikale Massnahmen zu ergreifen. Statt Menschen zu ermutigen, noch mehr unterwegs zu sein, soll das ursprünglich für den Strassenausbau vorgesehene Geld künftig in den Ausbau von Alternativen zum Auto sowie in den Unterhalt der bestehenden Strasseninfrastruktur investiert werden. **Colorado** (USA) erliess 2021 ein Gesetz, das vorschreibt, dass jeder Kapazitätsausbau der Erreichung der Klimaziele dienlich sein muss. Als Konsequenz wurden mehrere Autobahnprojekte gestoppt. Weitere Bundesstaaten, namentlich **Minnesota** und **Maryland**, sind diesem Beispiel gefolgt, New York wird das bald ebenfalls tun.

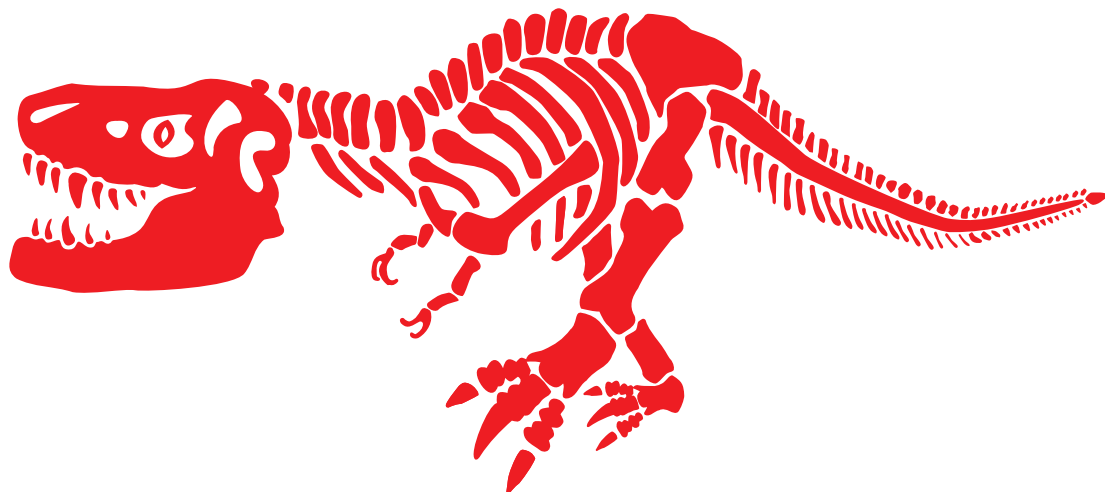
Auch die **Internationalen Energieagentur (IEA)** fordert angesichts der Klimakrise einen Verzicht auf den Bau neuer Infrastrukturen für fossile Energieträger. Da Autobahnen sowohl im Betrieb als auch im Bau auf fossile Energie angewiesen sind und hohe graue Emissionen verursachen, gelten sie als fossile Infrastrukturen. Die IEA empfiehlt ausserdem, ab 2030 auf allen Autobahnen ein Tempolimit von 100 km/h einzuführen³⁰, um Staus zu reduzieren, ohne Spuren auszubauen.

Des Weiteren kann auch das **Weltverkehrsforum** zitiert werden, das in seinem Bericht klar sagt, dass «anstatt Infrastrukturen basierend auf Szenarien der Nachfrage bereitzustellen, der Ansatz «Entscheiden und Bereitstellen» verfolgt werden soll. (...) In Ländern, wo es möglich ist, den Verkehr (...) auf Schienen zu verlagern, muss dies von den Behörden so rasch wie möglich umgesetzt werden.»

Uno-Generalsekretär António Guterres hat es an der Weltklimakonferenz 2022 in Ägypten folgendermassen zusammengefasst: «Wir sind auf der Autobahn in die Klimahölle, mit dem Fuss auf dem Gaspedal!»³¹

Anmerkungen

- 1 <https://www.beobachter.ch/gesellschaft/politik/teures-zugbillett-gunstiges-auto-545989#grafik>
- 2 https://www.greenpeace.ch/static/planet4-switzerland-stateless/2023/09/03d63ec7-factsheet_key-findings-country-data-transport-infrastructure-report-september-2023.pdf
- 3 https://www2.arb.ca.gov/sites/default/files/2020-06/Impact_of_Highway_Capacity_and_Induced_Travel_on_Passenger_Vehicle_Use_and_Greenhouse_Gas_Emissions_Policy_Brief.pdf
- 4 https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/2022/2403/de#art_4
- 5 <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/zustand/daten/treibhausgasinventar.html>
- 6 https://www.fedlex.admin.ch/filestore/fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2024/8/cons_1/doc_1/de/pdf-a/fedlex-data-admin-ch-eli-dl-proj-2024-8-cons_1-doc_1-de-pdf-a.pdf
- 7 https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/abteilung_strassennetzallgemein/step/botschaft-step-zahlungsrahmen-2023.pdf.download.pdf/Botschaft_STEP_und_Zahlungsrahmen_mit_Bundesbeschl%C3%BCssen.pdf
- 8 https://www.gesetzessammlung.bs.ch/app/de/texts_of_law/111.100
- 9 <https://www.pd.bs.ch/ueber-das-departement/Fachstelle-Klima/Klimapolitik/Klimaschutzstrategie-Kanton-Basel-Stadt-Netto-Null-bis-2037.html>
- 10 https://www.gesetzessammlung.bs.ch/app/de/texts_of_law/780.100
- 11 https://www.belex.sites.be.ch/app/de/texts_of_law/101.1/art/31a
- 12 <https://www.bvd.be.ch/content/dam/bvd/dokumente/de/aoev/mobilitaet/strategie-und-grundlagen/aoev-Gesamtmobilitaetsstrategie%20Kanton%20Bern%202022.pdf>
- 13 <https://www.ge.ch/document/24973/telecharger>
- 14 <https://www.geneve.ch/fr/document/strategie-climat-brochure-ville-geneve>
- 15 <https://www.umverkehr.ch/projekte/staedte-initiative/st-gallen>
- 16 <https://www.vd.ch/themes/environnement/climat/plans-climat-vaudois#c2092614>
- 17 <https://spurwechsel-bern.ch/8-spur-ausbau-grauholz/>
- 18 <https://spurwechsel-bern.ch/2024/01/28/zerstoertes-kulturland-ersetzen-bauernfaengerei-mit-bundesrat-roesti/>
- 19 <https://www.derbund.ch/autobahnausbau-im-grauholz-gericht-weist-beschwerde-der-bauern-gegen-den-a1-ausbau-ab-475152813198>
- 20 <https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-100009.html>
- 21 Paul Donald – «Traffication : How Cars Destroy Nature and What We Can Do About it», Pelagic Publishing, 2023
- 22 <https://theicct.org/publication/a-global-comparison-of-the-life-cycle-greenhouse-gas-emissions-of-combustion-engine-and-electric-passenger-cars/>
- 23 <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/fahrzeuge/strassenfahrzeuge-bestand-motorisierungsgrad.html>
- 24 <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/fahrzeuge/strassenfahrzeuge-bestand-motorisierungsgrad.html>
- 25 <https://grist.org/transportation/electric-vehicles-are-a-climate-solution-with-a-pollution-problem-tire/>
- 26 <https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/grundlagen-und-daten/kosten-und-nutzen-des-verkehrs.html>
- 27 <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/raum-umwelt/umweltindikatoren/alle-indikatoren/umweltzustand/landschaftszersiedelung.html>
- 28 <https://www.bbc.com/news/uk-wales-64640215>
- 29 <https://www.theguardian.com/uk-news/2021/jun/22/welsh-government-to-suspend-all-future-road-building-plans>
- 30 https://iea.blob.core.windows.net/assets/9a698da4-4002-4e53-8ef3-631d8971bf84/NetZeroRoadmap_AGlobalPathwaytoKeepthe1.5CGoalinReach-2023Update.pdf
- 31 <https://www.tagesschau.de/ausland/afrika/weltklimakonferenz-119.html>



Eine Publikation von umverkehR
Juli 2024

Online verfügbar unter
umverkehr.ch/autobahnen

umverkehR
Kalkbreitestrasse 2
Postfach
8036 Zürich

+41 44 242 72 76

info@umverkehr.ch
www.umverkehr.ch

umverkehR
Zukunft inkl.