Gegner des Autobahnausbaus: «Mehr Beton ist keine Lösung»

Der masslose Ausbau von Strassen sei nicht mehr zeitgemäss und mehr Strassen würden nur zu mehr Verkehr führen, sagt die breite Allianz gegen den Ausbau der Nationalstrassen.

Mauro Pfammatter

Am 24. November stimmt die Schweizer Stimmbevölkerung über den Ausbau der Autobahnen ab. Betroffen sind mehrere Hauptverkehrsachsen. Laut dem Bundesamt für Strassen gab es 2023 auf den Nationalstrassen über 48'000 Staustundendie Nationalstrassen sind an verschiedenen Stellen überlastet. Es kommt zur Abstimmung, weil gegen den Ausbau das Referendum ergriffen wurde.

Mit der Oberwalliser Gruppe Umwelt und Verkehr (OGUV), Pro Natura Oberwallis, dem WWF Oberwallis, dem Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) Sektion Wallis, den Grünen Wallis, der SP Oberwallis, den Grünliberalen Wallis und Andreas Weissen, Ehrenpräsident der Alpennitiative, hat sich im Oberwallis ein breites Komitee gegen den Ausbau formiert.

Mehr Strassen gleich mehr Verkehr

Das Komitee betont, dass die Schweiz bereits eines der dichtesten Strassennetze Europas aufweist. Sonja Oesch, Geschäftsleiterin des VCS Wallis, sagt: «Der geplante Autobahnausbau ist übertrieben, überholt und überteuert.» So würden Erfahrungen aus der Vergangenheit sowie die Verkehrsforschung zeigen, dass mehr Strassen die Verkehrsprobleme nur noch verschärfen, zu mehr statt zu weniger Stau und zu steigenden CO₂-Emissionen führen.

Der Ausbau von Strassen führe nur kurzfristig zu einer Entlastung, sagt auch Tobias Heinzmann von der OGUV: «Wenn Strassen breiter werden, kehren viele Fahrer, die zuvor Stosszeiten vermieden oder alternative Transportmittel genutzt haben, auf die Strasse zurück.»



Mehr Spuren, mehr Autobahn: Das führt gemäss dem Nein-Komitee nur noch zu mehr Verkehr und Stau, wie hier im Bild vor dem Gotthardtunnel. Symbolbild: Keystone

Dies führe kurzfristig zu einer Erhöhung des Verkehrsflusses, was mittelfristig wiederum zu Überlastung und Staus führe. Wie die Grünen-Co-Präsidentin Brigitte Wolf sagt, würde der Autobahnausbau ausserdem zu jahrelangen Verkehrsbehindenungen führen: «Es entstehen neue Engpässe und in der Folge Staus – der Verkehr wird während der Bauphase auf Kantons- und Gemeindestrassen ausweichen.»

Zudem bedeute mehr Verkehr auch mehr Lärm. Da übermässiger Lärmgesundheitsschädigend sei, würden die Kosten im Gesundheitswesen und für Lärmsanierungen steigen, so das Komitee.

Verlust von Landwirtschaftsflächen

Das Nein-Komitee bemängelt, dass durch den Ausbau viel Landwirtschaftsflächen verloren gehen würden. Ralph Manz, Regionalsekretär von Pro Natura Oberwallis, spricht von mehr als 400'000 Quadratmetern Landwirtschafts-und Grünflächen, die durch den Ausbau flöten gingen. Das fördere auch die Zersiedelung. Und ohne die Möglichkeit des Landtausches bestehe die Gefahr, so Manz, dass Bauern enteignet würden.

Zudem laufe die Ausbaupolitik der Klimapolitik diametral entgegen, so das Nein-Komitee. Mehr Strassen, mehr Autos: Damit könne man die Klimaziele nicht erreichen, sagt Angela Escher, Geschäftsleiterin des WWF Oberwallis. Bereits jetzt würden zwei Drittel der verkehrsbedingten CO,-Emissionen durch Personenwagen verursacht. Zwar würde die Elektrifizierung des Strassenverkehrs dabei helfen, die Emissionen zu senken. Doch allein daraufzusetzen, reiche nicht. Escher sagt: «Die Umweltbelastung von Elektroautos ist nach wie vor deutlich höher als diejenige des öffentlichen Verkehrs oder der Mobilität per Velo und E-Bike.» Um die Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs zu vermindern, sei darum auch eine Reduktion der Fahrleistung im Strassenverkehr

Der Autobahnausbau ist zu teuer

Der Autobahnausbau dürfte mehr als fünf Milliarden Franken kosten. Das ist viel zu viel, sagen die Gegner. Auch, weil der Bund gerade erst Sparmassnahmen in der Höhe von vier Milliarden Franken angekündigt hat. Roger Ambort, Co-Präsident der Grünliberalen Wallis, sagt: «Dieser Budgetposten ist komplett überrissen und das Geld fliesst einseitig und ausschliesslich in den Autoverkehr.»

Ausserdem würden durch einen Ausbau die Benzinpreise steigen. Aber auch die Kosten für Unterhalt und Instandhaltung der Strassen. Ambort spricht von jährlichen Mehrkosten in der Höhe von 53 bis 159 Millionen Franken.

Auch würde mehr als die Hälfte des Geldes für den Ausbau in urbane und finanzstarke Kantone wie Genf und Basel-Stadt fliessen, was dort zu noch mehr Strassenverkehr führe, so Ambort weiter. «Dieses Geld sollte besser in öffentliche Verkehrsmittel, Radwege und Fahrgemeinschaften investiert werden. Lösungen, die Staus dauerhaft lösen würden.»

Als Alternative zum Ausbau des Nationalstrassennetzes sieht das Komitee eine Stärkung und den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Dieser müsste flächendeckend, verlässlich und bezahlbar sein. Auch andere Mobilitätslösungen müssen her, so die Gegner des Autobahnausbaus. Sie sprechen etwa von Ride-Sharing, Mobility-Pricing, autonomen Fahrzeugen oder dem Ausbau von Velonetzen. Die politische Lösung, einfach stets weitere Autobahnspuren zu bauen, sei veraltet und gehöre ins letzte Jahrhundert, sagt Christian Schnidrig vom Vorstand der SPO. Das als «induzierter Verkehr» bekannte Phänomen, dass mehr Autobahn auch mehr Autos, Stau und Verkehr bedeuten, sei schon lange bekannt. Weiter würde der Sparhammer des Bundes wieder den öffentlichen Verkehr treffen so werden Nachtzüge gestrichen und steigende Billettpreise ignoriert, sagt Schnidrig: «Laut Preisüberwacher steigen die ÖV-Preise seit Jahren viel stärker als die Kosten für Autofahrten.»

«Mehr Beton ist keine Lösung», sagt auch Andreas Weissen. Er ist Ehrenpräsident und Initiant der Alpen-Initiative, welche vor 30 Jahren vom Schweizer Stimmvolk angenommen wurde. Mit der Initiative sollte der Alpenraum vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs geschützt werden. So sah die Initiative vor, dass der Transitgüterverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagert und auf einen Ausbau der Kapazität der Transitstrassen verzichtet wird. Trotz Annahme im Jahr 1994 wurde das ursprüngliche Ziel der Alpen-Initiative jedoch nie erreicht.

Der nun zur Abstimmung kommende weitere Ausbau der Autobahn hätte auch auf die Transitachsen Auswirkungen, sagt der im Oberwallis als Umwelt- und Naturschutzkoryphäe geltende Weissen: «Damit gibt es noch mehr Druck auf die Gotthardachse.» Zusätzliche Spuren würden zusätzlichen Verkehr, auch Transitverkehr, anlocken, was zu mehr und grösseren Staus führe.

Die Schweiz habe in den letzten Jahren in Sachen Verkehrspolitik nicht nur nichts dazugelernt, sondern sich zurückentwickelt, so Weissen: «Man hätte dreissig Jahre lang Zeit gehabt, schlauer zu werden.»

amt tess in tess sovint ton r Kall karn len len len zep nie küne wäl

Kı Da Ere

ne der

san

Ge ist Tör der Ok ren trat an. Phi Zul Ge

letz

kut

gis

wal te-l zwi der nur vor nor Lis Ok Kar

kut

20:

me

Re