Argumentarium Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen

1. Argumente für die Vorlage

* Erschliessung der Regionen: Nationalstrassen dienen der verkehrlichen Erschliessung der Schweiz, indem sie schnelle und effiziente Verbindungen zwischen den grösseren Ballungsräumen herstellen.
* Systemrelevanz für den Gütertransport: In der Schweiz erfolgen fast 63 % der Gütertransporte auf der Strasse (siehe [Bundesamt für Statistik (BfS)](https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/gueterverkehr.html). Dabei sind die Nationalstrassen der wichtigste Transportweg: 74 % des Strassengüterverkehrs wird über sie abgewickelt (siehe [Bundesamt für Strassen (ASTRA)](https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/verkehrsfluss-stauaufkommen/verkehrsfluss-nationalstrassen.html). Für die Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der KMU-Wirtschaft sind die Strassen, und dabei insbesondere die Nationalstrassen folglich unabdingbar.
* Mobilitätsnachfrage wächst: Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) prognostiziert eine wachsende Mobilitätsnachfrage von + 11 % in Personen- und + 31 % im Güterverkehr in den nächsten 25 Jahren (siehe [Verkehrsperspektiven 2050](https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/verkehr/zukunft-mobilitaet-schweiz.html) des UVEK). Diese ist auf das Bevölkerungswachstum, aber auch auf veränderte Mobilitätsbedürfnisse zurückzuführen. Um diese Nachfrage befriedigen zu können, müssen die Kapazitäten auf den Nationalstrassen zwingend ausgebaut werden.
* Ohne Ausbau verschlimmern sich Engpasssituationen: Breits heute sind die Kapazitätsgrenzen des Nationalstrassennetzes erreicht. Denn dieses wurde grösstenteils in den 1960er bis 1980er Jahren gebaut und ist demnach nicht auf die heutige Bevölkerung von 9 Millionen Menschen ausgelegt (siehe [Netzzustandsbericht 2021 des ASTRA](https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/nationalstrassennetz/netzzustand.html)). Die Tatsache, dass das Nationalstrassennetz an seine Kapazitätsgrenzen stösst, zeigt sich beispielhaft an der Stauentwicklung: Zwischen 2013 und 2022 hat sich die Anzahl Staustunden verdoppelt (d.h. + 100 %), während die Fahrleistung im selben Zeitraum um lediglich 5.3 % gestiegen ist (siehe [Statistik Verkehrsentwicklung und Verkehrsfluss 2022](https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/verkehrsfluss-stauaufkommen/verkehrsfluss-nationalstrassen.html) des ASTRA). Gekoppelt mit der prognostizierten Nachfrage im Strassenverkehr dürften sich daher die heute bestehenden Engpasssituationen, und damit auch die Überlastung des Nationalstrassennetzes in Zukunft noch verschlechtern.
* Nationalstrassen und Strassenverkehr sind zukunftsfähig: Strassenfahrzeuge werden über die Zeit immer CO2-ärmer und effizienter. Der durchschnittliche CO2-Ausstoss von neuen Personenwagen hat zwischen 1996 und 2022 beispielsweise um 44 % abgenommen (siehe [BfS](https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/raum-umwelt/umweltindikatoren/alle-indikatoren/reaktionen-der-gesellschaft/co2-ausstoss-personenwagen.html)). Die Entwicklungstendenzen hin zu immer effizienteren Verbrennungsmotoren, aber auch die Fortschritte bei alternativen Antriebstechnologien wie z.B. Elektro- oder Wasserstoffahrzeugen zeigt, dass auch künftig Strassenfahrzeuge eine wichtige Rolle spielen werden. Daher wird die Strasseninfrastruktur, und besonders die Nationalstrassen, auch in Zukunft unerlässlich sein.
* Nationalstrassen sind nachhaltig: Der für den Betrieb der Nationalstrassen benötigte Strom stammt zu 100 % aus erneuerbaren Quellen, grösstenteils aus Wasserkraft. Zudem bieten die Nationalstrassen Flächen, auf denen Fotovoltaikanlagen installiert, und somit Solarstrom erzeugt werden kann. Viele dieser Flächen werden Dritten zur Verfügung gestellt (siehe [ASTRA](https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-99262.html)).
* Zusammenspiel von Strasse und Schiene gewährleistet Stabilität: Nur durch ein Zusammenspiel der Verkehrsträger ist es möglich, die steigende Mobilitätsnachfrage – sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr – zu befriedigen. Weder die Nationalstrassen noch die Eisenbahnen könnten diese Aufgabe alleine bewältigen, denn bei beiden Verkehrsträgern herrschen Engpässe vor. Eine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene im grossen Stil ist schlichtweg unmöglich. Stattdessen muss bei beiden Verkehrsträgern in einen bedarfsgerechten Ausbau investiert, sowie deren Verknüpfung im Sinne der Multimodalität gefördert werden.
* Überlastungen kommen die Wirtschaft und Gesellschaft teuer zu stehen: Durch Engpässe und Überlastungen entstehen Staus. Auf den Nationalstrassen beliefen sich diese im Jahr 2022 auf knapp 40’000 Stunden (siehe [BfS](https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/schweiz-strassenverkehrszaehlung/stau.html)). 84 % dieser Staustunden entstanden aufgrund von Verkehrsüberlastungen (siehe [BfS](https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/querschnittsthemen/monitoring-legislaturplanung/alle-indikatoren/leitline-1-wohlstand/staubelastung-nationalstrassennetz.html)). Die dadurch entstehenden volkswirtschaftlichen Kosten wurden 2022 auf etwas unter CHF 1.2 Mia. geschätzt. 2010 waren es noch CHF 670 Mio,, was einer Zunahme von 76 % in nur neun Jahren entspricht (siehe [BfS](https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/querschnittsthemen/monitoring-legislaturplanung/alle-indikatoren/leitline-1-wohlstand/staubelastung-nationalstrassennetz.html)/[BfS](https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/querschnittsthemen/monitoring-legislaturplanung/alle-indikatoren/leitline-1-wohlstand/staubelastung-nationalstrassennetz.html)). Diese Kosten rühren daher, dass bei Zeitverzögerungen aufgrund von Staus die Produktivität der KMU leidet. Auf den Kosten bleiben alle gleichermassen sitzen, Wirtschaft wie auch Gesellschaft. Die vorgesehenen Ausbauprojekte verringern diese Kosten.
* Hohe Stauzeiten, niedrige Produktivität: 39'900 Staustunden pro Jahr – der Negativrekord aus dem Jahr 2022 (siehe [BfS](https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/schweiz-strassenverkehrszaehlung/stau.html)). Über 190 Stunden verbringen beispielsweise Zürcher jährlich im Stau, und benötigt deshalb durchschnittlich über 65 % mehr Zeit für eine Fahrtstrecke (siehe [Verkehrsindex Tomtom](https://www.tomtom.com/traffic-index/switzerland-country-traffic/)). Um die Hauptverkehrsachsen in den Agglomerationen zu entlasten, braucht es leistungsfähige Nationalstrassen, damit die Zentren umfahren werden. Ausserdem herrscht in der Schweiz ein akuter Fachkräftemangel. Wir können es uns nicht leisten, die vorhandenen Fachkräfte im Stau stehen zu lassen, wo sie fast 40'000 Stunden lang pro Jahr unproduktiv sind!
* Überlastungen belasten Umwelt und Bevölkerung: Die Staus verursachen nicht nur monetäre Kosten, sie belasten auch unsere Umwelt. Denn durch wiederholtes Bremsen und wieder Anfahren werden mehr CO2 und Luftschadstoffe ausgestossen als bei fliessendem Verkehr. Der Ausbau der Nationalstrassen wirkt dieser Tendenz entgegen. Ausserdem kann beispielsweise die Lärmbelastung zusätzlich verringert werden, indem Lärmschutzwände ausgebaut werden, oder Strassenabschnitte unterirdisch geführt werden. Bereits heute sind 95 % des Nationalstrassennetzes lärmtechnisch saniert. In 3/4 der Fälle handelt es sich dabei um Lärmschutzwände und -dämme. Aber auch lärmarme Beläge kommen immer häufiger zum Einsatz (siehe [ASTRA](https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-99262.html)).
* Nationalstrassennetz ist hoch effizient: Pro Strassenkilometer wurden 2021 17.5 Mia. Tonnen Güter transportiert. Das sind gut 70 % mehr als auf der Schiene (10.3 Mia. Tonnen pro Kilometer) (siehe [BfS](https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/gueterverkehr.assetdetail.25745369.html)). Von insgesamt knapp 85'000 Kilometern Strassennetz machen die Nationalstrassen nur rund 2.7 % aus (siehe [BfS](https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/streckenlaenge.html)). Auf ihnen werden jedoch etwa 2/3 aller gewerblichen Gütertransporte durchgeführt (siehe [BfS](https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/gueterverkehr.html)). Auch im Personenverkehr sind die Nationalstrassen in Sachen Flächeneffizienz Spitzenreiter: Sie absorbieren 800 Personenkilometer pro Quadratmeter. Dies ist 2.5 Mal mehr als die Bahn, und 8 Mal mehr als das übrige Strassennetz (siehe [Statistik Verkehrsentwicklung und Verkehrsfluss 2022](https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/verkehrsfluss-stauaufkommen/verkehrsfluss-nationalstrassen.html) des ASTRA).
* Ausbau des Nationalstrassennetzes vermeidet Ausweichverkehr und entlastet bewohnte Gebiete: Durch seine Effizienz entlasten die Nationalstrassen das nachgelagerte Strassennetz. Denn wer auf der Nationalstrasse am schnellsten ans Ziel kommt, wird kaum auf das nachgelagerte Strassennetz ausweichen. Dadurch werden die bewohnten Gebiete freigehalten von unnötigen, störenden und schädlichen Stau-, Lärm- und Umweltbelastungen (siehe [Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)](https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/dokumentation/medienmitteilungen/anzeige-meldungen.msg-id-53790.html). Dies bedeutet auch, dass der punktuelle Ausbau der Nationalstrassen nicht zu mehr Verkehr führt, wie oft behauptet wird. Stattdessen wird derselbe Verkehr, welcher vorher ineffizienter- und störenderweise auf den Kantons- und Gemeindestrassen stattfand, auf die Nationalstrasse verlagert, wo er viel effizienter erfolgen kann, und dadurch das nachgelagerte Strassennetz und damit die Siedlungsgebiete entlastet. Dadurch findet auch eine städtebauliche Aufwertung statt. Dass dieses Prinzip funktioniert, zeigt beispielsweise die im Juli 2023 eröffnete dritte Tunnelröhre des Gubrist bei Zürich. Im zweiten Halbjahr 2023 hat der Verkehr auf der A1 Nordumfahrung Zürich um 10 % zugenommen, während auf den Teilen des nachgelagerten Strassennetzes, welche typischerweise als Ausweichrouten für den Gubrist gelten, der Verkehr um teilweise bis zu 20 % abgenommen hat. Gleichzeitig hat das Stauaufkommen massiv abgenommen (siehe [ASTRA](https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/baustellen/medienmitteilungen/winterthur/anuverkehrszahlen.html)). Dies zeigt deutlich, wie sich der Verkehr bei wegfallender Staubelastung vom nachgelagerten Strassennetz auf die Nationalstrasse verschiebt und damit die Gemeinde- und Kantonsstrassen von Ausweichverkehr befreit. Damit diese Entlastungswirkung zum Tragen kommen, und der Ausweichverkehr auf das nachgelagerte Strassennetz reduziert werden kann, braucht es dringend punktuelle Kapazitätserweiterungen. Denn das Sekundärnetz wurde nicht als Umleitungs-Infrastruktur für den Transitverkehr entwickelt, und kann demnach ein derartig hohes Verkehrsaufkommen nicht absorbieren. Ohne Kapazitätserweiterungen bleiben die Engpässe folglich bestehen oder werden gar auf die Kantonsstrassen verlagert, und das Nationalstrassennetz kann seine entlastende Wirkung nicht voll entfalten.
* Ausbau setzt dort an, wo es am nötigsten ist: in den Agglomerationen: Alle Projekte fokussieren sich auf grössere Agglomerationen, in denen heute schwerwiegende Engpässe bestehen. Diese für die Schweiz zentralen Regionen sollen gezielt entlastet werden. Ausserdem sind die geplanten Projekte verknüpft mit dem Programm Agglomerationsverkehr, welches den Verkehr – auch den öffentlichen und den Langsamverkehr – in den Agglomerationen weiterentwickelt, und auf Verkehrsdrehscheiben setzt, die es ermöglichen, zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern zu wechseln. Gemeinsam bilden die beiden Programme so ein Gesamtpaket zur Entlastung der grösseren urbanen Zentren.
* Erhöhung der Verkehrssicherheit: Nicht zuletzt tragen Ausbauprojekte auch zur Verkehrssicherheit bei. Denn wenn es weniger Stau gibt und der Verkehr stetig fliessen kann, dann kommen es auch zu weniger Unfällen. Dies verdeutlicht beispielsweise die dritte Tunnelröhre am Gubrist bei Zürich: Im Halbjahr nach der Eröffnung hat die Anzahl Verkehrsunfälle gegenüber der Periode vor Baubeginn um 75 % abgenommen (siehe [ASTRA](https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/baustellen/medienmitteilungen/winterthur/anuverkehrszahlen.html)). Auf Nationalstrassen gibt es aber grundsätzlich bereits wesentlich weniger Unfälle (knapp 8'000 Unfälle im Jahr 2022) als auf den übrigen Strassen (etwa 45'000 Unfälle im Jahr 2022) (siehe [ASTRA](https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/dokumentation/daten-informationsprodukte/unfalldaten/statistische-auswertungen/standardstatistik.html)) – und dies, obwohl sie ein wesentlich grösseres Verkehrsvolumen bewältigen (siehe oben).
* Ausgleich von Kulturlandverlust: Die Kantone haben den Auftrag, die Fruchtfolgeflächen zu kompensieren (siehe [Erläuterungen von Bundesrat Rösti im Rahmen der parlamentarischen Beratung](https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=60694)). Wo wertvolles Kulturland verschwindet, muss es an anderen Orten wieder geschaffen werden. Wo für die Nationalstrassen Fruchtfolgeflächen beansprucht werden, sind diese grundsätzlich im gleichen Umfang und unter Berücksichtigung der Qualität mit Unterstützung der betroffenen Kantone zu kompensieren (siehe [Botschaft zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027](https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/2023/865/de)).
* Strassennetz bleibt unverändert: Mit dem Geld für den Ausbau des Strassennetzes werden nur bestehenden Strassen verbreitert, oder Entlastungstunnel gebaut. Es entstehen keine «neuen» Autobahnabschnitte, sondern es erfolgt nur eine punktuelle Kapazitätserweiterung.
* Nationalstrassen leisten Beitrag zu Gewässerschutz und Biodiversität: Abwasser von Autobahnen, welches durch den Brems-, Pneu und Belagsabrieb verunreinigt ist, wird gesammelt und gereinigt, bevor es in Fliessgewässer eingeleitet wird. Dies geschieht entweder direkt neben der Fahrbahn, mit entsprechend ausgestalteten Böschungen, welche als natürlicher Filter dienen, oder über spezielle Strassenabwasserbehandlungsanlagen (siehe [ASTRA](https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-99262.html)). Zur Förderung der Biodiversität werden zudem 20 % der rund 4'300 ha Grünfläche an Nationalstrassen als Biodiversitätsschwerpunkte ausgeschieden und naturnah sowie standortspezifisch gepflegt (siehe [verbindliche Richtlinie](https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/fachleute/dokumente-nationalstrassen/standards/umwelt.html) des ASTRA). Beispielsweise können im Zuge von Sanierungsprojekten Bachläufe renaturiert werden (siehe [ASTRA](https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-99262.html)). Seit 2001 besteht ausserdem eine Sanierungspflicht bei unterbrochenen Wildkorridoren von überregionaler Bedeutung (siehe [verbindliche Weisung](https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/fachleute/dokumente-nationalstrassen/standards/umwelt.html) des ASTRA). Dies geschieht beispielweise mithilfe von Durchlässen unter oder über der Autobahn. Ausserdem bieten Autobahnböschungen Lebensräume für seltene Pflanzen und Tiere (siehe [ASTRA](https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-99262.html)).
* Finanzmittel sind gebunden; Nationalstrassenausbau steht nicht in Konkurrenz zu anderen Bundesaufgaben: Der Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) bildet die finanzielle Grundlage für den Bund, um die Finanzierung von Nationalstrassen und Projekten des Agglomerationsverkehrs sicherzustellen. Die dort enthaltenen Mittel stammen aus Abgaben, die vom Individualverkehr geleistet werden (Mineralölsteuerzugschlag, Autobahnvignette, Automobilsteuer, Mineralölsteuer (bzw. geplante Abgabe Elektrofahrzeuge)) und dürfen nicht für andere Bundesaufgaben eingesetzt werden (siehe [UVEK](https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/verkehr/investitionen/naf/faq.html)).

1. Gegenargumente gegen Vorwürfe der Gegner («Mythen»)

* Mythos 1: «Mehr Strassen führen zu mehr Verkehr.» 🡪 Es ist ein Mythos, dass durch die Erhöhung des Angebots – in diesem Fall den Ausbau der Strassen – automatisch mehr Nachfrage – in diesem Fall mehr Verkehr– entstünde. Die wäre nur der Fall, wenn es keine Alternativen gäbe. Die Schweiz verfügt jedoch über ein gut ausgebautes Verkehrsnetz auf der Schiene, sodass der öffentliche und der Güterverkehr auch dort verkehren können. Mit dem Ausbau der Nationalstrassen wird es nicht zu einem Anstieg des Totals am Strassenverkehr kommen. Es wird stattdessen eine Verschiebung stattfinden, vom nachgelagerten Strassennetz auf die Nationalstrasse. Konkret bedeutet dies, dass der Ausweichverkehr, welcher heute aufgrund der Nationalstrassen-Engpässe auf den Kantons- und Gemeindestrassen auftritt, vermieden, und der Verkehr stattdessen schnell und effizient über die Nationalstrassen abgewickelt wird. Es kommt also in der Gesamtbetrachtung nicht zu mehr Verkehr, sondern der Verkehr fliesst an einem anderen Ort: auf den National- anstatt auf den Kantons- und Gemeindestrassen. Dass dies funktioniert, zeigen aktuelle Auswertungen zur dritten Röhre am Gubrist Tunnel bei Zürich (siehe [ASTRA](https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/baustellen/medienmitteilungen/winterthur/anuverkehrszahlen.html)). Dabei werden auch die bewohnten Gebiete entlastet, indem sie vom Ausweichverkehr und den damit einhergehenden Belastungen (z.B. Lärm, Schadstoffemissionen) befreit werden.
* Mythos 2: «Der Ausbau der Nationalstrassen in den Agglomerationen führt zu mehr Verkehr in den Städten.» 🡪 Die Nationalstrassen dienen dazu, den Verkehr zwischen und um die Agglomerationen schnell und effizient abzuwickeln. Damit die Agglomerationen und Städte diesen auch aufnehmen können, ist es unerlässlich, dass die Nationalstrassenausbauprojekte mit den Projekten der Agglomerationsprogramme verknüpft werden. In diesem Zuge muss in Verkehrsdrehscheiben als Knotenpunkte investiert werden, wo zwischen den Verkehrsträgern gewechselt werden kann. So kann beispielsweise der Personenverkehr vom Auto auf die S-Bahn oder das Tram überführt, und damit auch der Verkehr in den Städten effizient und nachhaltig abgewickelt werden. Gemeinsam bilden die Ausbauprojekte auf den Nationalstrassen und die Agglomerationsprogramme mit ihren Verkehrsdrehscheiben ein Gesamtpaket zur Entlastung der grösseren urbanen Zentren.
* Mythos 3: «Es wird zu viel Geld ausgegeben für Strassenausbau.» 🡪 Das Gesamtpaket, welches vom Parlament verabschiedet wurde, beinhaltet Finanzmittel in der Höhe von knapp über 14 Mia. Franken. Knapp 8.8 Mia. Franken davon sind jedoch für den Unterhalt der Nationalstrassen vorgesehen (siehe [Botschaft zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027](https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/2023/865/de)). Dies bedeutet, dass fast 2/3 der gesprochenen Gelder dafür vorgesehen sind, die Nationalstrassen zu unterhalten und beispielsweise sicherheitsrelevanten Anpassungen vorzunehmen. Dies gewährleistet unter anderem die Verkehrssicherheit. Kein Rappen dieser knapp 8.8 Mia. Franken wird dafür verwendet, Strassen auszubauen. Die Gelder für den Ausbauschritt 2023, und dafür für die sechs prioritären Ausbauprojekte, betragen knapp 5.3 Mia. Franken, über vier Jahre hinweg verteilt. Diese Gelder stammen aus dem Nationalstrassen- und den Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF), in welchen sie zweckgebunden eingezahlt werden. Sie ergeben sich aus Abgaben, die vom Individualverkehr geleistet werden (Mineralölsteuerzugschlag, Autobahnvignette, Automobilsteuer, Mineralölsteuer (bzw. geplante Abgabe Elektrofahrzeuge)) und dürfen nicht für andere Bundesaufgaben eingesetzt werden (siehe [UVEK](https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/verkehr/investitionen/naf/faq.html)).

Bei der vorliegenden Abstimmung geht es jedoch gar nicht um diese Gelder. Denn die Beschlüsse, welche die knapp 8.8 Mia. Franken für den Unterhalt und die knapp 5.3 Mia. Franken für den Ausbau der Nationalstrassen sicherstellen, wurden vom Parlament bereits verabschiedet. Sie unterliegen nicht der aktuellen Referendumsabstimmung. Denn hier geht es nur um den Ausbauschritt 2023, und damit um die Ausbauprojekte in den Regionen Bern, St. Gallen, Basel, Schaffhausen und Genf/Lausanne.

* Mythos 4: «Der Ausbau der Nationalstrassen gefährdet die Erreichung der Klimaziele.» 🡪 Seit Jahren wird laufend investiert, um die CO2-Bilanz der Strassenfahrzeuge zu verbessern. Zwischen 1996 und 2022 hat beispielsweise der durchschnittliche CO2-Ausstoss bei den Personenwagen um 44 % abgenommen (siehe [BfS](https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/raum-umwelt/umweltindikatoren/alle-indikatoren/reaktionen-der-gesellschaft/co2-ausstoss-personenwagen.html)). Und die Zahl der Fahrzeuge mit alternativem Antrieb steigt stetig: 2022 machten diese Fahrzeugarten 51 % der neu zugelassenen Personenwagen aus. Das ist beinahe eine Verzwanzigfachung in nur zehn Jahren (2012: Anteil alternativer Antriebsarten von 2.6 % an allen neuzugelassenen Personenfahrzeugen) (siehe [BfS](https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/fahrzeuge/strassen-neu-inverkehrsetzungen.assetdetail.23908008.html)). Mit der Fortsetzung dieses Trends verbessert sich auch die CO2-Bilanz des Fahrzeugparks stetig. Damit diese Entwicklung jedoch stattfinden kann, werden auch weiterhin zuverlässige und sichere Nationalstrassen benötigt. Denn egal welche Antriebsart, die Fahrzeuge benötigen Strassen, auf denen sie verkehren können.
* Mythos 5: «Anstelle des Ausbaus der Strassen sollte man den Verkehr auf die Schiene verlagern.» 🡪 Fakt ist: In der Schweiz gibt es beim Verkehr überall Engpässe. Auf der Strasse genauso wie auf der Schiene. Dass eine Verlagerung hier keine Abhilfe schaffen kann, zeigt sich schon nur darin, dass diese Engpässe meistens in den gleichen Regionen, und auch zu den gleichen Wochen- und Tageszeiten vorherrschen. Die Schiene ist also schlichtweg nicht in der Lage, zusätzliche Kapazitäten von der Strasse aufzunehmen. Das Denkmuster, dass man den Strassenverkehr durch den Schienenverkehr ersetzen sollte, mit dem die beiden Verkehrsträger gegeneinander ausgespielt werden, ist veraltet und keineswegs zweckdienlich. Stattdessen sollte darin investiert werden, sowohl Strasse wie auch Schiene parallel auszubauen, wo es notwendig ist, und die beiden noch besser miteinander zu verknüpfen. Denn nur durch Multimodalität und kombinierte Verkehrsangebote lassen sich die künftigen Herausforderungen meistern, und die steigende Mobilitätsnachfrage in den Griff bekommen.
* Mythos 6: «Autobahnen zerstören wertvolles Kulturland.» 🡪 Bei den vorliegenden Projekten handelt es sich um Ausbauprojekte. Es werden also keine neuen Strassen gebaut, sondern bestehende erweitert, und zwar dort, wo es notwendig und sinnvoll ist. Damit hält sich auch der zusätzlich benötigte Platz in Grenzen. Dort, wo Kulturland beansprucht werden muss, um die Ausbaumassnahmen zu ermöglichen, haben die Kantone den Auftrag, dieses zu kompensieren (siehe [Erläuterungen von Bundesrat Rösti im Rahmen der parlamentarischen Beratung](https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=60694)). Wo wertvolles Kulturland verschwindet, muss es an anderen Orten wieder geschaffen werden. Wo für die Nationalstrassen Fruchtfolgeflächen beansprucht werden, sind diese grundsätzlich im gleichen Umfang und unter Berücksichtigung der Qualität mit Unterstützung der betroffenen Kantone zu kompensieren (siehe [Botschaft zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027](https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/2023/865/de)). Somit ist sichergestellt, dass die beanspruchte Fläche kompensiert wird.

Bern, 17. Januar 2024

Dossierverantwortliche

Michèle Lisibach, Ressortleiterin  
Tel. 031 380 14 19, E-Mail m.lisibach@sgv-usam.ch