



## Faktenblatt

### Referendum gegen den Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 der Nationalstrassen

#### Worum geht es?

Die Nationalstrassen sollen im Rahmen des Programms zur strategischen Entwicklung der Nationalstrassen (PRODES) schrittweise ausgebaut werden. Alle vier Jahre entscheidet das Parlament über die Projekte und ihre Priorität sowie über ihre Finanzierung, indem es den entsprechenden Verpflichtungskredit bewilligt.

Der Bundesrat hat der Bundesversammlung vorgeschlagen, fünf Projekte zur Kapazitätserweiterung aus dem Realisierungshorizont 2030 dem Ausbauschritt 2023 zuzuordnen. Während der Debatte wurde ein sechstes Projekt hinzugefügt.

Das Parlament hat deshalb schliesslich einen Verpflichtungskredit von 5,3 Milliarden Franken für den Ausbauschritt 2023 bewilligt. Diese Mittel sollen für folgende Ausbaumassnahmen eingesetzt werden:

- Ausbau des Abschnitts Wankdorf-Schönbühl (BE) auf acht Spuren (Kosten: 253 Millionen)
- Ausbau des Abschnitts Schönbühl-Kirchberg (BE) auf sechs Spuren (Kosten: 239 Millionen)
- Bau einer dritten Röhre des Rosenberg隧nels (SG) (Kosten: 1,244 Milliarden)
- Bau des Basler Rheintunnels (BS/BL) (Kosten: 1,873 Milliarden)
- Bau einer zweiten Röhre des Fäsenstaubtunnels (SH) (Kosten 393 Mio.)
- Ausbau des Abschnitts Le Vengeron-Coppet-Nyon (GE/VD) auf sechs Spuren (Kosten: 956 Millionen)

Die eingesetzten 5,3 Milliarden Franken werden aus dem Fonds für Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr (sog. FORTA) entnommen. Der Verpflichtungskredit geht somit nicht zu Lasten der Steuerzahler, sondern wird von den Verkehrsteilnehmern finanziert.

Das vom VCS und Active-Traffic getragene Referendum hat am 11. Januar 2024 100'000 Unterschriften eingereicht. Die Schweizer Bevölkerung wird am 24. November 2024 darüber abstimmen.

#### Parlamentsdebatte und Abstimmung der Mitte-Fraktion

Sowohl der Bundesrat als auch der National- und Ständerat empfehlen die Annahme des Bundesbeschlusses.

In den Schlussabstimmungen im Nationalrat wurde der Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 der Nationalstrassen mit 107 zu 87 Stimmen bei einer Enthaltung angenommen. Die Mitte sprach sich geschlossen dafür aus. Im Ständerat wurde die Vorlage mit 33 zu 6 Stimmen bei 5 Enthaltungen angenommen. Auch im Ständerat stimmte Die Mitte geschlossen für die Vorlage. Die rechte Seite unterstützt die Vorlage.



## Argumente für die Vorlage

### **In die Zukunft investieren**

Die Bevölkerung und die Wirtschaft sind auf zuverlässige und effiziente Verkehrsmittel angewiesen, sei es in Städten, Ballungsräumen oder auf dem Land. Die Bevölkerung muss die Möglichkeit haben, sich einfach fortzubewegen und selbst zu entscheiden, welche Art von Mobilität sie bevorzugt. Als Ergänzung zur Schiene spielen die Strassen eine grundlegende Rolle im gesamten Verkehrssystem der Schweiz. Ihr reibungsloses Funktionieren dient den Bewohnerinnen und Bewohnern aller Regionen und trägt so zum Zusammenhalt der Schweiz bei.

Insbesondere die Nationalstrassen bilden das Rückgrat dieses Netzes und tragen mehr als 40 % des Verkehrs (und mehr als 70 % des Güterverkehrs), obwohl sie nur 3 % aller Strassen ausmachen. Angesichts ihrer Bedeutung muss darauf geachtet werden, dass ihre Qualität langfristig erhalten bleibt, indem die notwendigen Anpassungen vorgenommen werden und mit den sich ändernden Bedürfnissen der Bevölkerung Schritt halten. Eine Ablehnung des Ausbaus 2023 würde die Durchführung von Baustellen gefährden, die für die langfristige Sicherung der Kapazität der Nationalstrassen unerlässlich sind.

### **Gegen Staus kämpfen**

Die Schweizer Bevölkerung steckt immer länger in Staus fest. Ohne geeignete Massnahmen wird sich die Situation weiter verschlechtern. Laut den Verkehrsprognosen des Bundes werden ohne Massnahmen bis 2040 rund 450 Kilometer des nationalen Netzes, was fast 20 % des Netzes entspricht, regelmässig verstopft sein. Auf etwa 170 Kilometern wird es täglich zu Staus oder Verzögerungen kommen, die zwischen zwei und vier Stunden dauern. Die Grossstädte und ihre Agglomerationen werden am stärksten von diesen Engpässen betroffen sein. Deshalb ist es zwingend notwendig, so schnell wie möglich zu handeln und die Kapazitäten der Nationalstrassen durch die sechs im Ausbaus 2023 vorgeschlagenen Projekte zu erhöhen.

### **Ausweichverkehr reduzieren und Gemeinden und Städte entlasten**

Die Nationalstrassen spielen eine wichtige Rolle für die Lebensqualität der Bevölkerung. Indem sie einen grossen Teil des Strassenverkehrs aufnehmen, entlasten sie die Nebenstrassen der Kantone, Städte und Gemeinden. Dadurch wird auf diesen Strassen mehr Platz geschaffen, was dem öffentlichen Verkehr sowie dem Langsamverkehr zugutekommt und die Sicherheit erhöht. Die aktuelle Situation ist jedoch so, dass die zunehmenden Staus auf den Nationalstrassen zu Ausweichverkehr auf den Kantons- und Gemeindestrassen führen, wodurch sich die logistischen und sicherheitstechnischen Herausforderungen für die Anwohner verschärfen. Der Ausbau 2023 wird den Verkehr auf den Nationalstrassen verflüssigen und damit den Ausweichverkehr reduzieren, was sich positiv auf die Sicherheit und die Lebensqualität vor Ort auswirkt.

## Argumente gegen die Vorlage

### **Ausbau der Autobahnen löst das Problem der Staus nicht**

Investitionen in die Erhöhung der Autobahnkapazität lösen das Stauproblem nicht, im Gegenteil: Mehr Strassen bedeuten mehr Staus. Jede neue Strasse schafft mehr Verkehr. Jede Erweiterung erzeugt einen Mitnahmeeffekt, der zusätzliche Autofahrer anzieht, die das neue Angebot nutzen. Autobahnen sind Autostaubsauger.

il  
Center )

il  
Centro )

Le  
Centre )

Die  
Mitte )

### **Negative Auswirkungen auf die Umwelt und das Ackerland**

Der Strassenverkehr ist für einen erheblichen Teil der Luftverschmutzung und der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Schweiz verantwortlich, sein Lärm belästigt die Anwohner und die von den Autos verursachten Reifenpartikel belasten die Tier- und Pflanzenwelt schwer. Darüber hinaus stellen Autobahnen Barrieren für viele Tierarten dar. Der Ausbau von Strassen geht auf Kosten von Ackerland und Wäldern. Jeder zusätzliche Kilometer Strasse bedeutet oft einen irreversiblen Verlust an natürlichen und landwirtschaftlichen Lebensräumen.

### **Geld am falschen Ort investiert**

Diese Milliarden wären besser in den öffentlichen Verkehr sowie in die Fahrrad- und Fussgänger-mobilität investiert. Diese Mobilitätsformen sind die Zukunft.