

umverkehRen

Zeitschrift für eine zukunftsfähige Mobilität

SONDERHEFT
AUTOBAHNAUSBAU

Alle Argumente
dagegen



141 | 3.2024

Autobahnen

in die Klimahölle

Ab Seite 3

E-Autos Seite 5

Mehrverkehr in Städten Seite 12

Stadtklima-Initiativen Seite 14

umverkehR
Zukunft inkl.

Ballaststoffe

fürs Gehirn

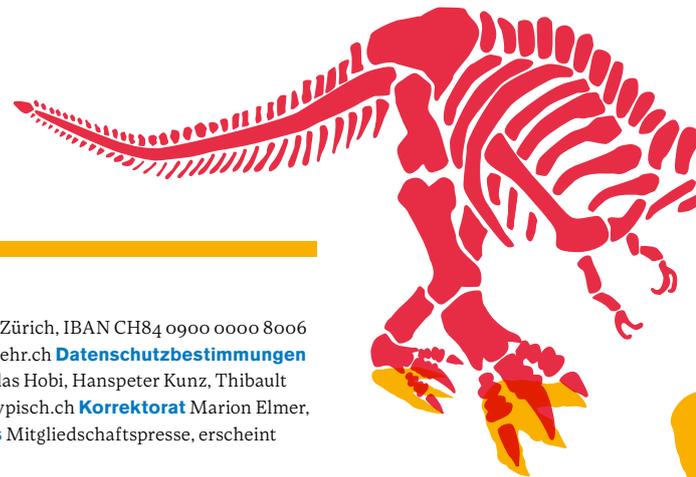
Autobahnen bauen, um Staus zu vermeiden? Eine Furzidee. Stau entsteht, wenn die Menge der Autos von der Strassenkapazität nicht mehr verdaut werden kann – es kommt zu einer Verstopfung. Was ist das Hausmittel dagegen? Den «Engpass» erweitern? Wohl kaum. Was hilft, ist, weniger Weissbrot zu essen, dafür mehr Obst und Ballaststoffe. Um Staus zu vermeiden und das Problem an der Wurzel zu packen, müssen wir die «ballaststoffreichen» Bio-Verkehrsmittel wie ÖV und Velo fördern. Denn die Autos stecken nicht im Stau, sie sind der Stau. Ein paar davon weniger, und schon ist die Verstopfung passé.

Die Autobahnkapazitäten zu vergrössern, führt nur dazu, dass mehr Autos noch schneller zu (neuen) Engpässen durchgeschleust werden. Der endlose Reigen solcher fruchtloser Strassenkapazitätsteigerungen hätte längst einen Lernprozess in Gang setzen müssen. Das einzige, was definitiv in Gang gekommen ist, ist aber unser Mobilitätswahn: Er walzt wie ein Tyrannosaurus durch die Strassen und frisst sich quer durch unsere Gesellschaft und Landschaft.

Ich hoffe wirklich, dass wir nicht auf den nächsten Meteoriteneinschlag (oder den Klimakollaps) warten müssen, bis dieser Dinosaurier endlich ausstirbt. Gibt es nicht irgendwo Ballaststoffe fürs Gehirn, sodass der Lernstau sich lösen kann und wir diese Furzideen endlich loswerden?

Viel Spass bei der Lektüre dieses umverkehRen,

Hanspeter Kunz,
Co-Präsident ■■■



Impressum umverkehRen ist das Mitteilungsorgan des Vereins umverkehR

Auflage 6100 Exemplare **Herausgeberin** umverkehR, Kalkbreitestrasse 2, Postfach, 8036 Zürich, IBAN CH84 0900 0000 8006 7097 2, 044 242 72 76, info@umverkehr.ch, umverkehr.ch **Newsletter** Anmelden auf umverkehr.ch **Datenschutzbestimmungen** umverkehr.ch/datenschutz **Redaktion** Vorstand umverkehR **Beiträge** Magdalena Erni, Silas Hobi, Hanspeter Kunz, Thibault Schneeberger, Angela Zimmermann und Tonja Zürcher **Titelbild** Mechthild Mus **Layout** typisch.ch **Korrektorat** Marion Elmer, Barbara Geiser **Druck** Jordi AG, Belp **Papier** RePrint Recyclingpapier **Abonnementspreis** Mitgliedschaftspresse, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr, Einzelheft 3,50 CHF **Nächste Ausgabe** Mai 2024

«Autobahn-Bauwahn»? Eine Beschönigung!

Nachdem wir das Referendum gegen den «Autobahn-Bauwahn» eingereicht haben, empörten sich einige Autobahn-Freund:innen über diesen Slogan und bezeichneten ihn als übertrieben. Ist es tatsächlich übertrieben, von «Wahn» zu sprechen?

Thibault
Schneeberger

«Die Definition von Wahnsinn ist, immer wieder das Gleiche zu tun und andere Ergebnisse zu erwarten.» Dieses Zitat stammt zwar nicht, wie fälschlicherweise oft behauptet, von Albert Einstein. Es trifft aber trotzdem auf den Punkt. Jahrzehntelange konkrete Erfahrungen zeigen, dass der Ausbau von Strassen die Probleme der Verkehrsüberlastung nicht löst, sondern im Gegenteil verschlimmert. Dennoch beharren manche Menschen, insbesondere Politiker:innen, gegen alle Vernunft auf diesem «Heilmittel», das weitaus schädlicher ist, als es nützt. Von «Wahnsinn» zu sprechen, scheint daher durchaus angebracht.

Es wäre aber falsch, die Taktik unserer Gegner:innen als Symptom einer psychischen Erkrankung zu interpretieren. Ihr Vorgehen ist weit beunruhigender: Der wissenschaftliche Konsens wird gezielt missachtet, Tatsachen werden ausgeblendet und Zweifel gesät.

Angeblich gesunder Menschenverstand gegen die Wissenschaft

Studien belegen, dass es mehr Verkehr und in der Folge mehr Staus gibt, wenn man die Strassen ausbaut. Aber Bundesrat Rösli wischt das mit einer schlichten Behauptung, «Das stimmt eben nicht!», vom Tisch. Statt auf Wissenschaft und Erfahrung basiert die Argumentation der Autolobby auf einem angeblich «gesunden Menschenverstand». Sie liefern dazu gar ein falsches Bild: Stau könne man wie eine verstopfte Röhre lösen, indem man die Röhre erweitert.

Die Elektrifizierung des Autoverkehrs geht zu langsam voran und bringt keine vollständige Dekarbonisierung. Trotzdem behauptet Bundesrat Rösli, «das klimapolitische Argument hat sich mit der Elektromobilität entkräftet». Dabei lässt er die grauen Emissionen, die bei der Herstellung von E-Autos und Autobahnen entstehen, wortlos unter den Tisch fallen. Gleich geht die Autolobby bei der Finanzierung vor: Indem sie die externen Kosten des Verkehrs «vergisst», entsteht die Illusion eines sich selbst finanzierenden Autosystems. Davon, dass die

Allgemeinheit die Gesundheits- und Umweltschäden des Verkehrs mit Milliardenbeträgen übernimmt, ist keine Rede.

Zweifel sähen gegen die Fakten

Die Tabakindustrie verfolgte eine ähnliche Strategie, um jegliche Regulierung ihrer Produkte zu bremsen – mit weitreichenden Folgen für die öffentliche Gesundheit. Ebenso die Ölgiganten: Sie wissen seit 50 Jahren von den Auswirkungen ihrer Aktivitäten auf das Klima und haben absichtlich klimaskeptische Thesen verbreitet, um Massnahmen zu verzögern und ihre Profite zu schützen.

Die Beton-, Auto- und Ölindustrien haben nämlich ganz konkrete Interessen daran, die wissenschaftlichen Erkenntnisse in Zweifel zu ziehen. Nur so gelingt es ihnen, einen grossen Teil der Bevölkerung in einer Autoabhängigkeit gefangen zu halten, die – wie seinerzeit das Rauchen – als sogenannte Freiheit verkauft wird.

Ist das Wort «Wahn» also angemessen, um ein solches System zu beschreiben? Ein System, das wissentlich so organisiert ist, dass es die Tatsachen im Dienste privater Interessen manipuliert? Das ist mehr als nur berechtigt. ■



Induzierter Verkehr – eine unbequeme Wahrheit

Bundesrat Röstli behauptet, der Autobahnausbau führe nicht zu mehr Verkehr. Er zeigt damit, dass er ein ernsthaftes Problem mit wissenschaftlichen Fakten hat.

Thibault
Schneeberger

Das Phänomen ist so banal, dass es in Fachkreisen als «Grundgesetz der Strassenüberlastung» bezeichnet wird. Alle Studien und Beobachtungen bestätigen es: Durch den Ausbau von Autobahnen entsteht «induzierter Verkehr», es werden somit Autofahrten gemacht, die ohne die Kapazitätserweiterung nicht oder nicht mit dem Auto zurückgelegt worden wären.

Teufelskreis Autoabhängigkeit

Diese Kausalität wird seit Jahrzehnten gemessen und bestätigt. Ein grösseres Autobahnangebot lässt die Reisezeit (vorerst) sinken, was den Aufwand des Reisens reduziert, was wiederum zu einem Anstieg der Nachfrage führt. Der Verkehr verhält sich eben nicht wie Wasser. Autofahrer:innen sind dynamische Wesen und passen sich dem Angebot an. Wenn die Autobahn attraktiver ist, steigen die Leute vom öffentlichen

Alle in diesem
Heft verwendeten
Studien:
[umverkehr.ch/
studien](http://umverkehr.ch/studien)

Verkehrsmittel auf das Auto um oder fahren kilometerweit in ein Restaurant, statt eines in ihrem Quartier zu besuchen.

Manchmal ziehen sie sogar um oder nehmen einen Job an, der zwar weiter entfernt, aber dank der Autobahn gleich schnell erreichbar ist wie der bisherige zu Fuss, mit dem Velo oder per ÖV. So verändert sich auch die Umgebung: Läden und Dienstleistungen verschwinden aus Dörfern, und die Abhängigkeit vom Auto wächst. Das Verkehrsaufkommen steigt weiter an. Ein Teufelskreis.

Rückkehr der Staus nach spätestens zehn Jahren

Es gibt unzählige Beispiele für induzierten Verkehr: So hat die Verbreiterung des Highway 101 von Palo Alto nach San Francisco die Staus verschlimmert. Eine zusätzliche Spur auf der I-405 in Los Angeles hat den Verkehr verlangsamt und die Fahrzeit gar verlängert.

Eine Kapazitätserhöhung einer Autobahn um zehn Prozent führt nach spätestens zehn Jahren zu einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von sechs bis zehn Prozent. Das Phänomen zeigt sich umso stärker, je verstopfter die Strasse zuvor war und je mehr sie in einem städtischen Ballungsraum liegt. Das ist bei allen Projekten, über die wir im Herbst abstimmen werden, der Fall. Die Staus werden auf den verbreiterten Autobahnen in weniger Zeit zurück sein, als die Baustellen die betroffenen Städte und Gemeinden belastet haben.

Warum beharrt die Politik auf dem Autobahnausbau als Heilmittel, obwohl bekannt ist, dass er nichts nützt? Wegen der Baulobby, die von Milliardenaufträgen profitiert? Das ist kaum der einzige Grund. Vielmehr ist das Auto als Symbol für Freiheit und Wohlstand so tief in unseren Köpfen und Herzen verankert, dass es schwerfällt anzuerkennen, dass das Auto kein effizientes Massenfortbewegungsmittel ist. Der «Traum vom Auto» hat sich in einen Albtraum verwandelt, aus dem wir aufwachen müssen! ■



Der Stau wird
nach der Baustelle
schneller zurück sein,
als der Bau der Auto-
bahnverbreiterung
gedauert hat.

Klimafreundliche Autobahnen dank E-Autos?

Wer glaubt, der Autoverkehr werde dank der Elektrifizierung CO₂-neutral, ignoriert die globalen Auswirkungen der E-Auto-Produktion sowie Rebound-Effekte.

Thibault
Schneeberger

Im Jahr 2023 machten vollelektrische Autos in der Schweiz lediglich 3,3 Prozent des gesamten Fahrzeugbestands aus. Eine rein elektrische Flotte liegt noch in weiter Ferne. Laut des Interessenverbands Swiss eMobility wird 2035 immer noch rund die Hälfte aller Autos mit Verbrennungsmotor fahren. Unsere Strassen werden also noch viele Jahre lang Infrastrukturen für fossile Energien bleiben.

Zu geringe Reduktionen

Ein CO₂-freier Betrieb von E-Autos ist möglich, wenn rein erneuerbar «getankt» wird. Die Herstellung der Batterien ist jedoch sehr energieintensiv. Deshalb verursacht die Produktion eines E-Autos je nach Batteriegrösse und Energiemix des Produktionslandes 25 bis 100 Prozent mehr Emissionen als ein vergleichbares Benzin- oder Dieselmotormodell. Über den gesamten Lebenszyklus hinweg reduzieren E-Autos gegenüber ihren fossil betriebenen Pendanten die CO₂-Emissionen bestenfalls um zwei Drittel.

Laut dem Klimaschutzgesetz müssen die Emissionen des Verkehrs bis 2040 um 57 Prozent und bis 2050 um 100 Prozent gesenkt werden. Aufgrund des Territorialprinzips werden die Emissionen der Produktion ausserhalb der Schweiz jedoch unterschlagen. Somit können die Ziele des Klimaschutzgesetzes mit den Prognosen von Swiss eMobility vielleicht eingehalten werden – wenn es kein weiteres Verkehrswachstum gibt. Der Atmosphäre ist es jedoch egal, ob die Emissionen in der Schweiz oder im Ausland entstehen – sie heizen dem Klima trotzdem ein.

Der Autoverkehr muss also parallel zur Elektrifizierung stark reduziert werden, was in den Klima- und Mobilitätszielen vieler Kantone und Städte auch vorgesehen ist (siehe Seite 10). Ausserdem gilt es zu beachten, dass es rund 15 bis 20 Prozent mehr Strom bräuhete, sollte

die Elektrifizierung des Autoverkehrs ohne Reduktion erfolgen. Der Zubau an erneuerbaren Energien ist jedoch zu langsam, um diesen Mehrverbrauch aufzufangen, wie Stefanie Conrad im umverkehRen 139 schrieb.

Elektrische Stolperfallen

Nicht zuletzt könnte die E-Mobilität einen Rebound-Effekt haben: nämlich indem die neue, «effizientere» Technologie zu einer vergrösserten Autoflotte und mehr Fahrten führt. Dieser Effekt wurde insbesondere in Schweden und Norwegen beobachtet, wo Fahrten mit Elektrofahrzeugen solche ersetzen, die zuvor mit dem Velo oder dem Bus zurückgelegt wurden. Mit E-Autos haben die Menschen ein vermeintlich «gutes Gewissen», und sie kosten pro Kilometer weniger. ■

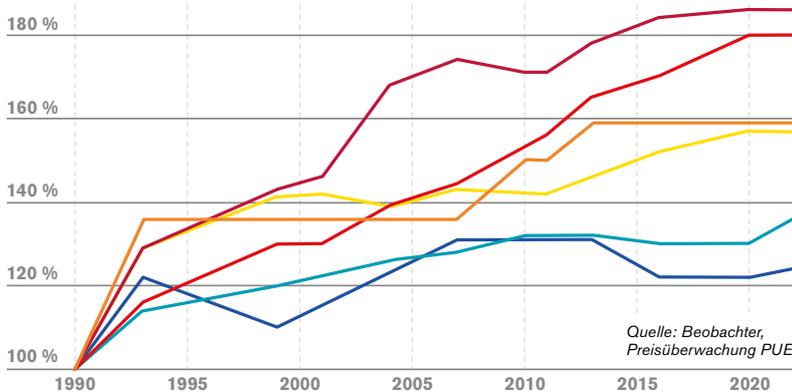


Aufladen eines E-Autos.

Geld aus dem Autofenster werfen?

Autobahnen sind teuer, und die Schäden, die der Autoverkehr verursacht, bezahlen wir alle. Trotzdem steigen die ÖV-Preise, während die Kosten für die Autofahrer:innen teuerungsbereinigt sogar sinken. Das muss sich ändern.

Der öffentliche Verkehr wird immer teurer.



Quelle: Beobachter, Preisüberwachung PUE

- ÖV retour
- Generalabonnement
- Halbtaxabonnement
- ÖV einfach
- Landesindex der Konsumentenpreise
- motorisierter Individualverkehr

Im September letzten Jahres hat das Parlament einen Gesamtkredit von 14,1 Milliarden Franken für Autobahnen beschlossen. Darin enthalten sind 5,3 Milliarden für den Ausbau – der Gegenstand unseres Referendums ist –, aber auch 8,8 Milliarden für die Instandhaltung der bestehenden Autobahnen in den Jahren 2024 bis 2027. Der Unterhalt dieser Infrastruktur ist enorm teuer.

Und das ist noch nicht alles: Bis etwa 2050 will der Bund insgesamt 35 Milliarden Franken in neue Autobahnprojekte investieren, deren Unterhaltskosten noch gar nicht eingerechnet sind. Das sind riesige Summen, die einem Verkehrsträger zugute kommen, dessen Nutzung aus ökologischen Gründen doch eigentlich abnehmen müsste.

Preise für öffentliche Verkehrsmittel steigen stetig

Zur Einordnung: Würde man stattdessen beschliessen, diese 5,3 Milliarden für eine zukunftsweisende Mobilität zu verwenden, könnte man damit zwei S-Bahnlinien, vier Tramlinien und 200 Kilometer Velowege bauen. Mit anderen Worten: Anstatt die Situation mit schädlichen und unnötigen Monster-Autobahnprojekten zu

verschlimmern, wäre es möglich, entscheidende Schritte in Richtung Ausstieg aus der Autoabhängigkeit zu machen.

Für die bitter nötige Mobilitätswende braucht der öffentliche Verkehr viel Geld: um sein Netz auszubauen, die Frequenzen und die Anbindung zu verbessern, aber auch, um die Ticketpreise zu senken; denn seit 1990 haben sich die Preise für SBB-Tickets verdoppelt. Die letzte Preiserhöhung der SBB im Jahr 2024 ist nur der neuste Schritt dieser bedenklichen Entwicklung. Demgegenüber sind die Kosten für das Auto nur sehr moderat gestiegen und liegen sogar unter der Teuerung.

Die wahren Kosten des Autoverkehrs gehen «vergessen»

Der Nationalstrassenfonds (NAF), der den Autobahnausbau finanziert, wird durch die Einnahmen aus der Mineralölsteuer, der Autobahnvignette und der Automobilsteuer gespiesen. Diese scheinbare Selbstfinanzierung verleiht dem Autobahnausbau eine gewisse politische Legitimität. In der Praxis besteht hier jedoch ein Widerspruch.

Zum einen entsteht so ein Teufelskreis: Der Autoverkehr finanziert den Ausbau der Strassen, was wiederum zu neuem Verkehr führt, was wiederum noch mehr Geld für die Strassen einbringt – und so weiter. Zum ändern werden die externen Kosten des motorisierten Strassenverkehrs – Lärm, Unfälle, Umwelt- und Gesundheitsschäden – nicht berücksichtigt. Sie belaufen sich auf rund 10 Milliarden Franken pro Jahr (Stand 2019). Ein Betrag, der in allen Berechnungen «vergessen» geht!

Die Einnahmen aus dem Autoverkehr sollten daher dazu dienen, die verursachten Schäden zu decken und die Verkehrswende zu fördern. Die Einnahmen aus der Benzinststeuer müssen in attraktive und erschwingliche öffentliche Verkehrsmittel, sichere und komfortable Velowege und eine kompakte, menschenfreundliche Raumplanung fliessen. ■

Alternative für eine zweite SBB-Verbindung Lausanne–Genf

Die Zugstrecke zwischen Lausanne und Genf muss ausgebaut werden. Zwei Fachleute schlagen eine neue Linienführung vor, die Pendler:innen abholen könnte, die heute vom Auto abhängig sind.

Angela Zimmermann

* Sebastien Munafò ist Geograf und Leiter eines Mobilitätsplanungsbüros. Giuliano Montanaro ist Gründer eines Beratungsunternehmens, das sich auf Eisenbahntechnik spezialisiert hat.

Die Genfersee-Region ist dicht besiedelt und bietet zahlreiche Arbeitsplätze, die sich vor allem in den Stadtzentren von Lausanne und Genf befinden, in welche die Bewohner:innen der Randgebiete und der angrenzenden französischen Regionen pendeln. Die SBB-Strecke zwischen Lausanne und Genf ist bereits stark frequentiert, und die Zwischenfälle im «Loch von Tolochenaz» im Jahr 2021 und in Renens im Jahr 2023 zeigen, dass angesichts einer ebenso überlasteten wie störungsanfälligen Strecke ein zweite Linie geschaffen werden muss.

Während die SBB eine neue Strecke plant, die entlang der Autobahn verlaufen soll, haben Sébastien Munafò und Giuliano Montanaro* ein Alternativprojekt ausgearbeitet. Es begnügt

sich nicht damit, eine parallele Linie zur bereits bestehenden zu sein: Ziel ist es, die Zugstrecke durch schlecht erschlossene und daher noch stark vom Auto abhängige Gebiete zu führen.

Pendler:innen abholen

Neu an der Strecke wäre die Verbindung zwischen Genf und Nyon durch das Pays de Gex nördlich von Meyrin, wo heute viele Grenzgänger:innen die Strasse benutzen müssen, um ihre Arbeitsorte in der Schweiz zu erreichen. Auf der Lausanner Seite würde die Strecke den Bahnhof Lausanne mit den Hochschulen verbinden und dann über Préverenges nach Morges führen.

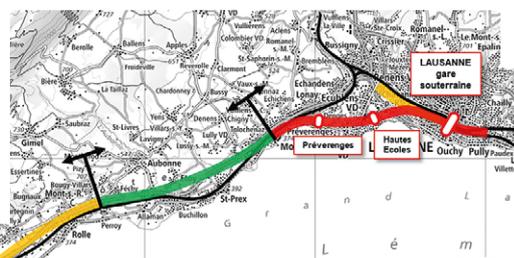
Das Potenzial für eine Verkehrsverlagerung ist vor allem auf kurzen Strecken – von der Peripherie in die städtischen Zentren – sehr gross. Ein Beispiel dafür ist der Léman Express, der seit 2019 in Betrieb ist und täglich 70 000 Menschen aus der Region Nyon und den Grenzgebieten ins Herz von Genf befördert.

Das Alternativprojekt erfüllt mehrere Mobilitätsbedürfnisse der Region auf einen Schlag: Es ermöglicht die nötige zweite Linie Lausanne–Genf – im Falle eines Zwischenfalls auf der bestehenden Strecke könnte die Verbindung zwischen diesen Städten damit aufrechterhalten werden –, den Ausbau der Genfer Nord-Süd-Achse und die Verlängerung des öffentlichen Verkehrs in den Westen und Süden von Lausanne.

Alternative zum Strassenausbau

Die Klimakrise verlangt von uns eine massive Verlagerung des Autoverkehrs auf andere Verkehrsträger. Denn während die Bahnfahrt Lausanne–Genf punkto Reisezeit und Bequemlichkeit mit dem Auto konkurrenzieren kann, ist das bei kleineren Strecken zwischen den beiden grossen Westschweizer Agglomerationen nicht der Fall. Die alternative Linie könnte diesen Bedürfnissen gerecht werden. Denn wie Giuliano Montanaro, Co-Autor des Projekts, sagt: «Infrastrukturen zu bauen, ist gut, aber sie am richtigen Ort einzusetzen, ist noch besser.»

Idee einer vierteiligen Linienführung für eine neue redundante Linie Genf–Lausanne



- Aktuelle Zugverbindung
- Neues Modul Morges-Perroy
- Neue, zu bevorzugende Module
- ○ Neue Bahnhöfe und neue Haltestellen
- Weitere neue Abschnitte
- ⊥ Modulgrenze

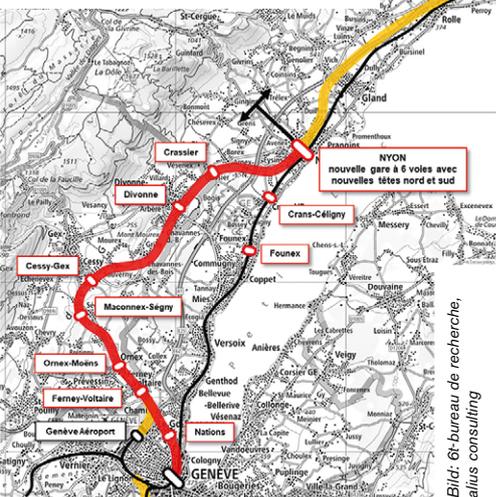


Bild: © bureau de recherche, ams consulting

Schlusspunkt

Autobahn



Bild: Keystone, Steffen Schmidt

Autobahnen führen zu nichts. Das meinen wir nicht nur im übertragenen Sinn, das ist auch wortwörtlich so. Die Oberlandautobahn endet bei Hinwil mitten in einer Wiese und das berühmte-berühmte Viaduktende der Zürcher Sihlhochstrasse in der Luft. Hoffentlich setzt

sich die Erkenntnis, dass Autobahnen sinnlos sind und keine Zukunft haben, nicht erst mitten im Bau des Rheintunnels oder der neuen Fäsenstaub-Röhre durch. Die Schweiz hat seit der Reduit-Zeit genügend ungenutzte Betonbunker. ■

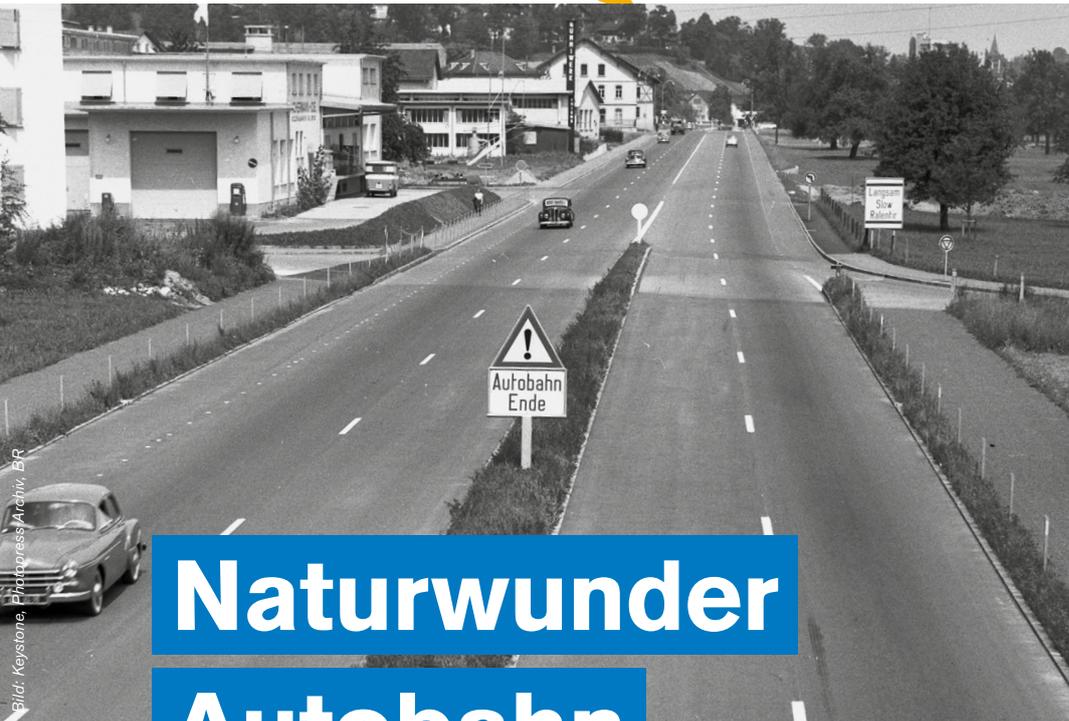


Bild: Keystone, Photopress Archiv, BR

Naturwunder

Autobahn

«Das als übergrösstuerisch und naturverschandelnd bezeichnete Projekt bietet sich in seiner Ausführung dem Beschauer heute schon mit einer solchen naturverbundenen Selbstverständlichkeit dar, als hätte es von jeher bestanden. Die den technischen Anforderungen absolut entsprechende und dennoch harmonische Linienführung hat die betroffene Landschaft nicht nur nicht verschandelt, sondern geradezu bereichert.»

Zitat aus der Sonderbeilage des «Vaterlands» (heute «Luzerner Zeitung») vom 11. Juni 1955 zur ersten Schweizer Autobahn. ■

Unersättliche Autobahn



Nicht lange ist es her, dass die Facebook-Gruppe «umweltbewusst wählen im Kanton Zürich» bei den nationalen Parlamentswahlen vor den Folgen falscher Entscheidungen gewarnt hat. Auch wenn es noch nicht ganz so weit ist, wie auf dem Bild suggeriert: Nun sollen

auch in der Schweiz achtspurige Autobahnen gebaut werden, und man fragt sich, wo das noch enden soll. Auf dem Bild ist klar: Alle Autos, die seewärts fahren, gehen im wahrsten Sinne des Wortes «baden». So lässt sich der Autoverkehr auch reduzieren. ■

Abgetauchte Autobahn



Buchstäblich abgetaucht sind die Autobahnen in den letzten Jahren vielerorts in Europa: bei Hochwasser. Man könnte romantisiert von einer Rückeroberung durch die Natur reden oder zynischer von der Rache der Natur. Egal, wie man es nennt: Wer die Rückeroberung von Franz Hohler gelesen hat, weiss: Es nimmt kein gutes Ende. Da gibt es nur eines: Ausfahrt nicht verpassen. ■

Strassenbau gegen lokale Klima- und Mobilitätsziele

Klimaneutralität zu erreichen, ist eine immense Herausforderung, aber machbar, wenn wir den Autoverkehr reduzieren. Ein Überblick über lokale und internationale Klima- und Verkehrsstrategien.

Thibault
Schneeberger

Der geplante Autobahnausbau widerspricht den lokalen Klima- und Verkehrsstrategien vieler Kantone und Städte. Die vom geplanten Autobahnausbau betroffenen Orte setzen auf eine Reduktion des Autoverkehrs und der mobilitätsbedingten Emissionen.

- In Basel-Stadt verankerte eine Volksabstimmung das Ziel der Klimaneutralität bis 2037. Die Klimastrategie des Regierungsrats zielt darauf ab, bis dahin den Autoverkehr um einen Sechstel zu reduzieren, auf den städtischen Strassen sogar um einen Drittel. Die Kantonsregierung glaubt zwar, dieses Ziel auch mit dem Autobahnausbau erreichen zu können. Das ist jedoch eine Illusion, wie auf Seite 12 nachgelesen werden kann.
- Im Kanton Bern ist die Forderung nach Netto-Null bis ins Jahr 2050 in der Verfassung verankert, und die kantonale Gesamtmobilitätsstrategie 2022 verlangt ausdrücklich einen kohlenstoffneutralen Verkehr bis 2050.
- In St. Gallen will der von der Stadt verabschiedete Gegenvorschlag zu unseren Stadtklima-Initiativen 200 000 Quadratmeter Strassenfläche umwandeln: Das steht diametral im Widerspruch zu einem Autobahnausbau in St. Gallen – insbesondere zum stadtzerstörenden Anschluss Güterbahnhof.

- Der Kanton Schaffhausen sieht in seiner Klimastrategie vor, die mobilitätsbedingten Emissionen bis 2030 um einen Drittel gegenüber 2016 zu senken.
- Der 2019 verabschiedete Klimaplan des Kantons Genf sieht eine Reduktion des Autoverkehrs um 40 Prozent bis 2030 beziehungsweise 80 Prozent bis 2050 vor. Ebenso die Klimastrategie der Stadt Genf, die das Ziel hat, bis 2030 die mit dem Auto zurückgelegten Strecken zu halbieren, indem Fahrbahnen schmaler und Parkplätze abgebaut werden.
- Der Klimaplan des Kantons Waadt strebt eine Reduktion der Emissionen um 50 bis 60 Prozent bis 2030 und die CO₂-Neutralität bis 2050 an. Mehrere Massnahmen zielen auf die Reduktion des Autoverkehrs ab.

Auf internationaler Ebene fordert die Internationale Energieagentur (IAE), auf den Bau neuer Infrastrukturen für fossile Energieträger zu verzichten. Autobahnen sollten als solche betrachtet werden. Die IEA empfiehlt zudem ab 2030 eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 Kilometer pro Stunde auf allen Autobahnen.

Das «International Transport Forum» der OECD rät, den Verkehr auf die Schiene zu verlagern, und fordert die Regierungen auf, ihre Planung zu ändern: Anstatt mit mehr Infrastruktur auf eine prognostizierte Nachfrage zu reagieren, sollte mit dem Ansatz «entscheiden und bereitstellen» in eine Infrastruktur investiert werden, die dem Erreichen politischer Ziele dient.

Nicht nur der Betrieb, auch der Bau der Autobahnen ist wegen des vielen Betons, Asphalts und Stahls klimaschädlich. Laut Berechnungen, die das Fachmagazin «La Revue Durable» im Dezember 2023 veröffentlichte, wird allein der Bau der zur Abstimmung stehenden fünf Autobahnprojekte eine Million Tonnen CO₂ ausstossen.

Der geplante Autobahnausbau geht somit in die komplett falsche Richtung. Er widerspricht Klimazielen sowie den Empfehlungen internationaler Gremien. ■

In Basel wurde als Gegenvorschlag zur Klimagerechtigkeitsinitiative Basel 2030 beschlossen, bis 2037 klimaneutral zu werden.



Autoverkehr bedroht Biodiversität

Strassen und Autoverkehr sind stark unterschätzte Faktoren beim Artensterben. Warum das so ist, erklärt Paul F. Donald, Biologe und Forscher bei der Umweltorganisation BirdLife International, in seinem Buch.

Angela Zimmermann

Es ist offensichtlich, dass Strassen eine direkte Bedrohung für die biologische Vielfalt darstellen. Zunächst einmal durch die physische Barriere, die sie schaffen: Für viele Tierarten ist das Überqueren einer Strasse ein riskantes Unterfangen. Die Zahl der grossen Wildtiere, die durch Kollisionen auf Schweizer Strassen getötet werden, soll bei mindestens 20 000 Tieren pro Jahr liegen. Dies ist nur die Spitze des Eisbergs, da viele getötete Tiere gar nicht erfasst werden.

Jene Tiere, für die eine Strasse zu einer unüberwindbaren Barriere wird, sehen ihr Gebiet in Inseln segmentiert, was tragische Folgen hat. Die Populationen sind weniger vielfältig und somit genetisch ärmer, sie können sich schlechter an die Klimakrise anpassen und sind stärker vom Aussterben bedroht.

Mikroplastik aus Reifen

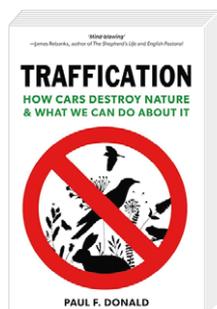
Zusätzlich zum CO₂-Ausstoss ist der Strassenverkehr für weitere Schäden am Ökosystem verantwortlich. Der Bremsverschleiss und vor allem der Abrieb von Reifen setzen zahlreiche Partikel frei, deren Schädlichkeit noch nicht vollständig erforscht ist. In der Schweiz ist der Reifen-

abrieb für 90 Prozent des Mikroplastiks in der Natur verantwortlich. Durch Wind und Regen gelangen die Partikel in Flüsse, Meere und Ozeane, wodurch auch Meerestiere nicht verschont bleiben. In Nordamerika hat man etwa in der Nähe von Hauptverkehrsstrassen festgestellt, dass die Silberlachsbestände dezimiert sind.

Lärmbelästigung: eine der schlimmsten Auswirkungen

Der Lärm des Autoverkehrs verhindert oft, dass Vögel miteinander kommunizieren können. Einige Arten passen sich an, indem sie höher singen oder schreien. Auch E-Autos ändern nichts daran: Bei Geschwindigkeiten von mehr als 30 Kilometern pro Stunde stammt der grösste Teil des Lärms vom Rollgeräusch der Reifen. Es entstehen sogenannte Strasseneinflusszonen, in denen die Arten in einem Umkreis von bis zu zwei Kilometern unter dem Lärm leiden. Die Auswirkungen des Autoverkehrs auf die Natur im Allgemeinen nehmen mit steigender Geschwindigkeit exponentiell zu.

Gesunde Ökosysteme sind die Grundlage für fruchtbare Böden, Nahrung, saubere Luft und Trinkwasser. Anstatt die Biodiversitätskrise durch den Autobahnausbau noch weiter zu verschlimmern, ist es an der Zeit, die nächste Ausfahrt zu nehmen, solange wir noch Zeit haben.



Traffication: How Cars Destroy Nature and What We Can Do About It
Paul F. Donald
Pelagic Publishing, 2023



Mindestens 20 000 grössere Säugetiere werden jährlich in der Schweiz durch Fahrzeuge getötet.

Verstopfte Stadtstrassen und ländliche Autoabhängigkeit

Der Autobahnausbau verstärkt den Autoverkehr in den umliegenden Städten und Dörfern. Ausserhalb der Städte fördert er die Zersiedelung der Landschaft und verfestigt die Abhängigkeit vom Auto.

Thibault
Schneeberger

Die wenigsten Autofahrer:innen arbeiten in Autobahnrestaurants oder schlafen auf Raststätten. Autofahrende, die auf Autobahnen unterwegs sind, verlassen diese zwangsläufig irgendwann, um zu ihrer Wohnung, zur Arbeit oder zu einem Freizeitziel zu gelangen, und verstopfen dann die Ortschaften.

In den Städten gefährdet der Autobahnausbau die Umgestaltung des öffentlichen Raums zugunsten einer nachhaltigen Mobilität. Da Rückstaus auf Autobahnen aus Sicherheitsgründen vermieden werden müssen, können bei grossen städtischen Strassen, in welche die Autobahnausfahrten münden, die Anzahl der Autofahrspuren nicht reduziert werden. Projekte für Velowege oder Busspuren auf diesen Achsen werden bereits heute häufig mit dieser Begründung abgelehnt.

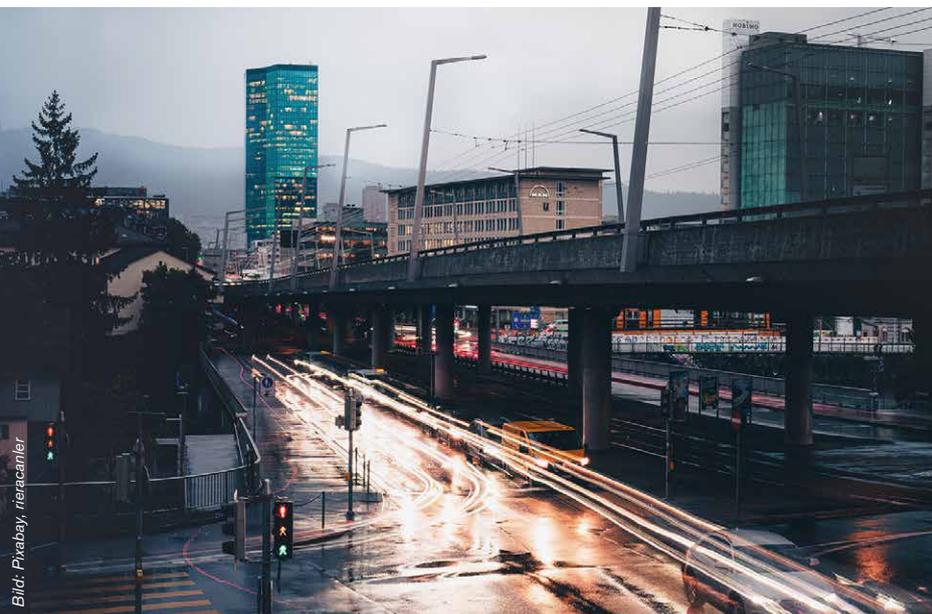
Urbaner Trichter und überrollte Dörfer

Wenn man nicht gerade Gebäude abreisst, kann man den Strassenraum in der Stadt nicht erweitern. Eine Verbreiterung der Autobahnen wird daher diesen Trichtereffekt verstärken. Sechsspurige Autobahnen werden den Verkehr auf die bereits überlasteten Stadtachsen pressen, und es wird noch schwieriger, den übermässigen Flächenanteil des Autos in den Städten zu verringern. Diese Projekte stehen also in völligem Widerspruch zur Politik der meisten Städte, den Autoverkehr zu reduzieren: Kein Wunder, dass sich neben der betroffenen Bevölkerung auch die Stadtregierungen von Bern, Nyon und Genf gegen den Autobahnausbau wehren.

Der Bürgermeister von Chavanne-de-Bogis – einer kleinen Gemeinde in der Nähe der Autobahn Nyon–Genf – befürwortete im Schweizer Radio die Verbreiterung der A1, um die ein bis zwei Kilometer lange Autokolonne «flüssiger» zu machen, die morgens und abends durch seinen Ort fährt. Dies wird jedoch nie passieren. Die Autobahn Annecy–Genf, die den starken Autoverkehr durch die französische Gemeinde Cruseilles entlasten sollte, brachte dort nur für kurze Zeit Erleichterung. Nach weniger als sechs Jahren waren die Staus schlimmer als je zuvor, und die Autobahn füllt sich weiter. Diese Erfahrung machen Städte und Gemeinden auf der ganzen Welt.

Autozentrierte Entwicklung

Die geplanten Autobahnen führen zu einer weiteren Zersiedelung ausserhalb der Stadtzentren: Jede neue Autobahnspur, jedes Autobahnkreuz oder jede Anschlussstelle führt zum Bau von Wohnsiedlungen, Arbeitsplätzen oder Einkaufszentren, die nur mit dem Auto erreichbar sind. Entsprechend werden neue Siedlungen mit geringer Dichte gebaut, was im Widerspruch zu einer nachhaltigen Raumplanung steht. Der Autobahnausbau verschärft die Autoabhängigkeit und die Zersiedelung. ■



Mehr Verkehr auf Autobahnen bringt mehr Verkehr in die Städte und Dörfer.

Nachtzug-News

Seit dem 10. Dezember 2023 ist der ÖBB-Nightjet der neuen Generation unterwegs. Das neue Rollmaterial soll den Komfort und die Privatsphäre (neue Einzel-Minikabinen) deutlich verbessern. Damit versprechen die ÖBB, auch weiterhin in Nachtzugverbindungen zu investieren. Ernüchternd sind hingegen die neu eingeführten dynamischen Preise und die Erhöhung der Maximalpreise. Während man in schlecht ausgelasteten Nächten weiterhin preiswert reisen kann, wird es an Spitzentagen teuer. Die ÖBB schaden damit ihrem eigenen Erfolg. Es bleibt zu hoffen, dass sie nochmals über die Bücher gehen. Bis dahin lohnt es sich, frühzeitig zu buchen (ab 180 Tagen vor der Fahrt) und bei der Wahl des Reisetags flexibel zu sein.

Nicht nur die ÖBB dämpfen den Nachtzug-Trend. Der Bundesrat will die SBB bei der Beschaffung neuer Nachtzüge nicht unterstützen, wie es umverkehR-Co-Präsidentin Franziska Ryser in einer Motion gefordert hatte. Er ist zwar bereit, 35 Milliarden in neue Autobahnen zu verlocken, die Förderung von klimaneutralen Alternativen ist ihm aber maximal 30 Millionen Franken pro Jahr wert. ■



Neuer Nachtzug der ÖBB

Paris: Parkgebühr für SUV verdreifacht

Paris erhöht ab September die Parkgebühren für besonders schwere, grosse und umweltschädliche Autos. Die Bevölkerung stimmte Anfang Februar mit 55 Prozent dafür, die Parkgebühren für Autos, die mehr als 1,6 Tonnen (2 Tonnen bei E-Autos) wiegen, zu verdreifachen. Ausgenommen sind Handwerker:innen, Pflegedienstleistende und Anwohner:innen.

Auch in der Schweiz gibt es Bestrebungen, dem Trend zu immer grösseren und schwereren Autos entgegenzuwirken. SUV machen fast die Hälfte aller Neuwagen in der Schweiz aus. In Basel-Stadt wurde ein Vorstoss überwiesen, der höhere Steuern für Fahrzeuge verlangt, die einen übermässigen Ressourcenverbrauch (Fläche, Emissionen, Klima, Energie) haben. In der Stadt Zürich wird die Idee von höheren Gebühren für SUV im Rahmen der Revision der Parkkartenverordnung diskutiert; Politiker:innen aus weiteren Städten haben angekündigt, sich dafür einzusetzen. ■

umverkehR wächst

Die Verkehrswende in der Schweiz steht vor entscheidenden Monaten und Jahren. Das Team ist deshalb froh, dass die Geschäftsstelle dank der grossen Unterstützung von Mitgliedern und Spender:innen wachsen und sich mit noch mehr Kraft für die wichtigen Anliegen einsetzen kann. Für die Autobahnkampagne arbeiten seit Dezember neu Magdalena Erni und Angela Zimmermann. Magdalena ist ausserdem für Bern und Angela für die Waadt zuständig. Seit Februar ist Nina Sommer zurück bei umverkehR. Sie übernimmt die Verantwortung für Zürich und ein neues Projekt für die Verkehrswende, worüber im nächsten umverkehRen mehr zu lesen sein wird. ■



Magdalena Erni



Nina Sommer



Angela Zimmermann

Unsere Stadtklima-Initiativen:

Drei Erfolge, eine Niederlage und viele Abstimmungen

Nachdem St. Gallen schon seit 2022 daran ist, die Gegenvorschläge zu unseren Stadtklima-Initiativen umzusetzen, geht es nun Schlag auf Schlag.

Tonja Zürcher

Basel-Stadt

Leider mussten wir bei der Abstimmung in Basel-Stadt im letzten November einen Dämpfer hinnehmen. Die von den Gegner:innen geschürte Angst vor Baustellen kombiniert mit dem Versprechen der Regierung, auch ohne Initiativen bei jeder anstehenden Baustelle die Synergien für die Begrünung und die Verbesserung für klimafreundliche Verkehrsmittel zu nutzen, ha-

stadtklima.ch

ben zur Ablehnung geführt. Die Pflicht zur Verkehrswende und zur Klimaanpassung bleibt aber – das hat die Bevölkerung ein Jahr zuvor mit der Annahme der Klimagerechtigkeits-Initiative und Netto-Null bis 2037 beschlossen. Es fehlt nun aber an konkreten Zielen und Massnahmen. umverkehR wird darauf hinwirken, dass die gemachten Versprechungen umgesetzt werden.

Genf

Zwei Wochen nach der Basler Abstimmung konnte hingegen in Genf gefeiert werden. Der Gegenvorschlag unserer Stadtklima-Initiative, der 80 Prozent der von der Initiative geforderten Verkehrsflächen umwandeln wird, trat in Kraft. Ein Referendum wurde nicht ergriffen. Konkret werden im Kanton Genf in den nächsten zehn Jahren 175 Kilometer zusätzliche Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr, 8 Kilometer Tram-Verlängerungen, eine Ringlinie für das Tramnetz, 22 Kilometer neue Buslinien geschaffen und mindestens 25 000 Bäume gepflanzt – vorrangig im Strassenraum.

Ostermundigen

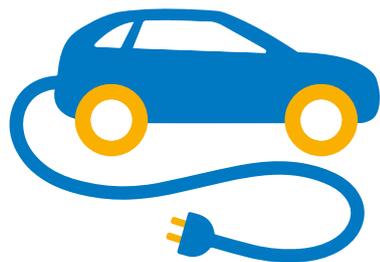
Ostermundigen hat im letzten Dezember entschieden, bei neuen Bauprojekten Hitzeinseln zu vermeiden. Darüber hinaus will man mit einem Messnetz Hitzeinseln identifizieren und Massnahmen treffen, sobald die Sommernächte mehr als 1,5 Grad Celsius heisser sind als auf dem Land. Die Gemeinde setzt damit die zentrale Forderung der Stadtklima-Initiative um. Über die damit verbundene Mobilitätsinitiative wird im Frühling entschieden.

Chur, Winterthur und Zürich

Somit steht es aktuell 3:1 für das Stadtklima. Noch vor Erscheinen dieses Hefts, aber nach Redaktionsschluss, hat Chur abgestimmt. Und voraussichtlich im Juni kommen unsere Stadtklima-Initiativen in Winterthur und im September in Zürich zur Abstimmung. ■



Visualisierung einer möglichen Umgestaltung der Avenue Pictet-de-Rochemont in Genf nach Annahme des Stadtklima-Gegenvorschlags



3,3 %

aller Autos
in der Schweiz
sind E-Autos.

beträgt das Verkehrswachstum
maximal 10 Jahre nach einem
Strassenausbau.

6-10 %



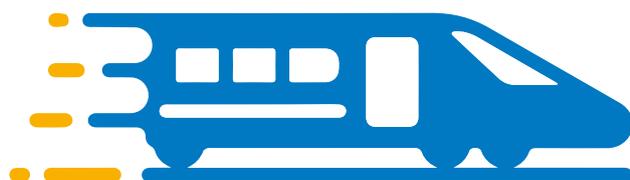
100 %

gesenkt werden müssen laut
Klimaschutzgesetz die
Verkehrs-Emissionen bis 2050.



1 000 000 Tonnen

graue CO₂-Emissionen
würden alleine für
den Bau der geplanten
Autobahnen aus-
gestossen.

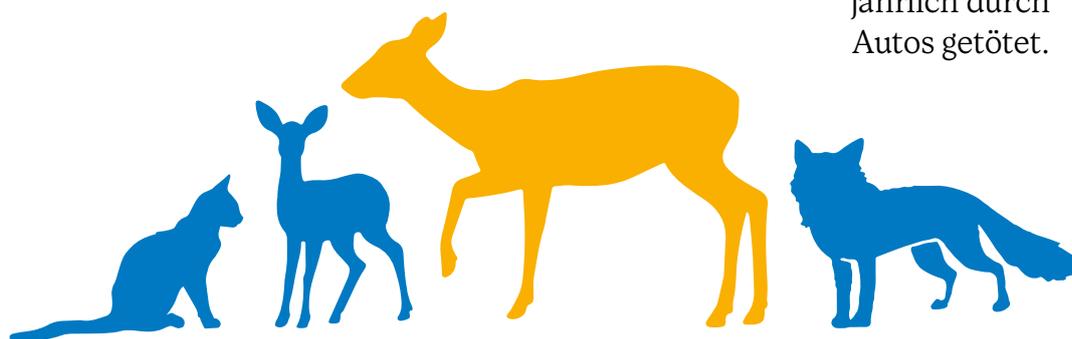


2 x

teurer wurde der
ÖV seit 1990.

20 000

grosse Wildtiere
werden
jährlich durch
Autos getötet.



Investitionen in bezahlbaren ÖV statt Autobahnen

Der Bundesrat setzt fast überall den Rotstift an. Kein bisschen gespart wird hingegen beim Autobahnausbau. Dabei wird mit der angeblichen Selbstfinanzierung der Autobahnen durch den Autoverkehr argumentiert. Die Benzinsteuern für den Strassenausbau zu verwenden, ist aber etwa gleich logisch, wie mit der Tabaksteuer den Tabakanbau zu subventionieren. Warum soll die Benzinsteuern nicht auch für die AHV eingesetzt werden? Oder für einen bezahlbaren ÖV? **Investieren Sie in eine sinnvolle Verwendung der Bundesfinanzen und bestellen Sie eine Anti-Autobahnvignette: umverkehr.ch/autobahn**



Bild: Eigene Collage auf Basis von Flickr, dbrurtoni und Pixabay, Pictario

Autobahnen sind genauso aus der Zeit gefallen wie der Marlboro Man.

GV umverkehrR

Mittwoch, 10. April 2024, 18.30 Uhr
Le Singe, Untergasse 21, Biel

Generalversammlung von umverkehrR und Podiumsgespräch zum Thema «Widerstand vernetzen – Autobahnprojekte bekämpfen». Wir sprechen mit Vertreter:innen aus den betroffenen Regionen über ihren Widerstand, Erfolg versprechende Argumente und Aktivitäten.

Anmeldung: umverkehr.ch/gv

Wanderbaumallee geht auf Tour

Mittwoch, 17. April 2024
Zürich, genauer Ort folgt

Die Wanderbaumallee startet in die zweite Saison. Von April bis November werden wir die Gründerquartiere in den Kreisen 3, 4 und 5 begrünen, die besonders stark von der Hitze belastet sind. Willst du auch an einer der Wanderbaum-Paraden dabei sein?

Mehr Infos: umverkehr.ch/wanderbaumallee