

Vernehmlassungsantwort Verkehr '45 umverkehR

Silas Hobi
umverkehR
Idaplatz 3
Postfach
8036 Zürich

info@umverkehr.ch

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

3003 Bern

Zürich, 8. Oktober 2026

Stellungnahme zur Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr'45

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli,
sehr geehrte Damen und Herren,

Besten Dank für die Möglichkeit, zur oben genannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen.

Bevor wir im Detail auf die Vorlage eingehen und die einzelnen Fragen ausführlich beantworten, erlauben wir uns noch einige grundsätzliche Bemerkungen zur Verkehrspolitik der Schweiz.

Nach dem Nein der Stimmbevölkerung vom 24. November 2024 zum Autobahnausbau ist es für uns unverständlich, weshalb in den kommenden Jahren weiter neun Milliarden Franken in den klimaschädlichen und unnötigen Autobahnausbau fliessen soll. Insbesondere die direktbetroffenen Gemeinden und Kantone haben den Projekten eine klare Abfuhr erteilt. Die

Nachwahlenanalysen zur Abstimmung vom November 2024 bestätigen, dass die Bevölkerung den Autobahnausbau einerseits ablehnte, weil sie versteht, dass mehr Strassen zu mehr Autoverkehr führen und andererseits, weil wir mitten in der Klimakrise in nachhaltige Mobilitätsformen investieren sollten, statt in neue Autobahnen. Somit kann festgehalten werden, dass eine Kapazitätserweiterung der Nationalstrassen nicht dem Volkswillen entspricht.

Besonders stossend ist, dass mit dem Rheintunnel, dem Fäsenstaubtunnel, dem Rosenbergertunnel mit der Spange Güterbahnhof sowie dem Ausbau des Abschnittes Wankdorf – Schönbühl vier im November 2024 abgelehnte Projekte in den kommenden Jahren trotz des Volksneins realisiert werden sollen. Aus diesen Gründen erachten wir die vorliegende Vorlage in Bezug auf die Autobahnausbaupläne als undemokratisch und lehnen sie vollumfänglich ab.

Hinzu kommen die folgenden Argumente, die unsere ablehnende Position weiter unterstreichen:

- Als erstes Land der Welt hat sich die Schweizer Stimmbevölkerung mit einer direktdemokratischen Abstimmung für das Pariser Klimaabkommen ausgesprochen. Das bedeutet, dass wir bis 2050 netto-null erreichen müssen und bringt auch konkrete Folgen für den Verkehrssektor mit sich, der heute für die höchsten Emissionen verantwortlich ist. Konkret müssen dessen Emissionen bis 2040 um 57% und bis 2050 um 100% reduziert werden. Aktuell verfehlen wir den Absenkpfad jedoch massiv und zusätzliche Bestrebungen sind notwendig, um die Ziele einzuhalten. Der geplante Ausbau der Autobahnen läuft diesen Bemühungen jedoch diametral zuwider. Wir fordern, dass die für Autobahnprojekte vorgesehenen Gelder deswegen in die Mobilitätswende und damit in den dringend benötigten Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie der Fuss- und Veloweginfrastruktur investiert werden.
- Wissenschaftler*innen sind sich einig: Mehr Strassen führen immer zu mehr Verkehr. Dieses Phänomen nennt sich «induzierter Verkehr» und hat zur Folge, dass auf neu gebauten Spuren in kürzester Zeit wieder stockender Verkehr und Stau entsteht. Das liegt daran, dass weiter entfernte Destinationen dank des Ausbaus vorübergehend rascher erreichbar sind, wodurch zusätzliche oder weitere Fahrten zurückgelegt werden. Dies wiederum erhöht das Verkehrsaufkommen und sorgt dafür, dass auf zusätzlichen Fahrspuren höchstens kurzfristig weniger Stau entsteht. Zusätzliche Fahrspuren sorgen entsprechend mittelfristig nicht nur für einen Anstieg des Verkehrsaufkommens, sondern damit verbunden auch für mehr Luftschadstoffen, Lärm und CO₂-Emissionen sowie für zusätzliche Stautunden. Ein Ausbau der Autobahnen ist somit kontraproduktiv in Bezug auf die Stautunden und bringt schädliche Umweltauswirkungen mit sich. Wie bereits erwähnt, war dieses Argument hauptverantwortlich für die Ablehnung des Autobahnausbaus im November 2024 und ist entsprechend auch in der Bevölkerung breit abgestützt.
- Ein Autobahnausbau sorgt stets dafür, dass unwiderruflich Land zubetoniert und damit für lange Zeit unbrauchbar oder gar ganz zerstört wird. Dies schadet der Biodiversität, widerspricht Zielen im Bereich Klima- und Umweltschutz und stellt eine weitere Schwächung der Ernährungssicherheit unseres Landes dar.

Aus diesen Gründen lehnen wir den weiteren Ausbau von Autobahnen vollumfänglich ab. Im Folgenden führen wir diese Überlegungen noch detailliert als Antwort auf Ihre Fragen aus. Besten Dank im Voraus für die wohlwollende Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Silas Hobi
Geschäftsführer umverkehR

Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage

1. Sind Sie mit der generellen Stossrichtung der Vorlage einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ **NEIN**

Aus den folgenden Gründen sind wir nicht einverstanden mit der grundsätzlichen Stossrichtung der Vorlage:

Verkehrsnachfrage als fälschlicherweise gegeben betrachtet

Die Annahmen bezüglich der Verkehrsnachfrage in dieser Vernehmlassungsvorlage stammen aus den «Verkehrsperspektiven» des Bundes. Der Umgang damit ist aus zweierlei Gründen problematisch. Einerseits hat er deren Überarbeitung bereits in Auftrag gegeben und hält die Daten somit selbst für veraltet. Andererseits verweist er in der vorliegenden Vorlage bloss auf die Szenarien «Basis» und «Weiter wie bisher». Das Szenario «nachhaltige Mobilität», welches am ehesten mit den Schweizer Klimazielen vereinbar wäre, wird ohne Begründung aussen vorgelassen. Hinzu kommt, dass es sich bei den Verkehrsperspektiven um eine «selbsterfüllende Prophezeiung» handelt: Um den erwarteten Mehrverkehr zu bewältigen, wird die Infrastruktur ausgebaut, die diesen zusätzlichen Verkehr erst verursacht. Wir verlangen deshalb, dass sich solch zentrale Projekte wie Verkehr '45 nicht nach der Verkehrsnachfrage richten, sondern aufzeigen, wie viel Verkehr verträglich ist und die geplante Infrastruktur daraus ableiten.

Generell unterläuft dem Bund der Fehlschluss, dass es sich bei der Verkehrsnachfrage um etwas Gegebenes, Unveränderbares handelt. Vielmehr prägen die Raumplanung sowie das vorhandene Angebot die Mobilität der Bevölkerung. Ist die Verkehrsinfrastruktur besser ausgebaut, werden weitere Strecken zurückgelegt. Das Reisezeitbudget der Bevölkerung war dabei in den vergangenen Jahrzehnten konstant. Durch seine Verkehrspolitik im Allgemeinen und Ausbauprojekte im Speziellen verfügt der Bund über äusserst effiziente Instrumente, um das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung entscheidend zu prägen und dadurch die Einhaltung demokratisch bestimmter Klimaziele zu garantieren. Dieses Potential bleibt aber mit der vorliegenden Vorlage ungenutzt – im Gegenteil: Der Ausbau der Autobahninfrastruktur steht in direktem Widerspruch zu den Klimazielen. Wir verlangen vom Bund eine aktivere Verkehrs- und Raumplanungspolitik, die das Ziel verfolgt, die Verkehrsnachfrage sowie die zurückgelegten Distanzen zu reduzieren, die von der Bevölkerung angenommenen Klimaziele zu respektieren.

Autobahnen konkurrenzieren öffentlichen Verkehr

Angesichts der Dringlichkeit von Klimaschutzmassnahmen und verbunden mit den hohen Emissionen des Verkehrssektors, ist eine konsequente Priorisierung des öffentlichen Verkehrs auf Kosten des Autobahnausbaus notwendig. Dies geschieht in dieser Vorlage fatalerweise nicht – ganz im Gegenteil. So stehen beide für den Ausbauschnitt 2027 vorgesehenen Autobahnausbauprojekte gemäss den Projektunterlagen des Bundes in Konkurrenz zum Angebot des öffentlichen Verkehrs. Dies ist nicht akzeptabel.

Romandie beim Bahnausbau aussen vor

Beim Bahnausbau liegt der Fokus zu wenig stark auf der dringend notwendigen Behebung von systemrelevanten Engpässen. So wurde der Ausbau der Strecke Genf – Lausanne zurückgestuft und auch für den Engpass am Heitersberg auf der Strecke Olten – Aarau liegt in der aktuellen

Vernehmlassung keine Lösung vor. Statt wie beim Grimseltunnel auf im Unterhalt teure Tourismusprojekte mit wenig Nutzen für die Schweizer Bevölkerung zu setzen, sollen die für den Bahnausbau zur Verfügung stehenden Mittel in Projekte mit tatsächlicher Nachfrage und Verlagerungswirkung vom MIV auf den ÖV investiert werden.

Alternativen zu wenig geprüft

Bevor Milliarden in Projekte investiert werden, die Hektaren an Kulturland für immer zerstören, müssen effizientere Massnahmen vertieft geprüft werden. Im Falle des Autobahnausbaus wären dies beispielsweise eine Temporeduktion bei hohem Verkehrsaufkommen. Auch eine höhere Auslastung der Personenwagen durch die Förderung von Carpooling könnte die Situation weitaus günstiger und schneller entspannen. Diese Prüfung fand aber nicht in der Tiefe statt, wie dies notwendig gewesen wäre, was auch die Eidgenössische Finanzkontrolle in ihrem im September 2026 publizierten Bericht kritisierte.

Pannestreifenumnutzung als Kapazitätsausbau beim Namen nennen

Statt zusätzlichen Fahrspuren möchte der Bund bei mehreren im November 2024 abgelehnten Autobahnprojekten neu auf die Umnutzung von Pannestreifen setzen. Bei Bedarf soll damit eine dritte Fahrspur zur Verfügung stehen. Dadurch wird auf den Strecken Le Vengeron-Nyon-Coppet sowie Kirchberg-Schönbühl der Volksentscheid hintergangen – insbesondere in Anbetracht dessen, dass die Ablehnung von Mehrverkehr durch zusätzliche Fahrspuren gemäss der Nachwahlbefragung das Hauptargument gegen den Autobahnausbau war. Solche Pannestreifenumnutzungen müssen auf der Projektliste und nicht bloss unter dem Budget für Anpassungen aufgeführt werden. Wir lehnen Kapazitätserweiterungen mittels Pannestreifenumnutzungen ebenfalls ab.

Fehlende Dokumente zu Autobahnausbauprojekten

Für die beiden für den Ausbauschnitt 2027 vorgesehenen Autobahnprojekte liegen Stand September 2026 keine definitiven Umweltverträglichkeitsberichte vor. Trotz unserer Nachfragen erhielten wir auch keinen Zugriff auf die Dokumente des generellen Projektes, wie beispielsweise auf den technischen Bericht oder die Kosten-Nutzen-Rechnung. Dieses Vorgehen ist intransparent und verunmöglicht eine vertiefte Beurteilung der entsprechenden Projekte im Rahmen der Vernehmlassung.

Mit den folgenden Aspekten der Vorlage sind wir einverstanden:

Wir befürworten jedoch den Verzicht auf 31 Autobahnausbauprojekte. Dieser Schritt entspricht dem Willen der Stimmbevölkerung und war im Hinblick auf die Einhaltung der Schweizer Klimaziele überfällig.

Des Weiteren begrüssen wir, dass der Bahn im Rahmen der Verlängerung des Mehrwertsteuerpromills zusätzliche Milliarden zukommen sollen. Wir gehen aber davon aus, dass diese Gelder nicht ausreichen, um die notwendige Verlagerung der Mobilität vom Auto auf den öffentlichen Verkehr zu vollziehen und dabei den Unterhalt der bestehenden Infrastrukturen sicherzustellen. Aus diesem Grund sind weitere Einnahmequellen zugunsten der Bahn zu erschliessen und unter anderem die Gelder für den Autobahnausbau konsequent in die Verlagerung des MIV auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr zu investieren.

2. Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach unzureichend berücksichtigt wurden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Der Wille der Stimmbevölkerung

Am 24. November 2024 hat die Schweizer Stimmbevölkerung einen weiteren Ausbau der Autobahn abgelehnt. Nachwahlbefragungen kamen zum Schluss, dass sich dieses Nein nicht nur auf die sechs geplanten Ausbauprojekte bezog, sondern sich eine Mehrheit der Stimmberechtigten grundsätzlich gegen neue Autobahnen ausspricht.

Die Klimaziele und andere gesetzliche Grundlagen

Gemäss dem von der Bevölkerung im Sommer 2023 angenommen Klimaschutzgesetz, müssen wir als Schweiz unsere Emissionen bis 2050 auf null reduzieren. Insbesondere der Verkehrssektor als emissionsintensivster Bereich muss seinen Beitrag zum Einhalten dieses Zieles leisten und seine Emissionen bis 2040 um 57% und bis 2050 um 100% reduzieren. Die in der vorliegenden Vorlage geplanten Autobahnausbauten stehen in diametralen Widerspruch zu diesen Emissionsreduktionen.

Ausserdem werden durch die vorliegenden Ausbauprojekte gesetzliche Vorgaben in den Bereichen der Verkehrsverlagerung, der Lärmemissionen sowie des Energieverbrauches missachtet.

Induzierter Verkehr

Neue Verkehrsinfrastruktur verursacht immer Mehrverkehr. Dies bestätigen nicht nur zahlreiche Studien, auch bei der Abstimmung über den Autobahnausbau im November 2024 war dies das überzeugendste Argument für ein Nein an der Urne. Dennoch wird dem induzierten Verkehr bei der Planung von Ausbauprojekten von Seiten Bund zu wenig Beachtung geschenkt, indem seine Auswirkungen nur auf der entsprechenden Strecke analysiert werden. Wir fordern stattdessen eine systematische Analyse der Auswirkungen des induzierten Verkehrs, der durch ein Ausbauprojekt entsteht, auf das gesamte Strassen- und ÖV-Netz.

aktuelle Datengrundlage

Gemäss einem kürzlich erschienen Bericht der eidgenössischen Finanzkontrolle verwendet der Bund bei Kosten-Nutzen-Rechnungen für die Autobahnprojekte teilweise stark veraltete Zahlen zu Fahrzeit- und Klimafolgekosten. Dies verfälscht die Ergebnisse der Berechnungen und sorgt dafür, dass beispielsweise besonders umweltschädliche Projekte irrtümlicherweise priorisiert werden. Für die Erstellung solch grundlegender Berechnungen ist auf aktuelle Zahlen und Normen zu setzen. Die meisten Projekte weisen bei der Anwendung aktueller Zahlen und Normen ein negatives Ergebnis aus. Somit ist der Ausbau auch aus volkswirtschaftlicher Sicht abzulehnen.

3. Sind Sie einverstanden mit der Bündelung von Strassen-, Schienen- und Agglomerationsverkehrsprojekten in einer Vorlage?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Die Verknüpfung von Strassen-, Schienen- und Agglomerationsprojekten in einer einzigen, dem Referendum unterstehenden Vorlage lehnen wir entschieden ab. Eine solche würde das demokratische Mitspracherecht der Bevölkerung durch die Einschränkung der Wahloptionen

stark einschränken und voraussichtlich zu einer destruktiven Blockade in der Verkehrspolitik führen. Hingegen erachten wir es als sinnvoll, eine umfassende Mobilitätsstrategie unter Einhaltung der Klimaziele und weiterer umweltrelevanter Aspekte wie Luftreinhaltung, Lärm, Energieverbrauch oder Flächeneffizienz zu erarbeiten und daraus konsequent das Prinzip «Vermeidung, Verlagerung, Verbesserung» abzuleiten.

Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur:

4. Sind Sie mit der Neupriorisierung des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (Schrittweiser Ausbau und Verknüpfung mit Angebotsentwicklung) einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Auch beim Ausbau der Eisenbahninfrastruktur sehen wir davon ab, unbegrenzt Kapazität zu erhöhen, um immer mehr Personenkilometer abzuwickeln. Vielmehr bedarf es eines punktuellen Ausbaus des ÖV, um den MIV konsequent auf umweltfreundlichere Fortbewegungsformen zu verlagern. Die Mittel sind so einzusetzen, dass ein maximaler Nutzen zur Erreichung der Klimaziele resultiert. Dabei soll das Prinzip «Vermeiden, Verlagern, Verbessern» angewendet werden.

Diese grundsätzliche Vorbemerkung gilt für alle nachfolgenden Detailfragen, weshalb wir auf eine spezifische Beantwortung der einzelnen Fragen verzichten.

Ausbauschritt 2027:

5. Sind Sie mit dem Grundsatzentscheid «strukturgebende Schlüsselprojekte» statt «kleinteilige Optimierung» einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

6. Sind Sie mit der Auswahl der in der Botschaft 2027 vorgesehenen Schlüsselprojekte (strategische Netzelemente) einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

7. Sind Sie mit der Umsetzung der ERTMS-Strategie und den dafür vorgesehenen Mitteln einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

8. Sind Sie mit dem Umfang der im Ausbauschritt 2027 vorgesehenen Ergänzungsmassnahmen einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Anpassungen von bestehenden Beschlüssen:

9. Sind Sie mit den Anpassungen der drei bereits beschlossenen Bahnausbauprogramme «Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur», «Ausbauschritt 2025» und «Ausbauschritt 2035» einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Weitere Massnahmen:

10. Sind Sie mit den Anpassungen am Planungsprozess einverstanden, sodass künftig nur noch Projekte, die im Stadium Vorprojekt sind, in einen Ausbauschnitt aufgenommen werden können?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

11. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über die Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen beim Bundesrat liegen soll?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten. ☐ NEIN

Zusätzliche Bundesfinanzierung für die Eisenbahninfrastruktur:

12. Sind Sie mit einer Verlängerung des bis 2030 befristeten Mehrwertsteuer-Promilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Eisenbahninfrastruktur?

Ausbau der Nationalstrassen

Zahlungsrahmen für die Nationalstrassen:

14. Sind Sie mit dem beantragten Umfang der im Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2028 – 2031 für Betrieb, Unterhalt und die Anpassung der Nationalstrassen an den neuesten Stand der Technik zur Verfügung stehenden Mittel einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Grundsätzlich befürworten wir, dass das Geld aus dem NAF prioritär in Betrieb und Unterhalt fliessen. Jedoch kritisieren wir Anpassungen, die dazu führen, dass Pannestreifen künftig auf zusätzlichen Autobahnabschnitten als Fahrspuren umgenutzt werden können. Damit wird der Volksentscheid vom November 2024 hintergangen. Diese undemokratischen Kapazitätserweiterungen lehnen wir ab.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse:

15. Sind Sie mit den im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen enthaltenen Kapazitätserweiterungsprojekten einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Die im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen geplanten Kapazitätserweiterungen lehnt umverkehr kategorisch ab. Sie stehen, wie bereits bei den Fragen zur generellen Stossrichtung ausgeführt, in mehrfachem Widerspruch zu den Klima-, Umwelt- und verkehrspolitischen Zielen des Bundes sowie zu diversen Abstimmungsentscheiden.

16. Sind Sie mit der Zuteilung der Kapazitätserweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Die im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen geplanten Kapazitätserweiterungen lehnt umverkehr kategorisch ab.

Stossend ist für umverkehr insbesondere, dass mit dem Rheintunnel in Basel, dem Fäsenstaubtunnel in Schaffhausen, dem Rosenbergstunnel mit Spange Güterbahnhof in St. Gallen sowie der Spurerweiterung Wankdorf-Schönbühl vier der im November 2024 abgelehnten Ausbauprojekte weiterhin Teil der Realisierungshorizonte sind. Dies missachtet den Willen der Stimmbevölkerung und ist demokratiepolitisch hoch problematisch. Zu beachten ist dabei ausserdem, dass sämtliche direkt betroffene Städte einen Ausbau der Autobahnen 2024 ablehnten.

Ausbauschritt 2027:

17. Sind Sie mit den definitiv zur Realisierung beantragten Kapazitätserweiterungsprojekten im Ausbauschritt 2027 einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ **NEIN**

Wir sprechen uns kategorisch gegen die beiden Ausbauprojekte auf der A1 zwischen Aarau Ost und der Verzweigung Birrfeld im Aargau sowie zwischen Perly und Bernex in Genf aus. Beide Projekte bringen Mehrverkehr mit sich, der die angrenzenden Gemeinden und Agglomerationen belasten würden. Ausserdem stehen sie im Widerspruch zu unseren Klimazielen und sorgen durch das erhöhte Verkehrsaufkommen dafür, dass auf den vor- und nachgelagerten Abschnitten langfristig vermehrt Stau oder stockender Verkehr entsteht. Umgestaltungen städtischer Verkehrsachsen darf nicht von der Realisierung von Autobahnausbauprojekten abhängig gemacht werden.

Das Projekt im Aargau würden einen Kulturlandverlust von 27,3 Hektaren mit sich bringen, schadet Biodiversität, Wäldern und Landschaft. Selbst der Umweltverträglichkeitsbericht des Bundes spricht von schwerwiegenden Eingriffen für den Boden und einem Konflikt zwischen dem Ausbauprojekt und dem Erhalt von Fruchtfolgeflächen. Des Weiteren würde das Projekt in Konkurrenz zum lokalen öffentlichen Verkehr stehen und somit die Verkehrswende weiter ausbremsen. Ausserdem mass gar Professor Weidmann in seinem Bericht dem Projekt bloss die zweite Priorität bei und ordnete es in den Realisierungshorizont nach 2045 ein. Weshalb es nun doch bereits im Ausbauschritt 2027 umgesetzt werden soll, wird nur lückenhaft erklärt. Nicht zuletzt würde der Ausbau in erster Linie dazu führen, dass sich der Stau zum ohnehin stauanfälligen Bareggstunnel verlagert.

Der Ausbau des Abschnittes Perly-Bernex, der auf der Umgehungsautobahn in Genf liegt, bringt zahlreiche Probleme mit sich, weshalb wir ihn ebenfalls ablehnen.

Zunächst einmal erscheint uns die Kommunikation des Bundes irreführend, da für Perly-Bernex von einem Ausbau « auf sechs Spuren » die Rede ist, während die Unterlagen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) zeigen, dass tatsächlich drei neue Spuren gebaut werden, was gemeinsam mit den vier bestehenden zu einer siebenspurigen Autobahn führen würde. Wir bedauern, dass uns das ASTRA trotz unserer Anfragen weder die Pläne, noch das generelle Projekt, die Kosten-Nutzen-Rechnung oder den Bericht über die Auswirkungen auf den Verkehr zugestellt hat. Wir sehen uns deswegen gezwungen, auf diese Vernehmlassung zu antworten, ohne einen vollständigen Überblick über die tatsächlichen Auswirkungen des Projektes zu haben

*Wie dem auch sei: Die uns vorliegenden Informationen lassen erkennen, dass es sich um ein äusserst schädliches Projekt handelt, sowohl für das Klima, als auch für die Anwohner*innen, das Kulturland und die Biodiversität.*

Tatsächlich werden dem Projekt Flächen zu Opfer fallen, welche unter Naturschutz stehen und ein wichtiges Habitat für Wasser- und Zugvögel darstellen. Auch die kürzliche Renaturierung der Aire wird durch die in unmittelbarer Nähe verbreiterten Autobahn Schaden nehmen. Insgesamt wären mehrere Dutzend Hektare Naturräume von besonders hohem ökologischem Wert bedroht. Zudem würden wertvolle Landwirtschaftsflächen (davon 9'520 m² definitiv als Baufläche und weitere 232'470 m² während den Bauarbeiten) sowie Waldgebiete vorübergehend oder dauerhaft beschädigt.

Gemäss Umweltverträglichkeitsbericht würden der Verkehr zwischen Perly und Meyrin/Vernier von 2016 bis 2050 um +43% zunehmen, was eine Zunahme der Verkehrsbelastung bedeutet und erhöhte Luftverschmutzung, zusätzliche CO₂-Emissionen, vermehrte Verbreitung von Mikroplastik in der Umwelt sowie mehr Lärm mit sich bringen würde. Die Umsetzung dieses Projektes steht dadurch in krassem Widerspruch zur Erreichung der Klimaziele der Schweiz.

Gegen dieses Projekt spricht ausserdem, dass die Eidgenössische Finanzkontrolle es kürzlich in einem Bericht als ineffizient und unrentabel bezeichnet hat, da jeder investierte Franken voraussichtlich nur 0.3 Franken «einbringen» würde.

Schliesslich erscheint es aus demokratiepolitischer Sicht mehr als fragwürdig, ein solches Projekt durchzusetzen, obwohl im November 2024 57% der Genfer Stimmbevölkerung einen Ausbau der Autobahnen abgelehnt hat.

Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz:

18. Sind Sie mit der vorgesehenen Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Streichung Glatthalautobahn und Umfahrung Morges) einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Weitere Bemerkungen:

19. Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Nationalstrasseninfrastruktur?

Programm Agglomerationsverkehr

20. Sind Sie mit den Ergebnissen der Prüfung des Programms Agglomerationsverkehr der fünften Generation einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

21. Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Die Agglomerationen stellen als bevölkerungsreichster Siedlungstyp den Schlüssel für die Mobilitätswende dar. Um unsere Klimaziele und damit Netto-Null 2050 zu erreichen, sind massive Investitionen in die aktive Mobilität sowie den öffentlichen Verkehr notwendig.

Deswegen fordern wir, dass einerseits Beiträge aus dem NAF an die Agglomerationsprogramme von heute 10% auf 40-50% erhöht werden und die Bundesbeiträge an einzelne Projekte neu 70-90% betragen. Des Weiteren muss der methodische Fokus bei der Beurteilung der Agglomerationsprogramme auf der Flächeneffizienz sowie der Modal-Split Verlagerung auf die aktive Mobilität sowie auf den öffentlichen Verkehr liegen.

Weitere Themen/Bemerkungen

22. Weitere Bemerkungen zur Vorlage: Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?