

Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Herausgeber: Auslandschweizer-Organisation
Band: 51 (2024)
Heft: 5: Wald, Weite - und Widerstand : im Gegenwind durch den rebellischen Jura

Artikel: Kontroverse um Autobahnen : masslose "Monster" oder effiziente Verkehrsadern?
Autor: Peter, Theodora
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1077519>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 05.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Kontroverse um Autobahnen: Masslose «Monster» oder effiziente Verkehrsadern?

Die Schweiz will 5,3 Milliarden Franken in den Ausbau von Autobahnen investieren. Dadurch soll es zu weniger Staus kommen. Aus Sicht der Gegner ziehen mehr Strassen aber noch mehr Verkehr an. Am 24. November 2024 entscheidet das Stimmvolk über den umstrittenen Kredit.

THEODORA PETER

Seit 60 Jahren queren mehrere Autobahnachsen die Schweiz von Ost nach West und von Nord nach Süd. Zu den ältesten Abschnitten gehört derjenige der A1 beim Grauholz vor den Toren Berns. Bis in die 1970er-Jahre fuhren dort täglich 16 000 Fahrzeuge vorbei. Inzwischen sind es rund 100 000, weshalb in den Stosszeiten der Verkehr stockt. Bereits in den 1990er-Jahren wurde das Teilstück auf sechs Spuren ausgebaut, und in Zukunft sollen Autos und Lastwagen am Grauholz gar auf acht Spuren rollen. Die dort geplante Verbreiterung ist nur eines von sechs Projekten im Rahmen eines Nationalstrassenkredites von insgesamt 5,3 Milliarden Franken. Vorgesehen sind weitere Autobahnausbauten unter anderem am Genfersee, ein neuer Strassentunnel unter dem Rhein in Basel sowie zusätzliche Tunnelröhren bei St. Gallen und Schaffhausen.

Gegen diesen «masslosen Autobahn-Ausbau» wehrt sich eine Allianz von 40 Umweltorganisationen und Parteien. Sie hat erfolgreich das Referendum gegen den vom Parlament beschlossenen Kredit ergriffen, weshalb es am 24. November 2024 zur Volksabstimmung kommt. «Staus zu

verhindern, indem man Strassen baut, ist ein Konzept aus dem letzten Jahrhundert», sagt die grüne St. Galler Nationalrätin Franziska Ryser. Sie ist Co-Präsidentin des Vereins «umverkehrR», der ein Umdenken beim motorisierten Individualverkehr erreichen will. Statt in «fossile Monsterprojekte» sollten öffentliche Gelder besser in eine Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene investiert werden, betont Ryser.

Huhn-und-Ei-Frage

Für die Gegnerinnen und Gegner sind die Autobahnen gar «Klimakiller». Nicht nur deshalb, weil der Strassenverkehr für rund einen Drittel der CO₂-Emissionen verantwortlich sei. Auch verursachten die für den Bau benötigten Unmengen an Beton und Stahl ebenfalls schädliche Treibhausgase. Hinzu kämen Lärmbelastung sowie der Verschleiss von wertvollem Kulturland. Im Fall der Ausbaupläne am Grauholz wehrt sich zudem der Berner Bauernverband gegen den Verlust von mehreren Hektaren Landwirtschaftsland. Zentrale Botschaft der Nein-Kampagne ist das Argument, wonach mehr und breitere Strassen

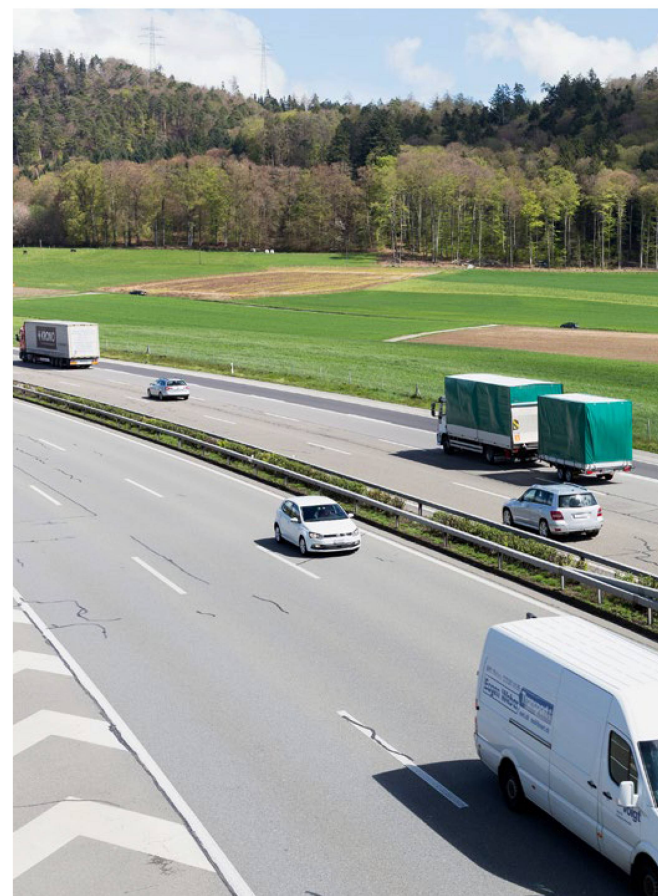
nur kurzfristig zu einer Entlastung führten. Ein Ausbau der Kapazitäten schaffe vielmehr falsche Anreize und verursache deshalb längerfristig neue Staus. Die Frage, ob mehr Strassen tatsächlich mehr Verkehr mit sich bringen, ist gemäss Experten schwierig zu beantworten.

Für Carsten Hagedorn, Professor für Verkehrsplanung an der Ostschweizer Fachhochschule, stellt sich die Huhn- und-Ei-Frage: «Was war zuerst da: der Verkehr oder die Strasse?» Letztlich würden dort Strassen gebaut, wo es eine Nachfrage gebe, sagte Hagedorn gegenüber Radio SRF. Neue Strassen verkürzten die Zeit, während der man unterwegs ist: «Bei der Entscheidung, ob ich das Auto oder ein anderes Verkehrsmittel nehme, ist die Reisezeit ein wichtiger

Die Autobahn A1 beim Grauholz: Die heute sechsspurige Strasse soll auf acht Spuren ausgebaut werden – auf Kosten des Kulturlandes im Bildhintergrund.

Foto Keystone

Am 10. Mai 1962 wurde am Grauholz das allererste Teilstück der heutigen Autobahn A1 eröffnet. Statt Leitplanken säumten Schaulustige an diesem regnerischen Tag den Strassenrand. Archivbild Keystone



Faktor. Dementsprechend kann es passieren, dass durch einen Ausbau das Auto deutlich attraktiver wird.»

Hohe Folgekosten von Staus

Für die Befürworterinnen und Befürworter geht es bei der Vorlage einzig darum, Engpässe zu beseitigen. Die vor über 60 Jahren gebaute Verkehrsinfrastruktur entspräche nicht mehr den heutigen Bedürfnissen von Bevölkerung und Wirtschaft, betont die Thurgauer SVP-Nationalrätin und Unternehmerin Diana Gutjahr. «Stecken unsere Arbeitskräfte im Stau fest, können sie ihre Arbeit nicht erledigen.» Gewerbetreibende könnten nicht einfach auf den Zug umsteigen, um ihre Dienstleistungen vor Ort zu erbringen. 2023 wurden auf dem gesamten Nationalstrassennetz rund 48.800 Staustunden registriert, das sind 22 Prozent mehr als im Vorjahr. Gutjahr beziffert die Folgekosten von Verkehrsüberlastungen auf jährlich rund 1,2 Milliarden Franken. Länger

dauernde Transporte verteuerten Produkte und Dienstleistungen. Ein weiteres Argument sieht das Ja-Komitee in der Entlastung von Städten und Gemeinden. Ein flüssiger Verkehr auf den Hauptachsen führe zu weniger Ausweichverkehr. Wenn Pendlerinnen und Pendler keinen Stau befürchten müssen, suchten sie weniger nach «Schleichwegen» auf Nebenstrassen oder durch Wohnquartiere. Dies führe letztlich zu einer höheren Lebensqualität für die Bevölkerung in Städten und Agglomerationen.

Beim Urnengang vom November gelangen noch drei weitere Vorlagen zur Abstimmung (siehe Kasten). Für Auslandschweizerinnen und -schweizer, die in der Schweiz Immobilien besitzen und vermieten, sind insbesondere die beiden Mietrechtsrevisionen von Bedeutung.

Ja-Komitee:
www.zusammen-vorwaertskommen.ch
 Nein-Komitee:
www.autobahnwahn.ch

Alle Abstimmungen vom 24. November 2024 im Überblick

Kredit zum Ausbau der Nationalstrassen

Das Parlament hat mit dem Ausbauschnitt 2023 sechs Projekte mit Kosten von insgesamt 5,3 Milliarden Franken beschlossen. Dabei geht es um zusätzliche Fahrspuren sowie Tunnelröhren auf stark belasteten Autobahnabschnitten. Gegen diesen «Bauwahn» stellt sich eine Allianz von 40 Organisationen. Sie erachtet die Projekte als schädlich, teuer und nutzlos. Für die bürgerlichen Befürworter geht es lediglich darum, bestehende Engpässe zu beheben. Mehr dazu siehe Haupttext.

Mietrecht I: Strengere Regeln für Untermiete

Wer als Mieterin oder Mieter eine Wohnung oder ein Zimmer untervermieten will, benötigt dazu künftig eine schriftliche Zustimmung der Eigentümerschaft – und muss darüber hinaus mehr Angaben zur Untermiete liefern. Bislang reichte ein mündliches Einverständnis. Bei Verstössen gegen die Vorschriften riskieren die Mietenden die Kündigung. Gegen diese Aufweichung des Mieterschutzes wehrt sich der Mieterinnen- und Mieterverband zusammen mit linksgrünen Parteien.

Mietrecht II: Einfachere Kündigung bei Eigenbedarf

In der Schweiz soll es einfacher werden, eine vermietete Wohnung für eigene Bedürfnisse zu nutzen. Bisher mussten Besizende einer Liegenschaft nachweisen, dass sie das Objekt «dringend» für sich oder nahe Verwandte benötigen, um einen bestehenden Mietvertrag aufzulösen. Auch diesen «Frontalangriff der Immobilien-Lobby auf den Kündigungsschutz» bekämpft die Linke an der Urne. Die bürgerlichen Befürworter erachten die neuen Regelungen beim Mietrecht hingegen als fair.

Einheitliche Finanzierung von Leistungen der Krankenversicherung

Im Gesundheitssektor gelten heute für jeden Bereich – ambulant, stationär, Pflege – unterschiedliche Finanzierungssysteme. Von einer einheitlichen Finanzierung erhofft sich das Parlament kostensparende Anreize: zum Beispiel mehr ambulante Behandlungen statt teuren Spitalaufenthalten. Dadurch sollen bis 440 Millionen Franken pro Jahr eingespart werden können. Gegen die Vorlage wehrt sich die Gewerkschaft VPOD: Sie befürchtet Abstriche bei den Arbeitsbedingungen für das Pflegepersonal und der Betreuungsqualität.

