

Eidgenössische Abstimmung: Autobahn-Ausbau



# VORAN- KOMMEN

**Am 24. November stimmen wir über den Nationalstrassen-Ausbau ab. Auch wenn Autobahnen für Töfffahrer eher uninteressant sind: ein Ja hätte für uns viele Vorteile.**

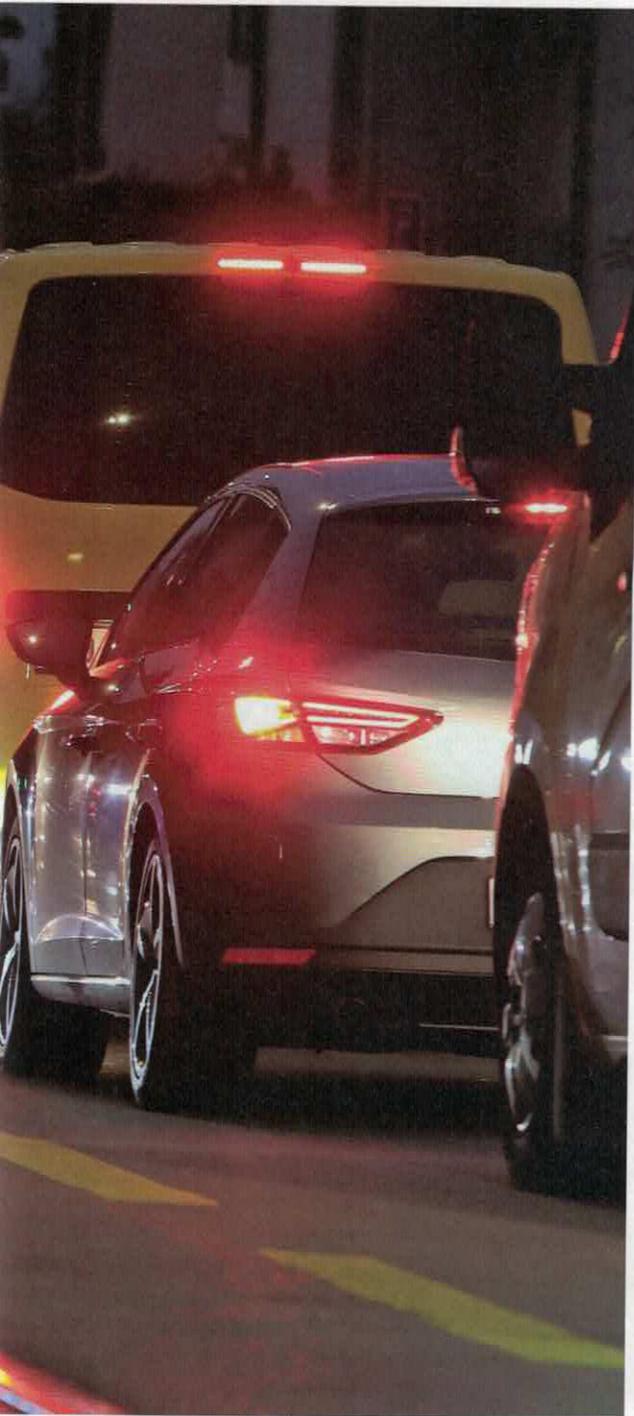
— Text & Foto: Daniele Carrozza — Grafiken: ZVG, Armin Heinzer

**Nein, die Autobahnen** gehören definitiv nicht zu unseren bevorzugten Spielwiesen. Aber sie sind ein praktisches, preiswertes und höchst effizientes Mittel, um innert nützlicher Frist – etwa aus den Ballungszentren – zu ebendiesen kurvigen Spielwiesen zu gelangen. Und weil die zunehmende Verkehrsdichte sowie inflationär aus dem Boden schießende 30er-Zonen das Töfffahren in seiner ursprünglicherbaulichen Form immer mehr verunmöglichen, sind immer mehr von uns darauf angewiesen, auf gute und schnelle Transitmöglichkeiten zurückgreifen zu

können. Etwa, wenn man von den Grossräumen Zürich oder Bern aus eine eintägige Alpentour plant.

Kommt hinzu, dass der mit Abstand grösste Teil der Töfffahrer auch das Automobil nutzt und in den meisten Fällen entsprechend auch unabhängig vom Töff auf ein funktionierendes Nationalstrassennetz angewiesen ist.

Nun ist es aber so, dass die Stautunden auf den hiesigen Autobahnen explodiert sind. 48 800 Stunden waren es im Jahr 2023, was gegenüber dem Vorjahr einer Rekordsteigerung um über 22 Prozent entspricht. Betrachtet man die Entwicklung innerhalb der letzten 10 Jahre, haben sich die Stautunden mehr als verdoppelt! Und Stau in diesem Ausmass verursacht gigantische Kosten für die Wirtschaft und die Bevölkerung. Dabei bildet das Schweizer Nationalstrassennetz das Rückgrat unseres Transportsystems, wenn man bedenkt, dass es gerade einmal drei Prozent des gesamten Strassennetzes ausmacht, jedoch über

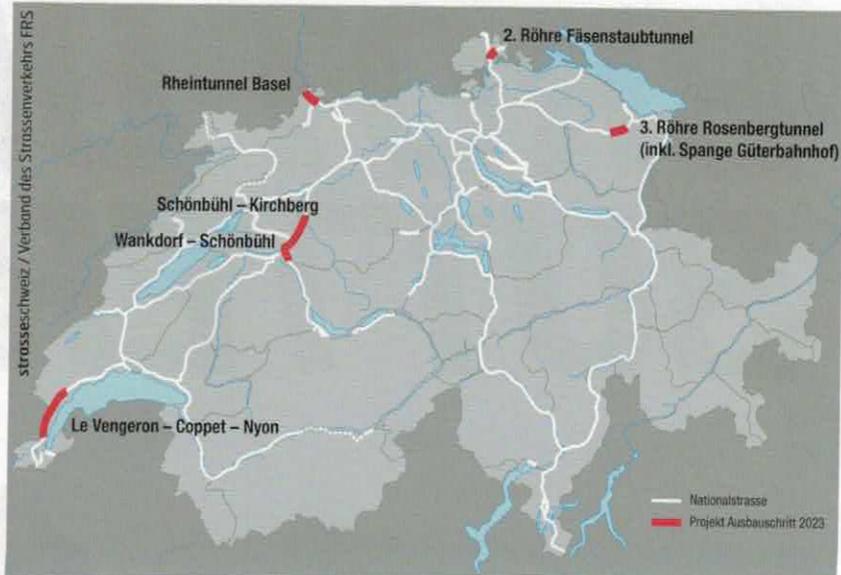


Stau auf Autobahnen führt zu Ausweichverkehr, der – wie hier in der Stadt Zürich fotografiert – wiederum zu mehr Stau, Lärm, Feinstaubbelastung und auch Unfällen führt.

40 Prozent des Individual- und rund 70 Prozent des Güterverkehrs trägt. Aber Fakt ist auch, dass sich das Verkehrsaufkommen seit den 1990er-Jahren u.a. wegen des Bevölkerungszuwachses verdoppelt hat und das Nationalstrassennetz somit klar an eine Kapazitätsgrenze gestossen ist. Die zunehmenden Staus führen nun dazu, dass sich der Verkehr seinen Weg immer intensiver durch die Agglomerationen, Quartierstrassen und Dörfer sucht, was dort zu mehr Lärm, Abgasbelastung, Feinstaub sowie Stau führt. Und wo Stau ist, kommt es zu mehr Unfällen.

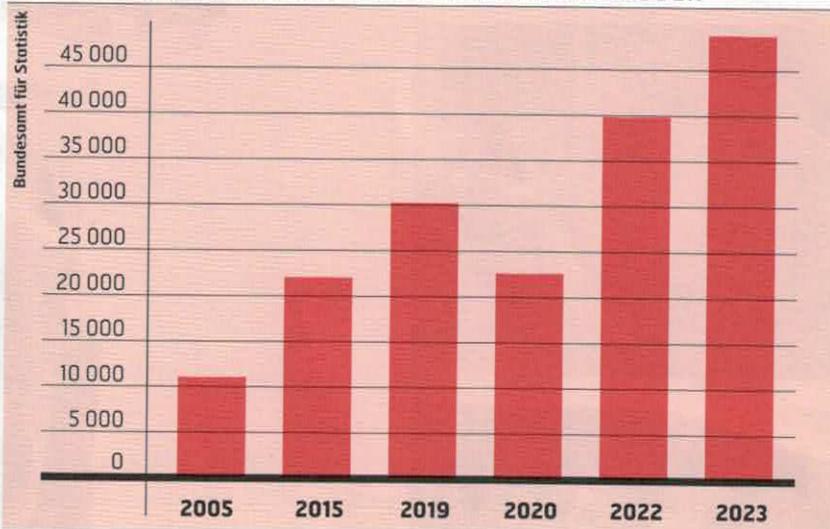
#### Die Abstimmung vom 24. November

Entsprechend sollen die Verkehrsströme wieder dahin, wo sie am effizientesten «verarbeitet» werden – auf die Autobahn. Und genau darauf zielt der «Ausbauschnitt 2023» ab, über den wir am 24. November abstimmen werden. Konkret sollen Engpässe auf insgesamt sechs Autobahnabschnitten beseitigt



Mit dem Ausbauschnitt 2023 sollen die Engpässe an den sechs in der Karte eingezeichneten Abschnitten beseitigt werden. Mit vier Projekten würde speziell die A1 «profitieren». Ferner die A2 bei Basel und die A4 bei Schaffhausen. Im Raum Zürich wurden jüngst der Nordring ausgebaut und der Westring in Betrieb genommen.

#### STAUBELASHTUNG AUF NATIONALSTRASSEN



Die jährlichen Stautunden auf Schweizer Autobahnen (y-Achse) haben sich während der letzten 10 Jahre mehr als verdoppelt. Der «Einbruch» im Jahr 2020 war auf die Corona-Pandemie zurückzuführen.

werden (Karte oben). Bei einem «Ja» fliessen für diese Projekte insgesamt 4,9 Milliarden Franken. Vollumfänglich aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF finanziert, der von der Mineralölsteuer, den Verkehrsabgaben und der Vignette gespeist wird. Somit würde den Ausbau nur bezahlen, wer die entsprechende Infrastruktur – quasi nach dem «Verursacherprinzip» – auch nutzt. Für den Bundeshaushalt entsteht also keine Zusatzbelastung.

Bundesrat und Parlament empfehlen, ein Ja in die Urne zu legen. Das tun auch wir. Nicht nur, damit wir schneller im Kurvenrevier sind, sondern weil ein belastbares Nationalstrassennetz ein zentraler Pfeiler unseres Mobilitätsapparats darstellt. Denn es schafft via Entlastung der Agglomerationen und Dörfer letztendlich auch Raum für die Weiterentwicklung des öffentlichen, des Velo- und des Fussverkehrs. Neben denen auch der Individualverkehr seinen gleichberechtigten Platz haben muss.