

Mobilität
mit Zukunft



VCS Wallis



Sozialdemokratische Partei
Oberwallis



Grünliberale

Nein zum masslosen Autobahn-Ausbau!

Pressekonferenz

Mittwoch, 04. November 2024, 10:00 Uhr

Saal 1. Stock, Bahnhofbuffet Brig

Vertreterinnen und Vertreter an der Pressekonferenz:

Sonja Oesch, Geschäftsleiterin VCS Wallis

Tobias Heinzmann, Vorstandsmitglied OGUV

Ralph Manz, Regionalsekretär Pro Natura Oberwallis

Roger Ambort, Co-Präsident Grünliberale Wallis

Angela Escher, Geschäftsleiterin WWF Oberwallis

Brigitte Wolf, Co-Präsidentin Grüne Wallis

Christian Schnidrig, Vorstandsmitglied der SP Oberwallis

Andreas Weissen, Ehrenpräsident Alpen-Initiative

Einleitung und Fakten zum Ist-Zustand des Autobahn-Netzes Schweiz

Sonja Oesch, Geschäftsleiterin VCS Wallis

Der geplante Autobahn-Ausbau ist übertrieben, überholt und überteuert. Bestehende Verkehrsprobleme würden nicht gelöst: Erfahrungen aus der Vergangenheit und die Verkehrsforschung zeigen, dass Ausbauten zusätzlichen Verkehr verursachen und zu weiteren Staus, mehr Luftverschmutzung, Lärm und steigenden CO₂-Emissionen führen. Jetzt ist eine zukunftsfähige Verkehrsplanung mit Augenmass gefragt. Deshalb sagt eine Allianz aus über 50 Organisationen Nein zum masslosen Autobahn-Ausbau am 24. November 2024!

Bereits gut bedient: mit einem der dichtesten Strassennetze Europas

Die Schweiz verfügt über eines der dichtesten Straßennetze Europas mit etwa 71' 000 km Straßen und 1' 840 km Autobahnen auf einer Fläche von etwa 41'290 km², was eine Dichte von etwa 4.5 Autobahnkilometern pro 100 km² ergibt (Deutschland 3.6, Frankreich 2). Damit gehört die Schweiz zu den Ländern mit der höchsten Autobahndichte in Europa, trotz der geografischen Herausforderungen durch die Alpen. Die Fläche, die der Eisenbahninfrastruktur gewidmet ist, macht nur etwa 0.2 Prozent der Landesfläche aus, weit weniger als die Fläche für motorisierte Mobilität, was das Ungleichgewicht bei der Nutzung des Raums für verschiedene Verkehrsmittel unterstreicht.

Der Autobahn-Ausbau bringt mehr Verkehr und gefährdet die Lebensqualität

Tobias Heinzmann, Vorstandsmitglied OGUV

Der Ausbau von Strassen führt nur kurzzeitig zu einer Entlastung. Mittelfristig wird ein Verkehrswachstum bewirkt. Dadurch entstehen nach wenigen Jahren neue Staus. Berichte des ASTRA belegen, dass der Ausbau von Strasseninfrastrukturen tendenziell das Verkehrsaufkommen erhöht, anstatt es zu verringern. Wenn Straßen breiter werden, kehren viele Fahrer, die zuvor Stoßzeiten vermieden oder alternative Transportmittel genutzt hatten, auf die Straße zurück. Dies führt kurzfristig zu einer Erhöhung des Verkehrsflusses, was mittelfristig wiederum zu Überlastung und Staus führt. Die vorherrschende Verkehrspolitik lässt somit auf eine fatale Fehlallokation von Ressourcen schließen, die langfristig negative Auswirkungen auf Umwelt und Verkehrseffizienz haben könnte.

Mehr Verkehr bedeutet auch mehr Lärm. Bereits heute leiden rund eine Million Menschen in der Schweiz unter Lärm über den Grenzwerten, welcher gesundheitsschädigend wirkt. Sind noch mehr Menschen von übermässigem Lärm betroffen, steigen die Kosten für die Allgemeinheit: Sei es wegen steigender Ausgaben für das Gesundheitswesen oder wegen Kosten für Lärmsanierungen.

Mit dem Ausbau der Autobahnen nimmt auch der Ausstoss von Abgasen zu. Der Strassenverkehr ist jedoch schon heute der grösste CO₂-Verursacher der Schweiz. Bereits beim Bau von Autobahnen fallen aufgrund der grossen Mengen an Beton und Stahl enorme CO₂-Emissionen an. Sowohl Studien als auch die Erfahrung belegen deutlich, dass weniger Lärm und Emissionen die Lebensqualität der Menschen verbessern. Dort wo hingegen die Verkehrsbelastung steigt, und die Grenzwerte überschritten werden, sinkt das Wohlbefinden deutlich und die Menschen werden krank.

Durch den Autobahn-Ausbau gehen grosse Flächen Natur- und Landwirtschaftsland verloren

Ralph Manz, Regionalsekretär Pro Natura Oberwallis

Der Ausbau der Autobahnen hat für die Landwirtschaft in der Schweiz gravierende Folgen. Über 400'000 m² wertvolle Landwirtschafts- und Grünflächen gehen verloren, darunter 30 Hektaren besonders ertragreiche Fruchtfolgeflächen. In den Bauphasen wird der Flächenverlust sogar noch drastischer sein.

Diese Zerstörung bringt nicht nur den Verlust fruchtbarer Böden mit sich, sondern fördert auch die Zersiedelung. Neue Überbauungen auf der grünen Wiese erfordern zusätzliche Erschließungen, was zu einem weiteren Anstieg asphaltierter Flächen führt. Zwischen 1985 und 2018 sind die Landwirtschaftsflächen in der Schweiz um 7 Prozent geschrumpft. Autobahnen und andere Strassen brauchten im selben Zeitraum 15 Prozent mehr Platz.

Die Bauern stehen vor einer schweren Herausforderung: Wenn kein Landtausch möglich ist, werden sie enteignet, wobei die Entschädigungen oft nicht den realen Wert ihrer Flächen widerspiegeln und auch einen eingespielten Landwirtschaftsbetrieb ins Wanken bringen kann. Das Bundesamt für Strassen hat kaum geeignete Flächen für einen Tausch, was die Situation zusätzlich verschärft.

Der Autobahn-Ausbau ist überteuert. Besonders brisant: Die externen Kosten fallen um 60 % höher aus!

Roger Ambort, Co-Präsident Grünliberale Wallis

Während der Bund gerade Sparmassnahmen in Höhe von 4 Milliarden angekündigt hat, sollen für den Autobahn-Ausbau 5.3 Milliarden Franken ausgegeben werden. Dieser Budgetposten ist komplett überrissen und das Geld fliesst einseitig und ausschliesslich in den Autoverkehr.

Die externen Kosten des Strassenverkehrs steigen mit den im neuen Bericht des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE angewendeten Berechnungsmethoden um 62 Prozent. Dies hat auch erhebliche Auswirkungen auf die Kosten-Nutzen-Analyse der Autobahn-Ausbauprojekte

Der Schadenskostensatz für CO₂ wird neu mit Fr. 430.– pro Tonne angegeben. Es ist zu betonen, dass selbst das ARE diesen als «at least Ansatz» bezeichnet, also als vorsichtige Schätzung. Die tatsächlichen Klimakosten werden also sehr wahrscheinlich erheblich höher ausfallen. Die Lärmkosten – die noch nach der alten Methode berechnet wurden – dürften nach neuen Erkenntnissen die Kosten noch weiter ansteigen lassen.

Zusätzlich steigen die Benzinpreise wegen des Autobahn-Ausbaus um 4 Rappen pro Liter.

Hinzu kommen später Hunderte Millionen für Unterhalts- und Instandhaltungsarbeiten

Die derzeitigen Budgets für die Instandhaltung der Autobahnen (1 bis 3 Prozent der ursprünglichen Baukosten) belaufen sich auf 3 bis 4 Milliarden Schweizer Franken pro Jahr. Der Ausbau der Autobahnen, der mit 5.3 Milliarden veranschlagt ist, wird de facto zusätzliche Fixkosten für die Instandhaltung in der Größenordnung von 53 Millionen bis 159 Millionen pro Jahr verursachen.

Besonders angesichts der Klimakrise ist diese Politik unhaltbar. Mehr als die Hälfte des Geldes fliesst zudem in die urbanen und finanzstarken Kantone Genf und Basel-Stadt und führt dort zu noch mehr Strassenverkehr. Dieses Geld sollte besser in öffentliche Verkehrsmittel, Radwege und Fahrgemeinschaften investiert werden. Lösungen, die Staus dauerhaft lösen würden.

Der Autobahn-Ausbau verschärft die Klimakrise

Angela Escher, Geschäftsleiterin WWF Oberwallis

Der Verkehr ist Ursache für rund ein Drittel der inländischen Treibhausgas-Emissionen. Fast zwei Drittel des verkehrsbedingten CO₂ werden von Personenwagen verursacht. Der Strassenausbau untergräbt die Ziele des Klimaschutzgesetzes und steht im Widerspruch zur Notwendigkeit, die Treibhausgas-Emissionen der Schweiz auf netto null zu senken.

Bei diesem Reduktionsziel wird die Elektrifizierung des Strassenverkehrs einen wichtigen Beitrag leisten. Einzig auf die Elektromobilität zu setzen, reicht jedoch nicht aus: Deren Umweltbelastung 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, ist darum auch eine Reduktion der Fahrleistung im Strassenverkehr anzustreben. Der geplante Ausbau der Autobahnen widerspricht diesem Ziel diametral.

Der Autobahn-Ausbau führt zu Verkehrsbehinderungen über Jahrzehnte

Brigitte Wolf, Co-Präsidentin Grüne Wallis

Der Autobahn-Ausbau würde in jahrelangen Baustellen münden – beim Bau von Tunnels geht es gar um Jahrzehnte. Während dieser Zeit wird der Verkehr auf den betroffenen Autobahn-Teilstücken stark behindert und verlangsamt. Es entstehen neue Engpässe und in der Folge Staus – der Verkehr wird während der Bauphase auf Kantons- und Gemeindestrassen ausweichen.

Vier Projekte sollen die A1 von Genf vom Südwesten der Schweiz bis nach St. Gallen im Nordosten der Schweiz ausbauen, mit einer ersten 8-spurigen Autobahn im Raum Bern. Zwei weitere Projekte führen zu einem zusätzlichen Kapazitätsausbau auf den grossen Nord-Süd-Transitstrecken: der Ausbau des Rheintunnels in Basel auf der A2 und der Ausbau in Schaffhausen auf der A4 inklusive dem schweizweit ersten doppelstöckigen Autobahnabschnitt. Beide sind Zulaufstrecken zum Gotthard.

Die vorliegenden sechs Projekte sind erst der Anfang

In den kommenden Jahrzehnten plant der Bund, über 35 Milliarden Franken in die Strasseninfrastruktur zu investieren, während die Mittel für den öffentlichen Verkehr (ÖV) deutlich geringer ausfallen. Dies verdeutlicht eine einseitige Priorisierung, da die Schweiz somit am stärksten in umweltschädliche Verkehrsmittel investiert, während umweltfreundliche Alternativen vernachlässigt werden. Ein aktuelles Beispiel ist der baldige sechsspurige Ausbau der A1, dem sowohl National- als auch Ständerat bereits zugestimmt haben. Diese Entscheidungen zeigen, dass der Autobahnausbau als unendliches Projekt betrachtet wird, dessen Folgen fatal sein könnten.

Alternativen

Christian Schnidrig, Vorstandsmitglied der SP Oberwallis

Mehr Autobahn heisst mehr Autos, heisst mehr Stau und mehr Verkehr. [Mobilitätsexpert:innen](#) ist dieses Phänomen des «induzierten Verkehrs» schon lange bekannt und es gibt [zahlreiche Studien](#), in der eine kurzfristige Kapazitätserhöhung in wenigen Jahren wieder zunichtegemacht wird. Letzte Woche berichtete [der Bund](#), dass sich 340 Verkehrsfachleute in der Schweiz auch dieser Warnung anschlossen und auch ein Nein zum Autobahnausbau empfehlen. Die veraltete politische Lösung aus dem letzten Jahrhundert wird in ein paar Jahren trotzdem wieder heissen: «Noch eine weitere Spur, noch mehr Autobahn, dann wird's wieder gut». Die Realität ist anders!

Die Lösung: Weniger Verkehr durch weniger Autos! Wie können wir das erreichen? Es müssen Anreize geschaffen werden, um auf das Auto verzichten zu können! Beispielsweise durch einen starken, verlässlichen, flächendeckenden, bezahlbaren öffentlichen Verkehr auf Strassen und Schienen und den Ausbau von weiteren, umweltfreundlichen Alternativen oder anderen Preismodellen wie «[Mobility-Pricing](#)». Es ist höchste Zeit, die Strassen endlich anders zu nutzen und den begrenzten Platz für Fahrgemeinschaften, den ÖV, Velo und Fussgänger:innen auszubauen.

Mit der aktuellen Vorlage zum Autobahn-Ausbau geschieht politisch leider genau das Gegenteil. Zusätzlich tritt der Sparhammer wieder den ÖV, die Politik streicht Beispielsweise Nachtzüge und ignoriert die steigenden Billigpreise (laut Preisüberwacher steigen die Billetpreise im ÖV-Faktor 4 schneller, als die Kosten für Autofahrten). Das muss sich Grundlegend ändern – angefangen mit einem NEIN zu diesem veralteten Ausbau-Wunschkonzert. Denn bessere Lösungen für alle sind möglich, wenn der Mut vorhanden ist, bestehende Systeme zu hinterfragen.

«Denkstau führt zu Strassenbau»

Andreas Weissen, Ehrenpräsident Alpen-Initiative

Das Schweizer Volk hat vor dreissig Jahren die Alpeninitiative angenommen und damit ein klares Ziel und zwei konkrete Massnahmen in der Bundesverfassung verankert. Eine Massnahme ist, die Transitstrassenkapazitäten nicht weiter auszubauen. Doch was für den Alpenraum als besonders empfindlicher Lebensraum wichtig ist, gilt auch für den Verkehr im Mittelland. Zusätzliche Autobahnspuren locken zusätzlichen Verkehr (auch Transit) an. Das bedeutet: grössere und längere Staus. Denn die Strassen in den Städten und Agglomerationen können den zusätzlichen Verkehr nicht schlucken.