

Jgip BE ist gegen unverhältnismässigen Autobahnausbau

Der Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen betrifft auch den Kanton Bern. Zwischen Wankdorf und Schönbühl soll sich die Autobahn auf acht Spuren ausweiten, zwischen Schönbühl und Kirchberg auf sechs. **Die jungen Grünliberalen Kanton Bern lehnen diesen unverhältnismässigen Ausbau ab.** Gründe dafür sind die Unvereinbarkeit mit dem Klimaschutzgesetz, dem Widerspruch zur nationalen Bodenstrategie, die Belastung der betroffenen Gebiete durch Lärm, Feinstaub und Abgase, sowie die immer noch vorherrschende staatliche Priorisierung des Individualverkehrs gegenüber anderen Verkehrsmitteln. Im Folgenden führen wir diese Gründe genauer aus:

Da die globale Erwärmung nicht nur die Erhaltung der Lebensgrundlagen, sondern auch das BIP gefährdet, ist dessen Bekämpfung unser politisch wichtigstes Ziel. Gemäss dem vom Volk deutlich angenommenen **Klimagesetz** müssen die Emissionen von Treibhausgasen bis 2050 auf Netto-Null reduziert werden. Der Strassenverkehr war im Jahr 2021 in der Schweiz jedoch für 30,6 % dieser Emissionen verantwortlich.¹ Die freie Wahl des Verkehrsmittels bedeutet nicht, dass die Kosten dieser Wahl subventioniert werden dürfen. Die Elektrifizierung des motorisierten Individualverkehrs, welche der Bundesrat verfolgt, ist zwar notwendig, aber nicht hinreichend. Diese stellt uns weiterhin vor Probleme wie Mikroplastik und Raumverbrauch, die E-Autos ebenfalls nicht lösen. Ein Verkehrskonzept mit Fahrzeugen, die bei einer Nutzlast von meist nur 70 kg (eine Person) 2-3 Tonnen bewegen müssen, wird nie effizient sein.

Ebenfalls widerspricht der Ausbau der **Bodenstrategie**, wonach ab 2050 netto keine Böden mehr verbraucht werden sollen. Auch die ausgebauten Autobahnen werden wegen des Gesetzes der induzierten Nachfrage an ihre Kapazitätsgrenze stossen. Sinken die (Opportunitäts-)Kosten des Individualverkehrs, weil der Verkehr flüssiger läuft und man damit weniger Zeit auf der Strasse verbringt, ergibt die Strassennutzung auch Sinn für Zwecke, für die sich zuvor ein anderes Verkehrsmittel lohnte.² Der raumverschlingende Ausbau ist somit keine nachhaltige Lösung.

Die vom Ausbau betroffenen Gebiete profitieren keineswegs, werden sie doch unter zusätzlichem **Lärm, Abgasen und Feinstaub** leiden. Die Lärmbelastung wird zwar bei der Plangenehmigung geprüft, zusätzlicher Lärm ist aber bei Mehrverkehr unvermeidlich. Von einer «Entlastung» des nachgelagerten Strassennetzes kann zudem keine Rede sein. Vielmehr ist es eine Binsenweisheit, dass auch die Zu- und Ausfahrten und die lokalen Zubringerstrassen stärker beansprucht werden. Dies anerkennt selbst der Bundesrat in der Botschaft. Der angebliche Ausweichverkehr, der vermindert werden soll, wird allerdings durch den zusätzlichen Verkehr zu den Zubringern und Ausfahrten ersetzt.

Schliesslich ist die immer noch vorherrschende politische **Priorisierung des Individualverkehrs** ein Ärgernis. In simplen Zahlen verdeutlicht sollen zusätzlich zu den 8,8 Mrd., die allein 2024-27 für den Unterhalt der Nationalstrassen erforderlich sind, 5,4 Mrd. Franken für den Ausbau ausgegeben werden. Dagegen gibt der Bund für den öffentlichen Fernverkehr nur 5,6 Mrd. Franken pro Jahr aus.

Für die Jungen Grünliberalen Kanton Bern gibt es andere Handlungsansätze und Lösungsmöglichkeiten. So gilt es zunächst zu prüfen, durch welche Massnahmen Autofahrende bewegt werden könnten, um auf andere Verkehrsmittel umzusteigen. Ein wichtiger Grund ist hier beispielsweise, dass der öffentliche Verkehr zu teuer sei, wobei für die Entscheidung vor allem

¹ [Treibhausgasinventar der Schweiz \(admin.ch\)](#)

² Siehe auch [Der Modalsplit des Personenverkehrs in der Schweiz \(admin.ch\)](#) 20-21.

Abonnementkosten ins Gewicht fallen.³ Eine Studie zeigt, dass der Anteil der exklusiven Autofahrenden, daher Autofahrende, welche ausschliesslich das Auto benutzen, in den Jahren zwischen 1994 und 2011 deutlich gesunken ist.⁴ Es besteht kein Grund anzunehmen, dass sich dieser Trend nicht fortsetzen lässt, indem andere Verkehrsmittel wie E-Bikes an Attraktivität gewinnen. Besonders ins Gewicht fallen dürfte zwischen Bern und Kirchberg der Einkaufsverkehr (Shopyland, Ikea, etc.). Während für einige dieser Fahrten das Auto unvermeidlich ist, liesse sich durch einen Abbau von Parkplätzen oder höhere Gebühren erreichen, dass der ÖV für einen Teil dieser Fahrten genommen wird. Die entlang dieser Strecke zum Teil bereits bestehende Veloinfrastruktur muss ebenfalls ausgebaut werden. Vor allem E-Bikes sind eine valide Konkurrenz zum Auto.

Im Übrigen sollte Teil des Kredits sein, dass die neuen Strecken etwa mit Solarpanels ausgestattet oder Piezoelemente in die Strassen eingebaut werden müssen, um den Klimazielen wenigstens teilweise gerecht zu werden. Autobahnen sind für diesen Zweck prädestiniert. Auf Neubaustrecken dürfte die Installation zudem besonders kostengünstig umsetzbar sein.

Bevor all diese Massnahmen umgesetzt oder zumindest geprüft sind, darf der Bund nicht gewissermassen auf Vorrat Autobahnen ausbauen. Dies widerspricht den vom Volk beschlossenen Klimazielen und ist angesichts der knappen und weiter schwindenden räumlichen und ökologischen Ressourcen nicht tragbar. Deswegen unterstützten die Jungen Grünliberalen Kanton Bern das Referendum gegen den geplanten Ausbau der Nationalstrassen.

Alessandro Di Stefano (25), Vorstandsmitglied der Jungen Grünliberalen Kanton Bern wohnt im direkt vom Ausbau betroffenen **Kirchberg**. Er sagt zum Vorhaben des Autobahnausbaus::

“Der Zubringerverkehr zur Autobahn A1 schränkt die Lebensqualität in Kirchberg zu den Hauptverkehrszeiten stark ein und gefährdet Fahrradfahrerinnen und Schulkinder. Ein weiterer Ausbau der Autobahn verschärft diese Problematik. Anstelle des kopflosen Ausbaus der Strasse wünsche ich mir für die Pendler in Kirchberg eine direktere Linienführung des ÖV nach Bern, sowie mehr Verbindungen zwischen den Dörfern in der Region.”

Kontakt für Rückfragen:

Alessandro Di Stefano

Vorstandsmitglied jglp Bern

alessandro.m.distefano@gmail.com

079 895 06 92

³ [Der Modalsplit des Personenverkehrs in der Schweiz \(admin.ch\)](#) 21-22.

⁴ [Der Modalsplit des Personenverkehrs in der Schweiz \(admin.ch\)](#) 26.



Bild: Vision Autobahnausbau, (KI generiert)

Referenzen:

- Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen vom 29. September 2023, BBl 2023 2302, <<https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/2023/2302/de>>
- Botschaft zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz, BBl 2023 865, <<https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/2023/865/de>>
- Treibhausgasinventar der Schweiz
<<https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/zustand/daten/treibhausgasinventar.html>>
- E-Mobilität schafft neue Probleme
<<https://www.srf.ch/news/wirtschaft/elektroautos-e-mobilitaet-schafft-neue-umweltprobleme>>
- Der Modalsplit des Personenverkehrs in der Schweiz
<<https://www.are.admin.ch/are/de/home/medien-und-publikationen/publikationen/verkehr/modalsplit-personenverkehr-schweiz.html>>