

# Achtspurig in die Zukunft

- 27.09.2024
- BauernZeitung / Ostschweiz-Zürich
- Sera J. Hostettler

Für die Entlastung der Gemeinden und Innenstädte sei ein intaktes Nationalstrassennetz zwingend, sagt die Allianz für die Sicherung der Nationalstrassen. Dem Schienenverkehr fehle die benötigte Kapazität. (Bildjoc Sera J. Hostettler BERN Die letzten Parlamentarier eilen vor dem Start der Medienkonferenz noch in den grossen Saal vis-à-vis dem Bundeshaus. Die Herbstsession läuft noch - das Programm ist gedrängt.

Es staut sich, auch auf unseren Autobahnen. Laut der breiten Allianz, bestehend aus Vertretern von FDP, SVP, Die Mitte und dem Mouvement Citoyens Genevois (MCG), zählt die Schweiz derzeit über 48000 Stautunden jährlich auf den Nationalstrassen. Deshalb und aus Sicherheits-, Lebensqualitäts- und Lärmgründen brauche es diesen Ausbau, fordern sie. Abstimmung am 24. November Im hell ausgeleuchteten Raum gibt die Allianz die Vorteile des grossen Ausbaus der Nationalstrassen bekannt.

Sechs Teilprojekte, quer über verschiedene Nationalstrassen, sind vorgesehen. Am 24. November wird das Stimmvolk darüber abstimmen müssen. Projekt 1 und 2, Kanton BE: Die Fahrstreifen sollen ergänzt (Schönbühl, Kirchberg), Anschlüsse umgestaltet (Wankdorf), Pannestreifen umgenutzt werden (Bern-Ost). Projekt 3, Kanton SG: Dritte Röhre im Rosenbergstunnel.

Projekt 4, Kanton SH: Zweite Röhre im Fäsenstautunnel. Projekt 5, Kantone BL, BS: Bau des Rheintunnels. Projekt 6, Kantone GE, VD: Ergänzung auf drei Spuren pro Richtung zwischen Le Vengeron und Nyon. Wo das Geld herkommt Nationalrat Thomas Hurter (SVP, SH), betont, dass die Finanzierung des Autobahnprojekts unabhängig vom ordentlichen Bundeshaushalt und auch unabhängig vom Schienenverkehr erfolge: «Das Geld für diesen Ausbau muss nicht vom Bund genommen werden - es fliesst aus dem Mineralölsteuerzuschlag, der Importsteuer und der Autobahnvignetten-Gebühr», so der Nationalrat. Die Mittel für den Unterhalt und den Ausbau der Nationalstrassen stammen also aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds.

Die Steuerzahlenden würden nicht zusätzlich dafür belastet, so die Allianz. Was ist mit dem Landverlust? Schlagzeilen machte das Grossprojekt im Hinblick auf den Kulturlandverlust. SVP-Nationalrätin Katja Riem (BE) will das Thema «nicht schönreden», aber man habe sich in der Planung auf ein «absolutes Minimum» des Kulturlandverlustes beschränken können, so die Agronomin. In ihrem Votum betont sie, dass letztlich auch die Landwirtschaft auf ein funktionierendes Verkehrsnetz angewiesen sei. Zudem werde das verlorene Kulturland kompensiert.

5,3 Milliarden für den Ausbau Im Dezember letzten Jahres hatte das Bundesverwaltungsgericht eine Beschwerde des Berner Bauernverbands gegen den Autobahnausbau im Grauholz abgewiesen. Auch die Kleinbauernvereinigung, 29 Umweltverbände, die Organisation Umverkehr und der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) spannten im Januar 2024 zusammen, um ein Referendum gegen den «Autobahnwahn» einzureichen. Das Referendum richtete sich gegen den Parlamentsentscheid vom 20. September 2023, mit dem 5,3 Milliarden Franken in den Ausbau der Schweizer Autobahnen fliessen sollen. Der Schweizer Bauernverband wird im Rahmen der Landwirtschaftskammer (Laka) im Oktober die offizielle Parole zum Ausbausritt fassen.

Fehlanreiz oder doch nicht? In der Diskussion um den Autobahnausbau kritisierten die Gegner stets die Schaffung eines Fehlanreizes: Breitere Autobahnen führten unweigerlich zu mehr Verkehr, noch längeren Staus, mehr Luftverschmutzung, grösserer Lärmbelastung und steigenden CO<sub>2</sub>-Emissionen, so der Tenor der Gegner. Angesprochen auf diesen angeblichen Fehlanreiz entgegnet Katja Riem: «Der Handlungsbedarf ist dringend. Wir gehen dieses Projekt nicht an, weil wir in Zukunft auf unserem Verkehrsnetz ein Problem haben werden - wir handeln

jetzt, weil das Problem bereits besteht», betont die Parlamentarierin. Der Umweltaspekt im Hinblick auf Fehlanreize wird der Umweltaspekt erst im letzten Votum der Allianz erwähnt. In einem Nebensatz beschreibt die Basler Mitte-Nationalrätin Elisabeth Schneider-Schneiter, dass Stau letztlich nicht nur ein Sicherheitsrisiko sei, sondern die Umwelt zusätzlich belastet.

«Im Stop-and-go-Verkehr werden wesentlich mehr Abgase ausgestossen als bei normalem Verkehr», erklärt Schneider-Schneiter die Argumentation..