

Vier Rappen mehr für Benzin, dafür neue Autobahnen: So wollen 50 Politiker das Stauprobblem lösen

Vorschlag zur Finanzierung Das Volk lehnte 2024 den Autobahnausbau ab. Gleichzeitig erreichen Staustunden einen neuen Rekord. Jetzt bringt ein SVP-Nationalrat einen provokativen Vorstoss, den selbst Mitte- und GLP-Politiker unterschrieben.



Mischa Aebi

Die Schweiz steckt in der Staufalle. Vor einem Jahr scheiterte Verkehrsminister Albert Rösti an der Urne mit einer Vorlage zum Autobahnausbau: 52,7 Prozent lehnten die Kapazitätserweiterung auf sechs neuralgischen Teilstrecken ab. Seither streiten Sieger und Verlierer, ob das Volks-Nein eine grundsätzliche Absage zum Autobahnausbau war. Nachbefragungen geben den Gegnern teilweise recht: Der meistgenannte Ablehnungsgrund war die generelle Sorge um Umwelt und Landschaft.

Im vergangenen Jahr akzentuierte sich dann allerdings das Stauprobblem mit neuem Rekordwert von 55'000 Staustunden allein auf den Autobahnen. Das entspricht einer Zunahme von 14 Prozent gegenüber 2023 und 80 Prozent seit 2019. Insgesamt stehen Fahrzeuge schweizweit jährlich 73 Millionen Stunden im Stau. Eine Verschärfung der Staubelastung in den nächsten Jahren ist wegen des Bevölkerungswachstums wahrscheinlich.

Professor Weidmanns versteckter Hinweis

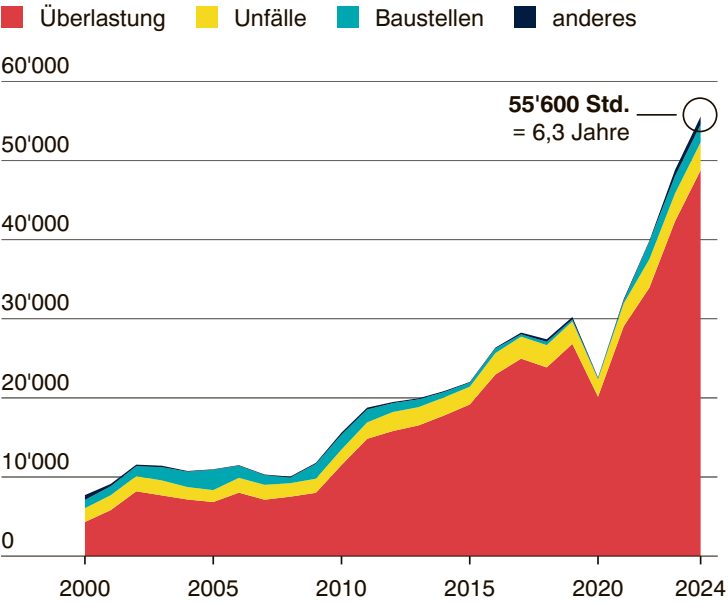
Nun heizt SVP-Nationalrat Benjamin Giezendanner die Kontroverse mit einem provokativen Vorstoss an: Er verlangt vom Bundesrat, dass er eine

Erhöhung des Benzinpreises, respektive des Mineralölsteuerzuschlags, um vier Rappen prüft, um zusätzliches Geld für den Ausbau des Strassennetzes zur Verfügung zu haben. Giezendanner geht davon aus, dass die vier Rappen pro Liter Treibstoff in den nächsten 20 Jahren rund 4 Milliarden Franken in den Strassenfonds spülen würden.

Dass ein SVP-Politiker eine Benzinpreiserhöhung in Betracht zieht, ist überraschend. Doch Giezendanner scheint einen Nerv zu treffen: Bereits 50 Nationalräte haben seinen Vorstoss unterschrieben, darunter auch Politiker der FDP, der Mitte und mit Matthias Jauslin selbst ein Grünliberaler. Giezendanner will am Montag seine Unterschriften-

Staus auf dem Nationalstrassennetz

2024 wurden rund 55'600 Staustunden registriert. Das sind 14% mehr als im Jahr zuvor.



Grafik: can / Quelle: Astra

jagd fortsetzen und den Vorstoss dann einreichen.

Der Vorstoss baut auf dem sogenannten Weidmann-Bericht auf. Nach der Abstimmungsniederlage letztes Jahr hat Bundesrat Albert Rösti beim ETH-Professor Ulrich Weidmann ein umfassendes Gutachten zum Bahn- und Strassenverkehr in der Schweiz bestellt. Es bildet die Grundlage für eine politische Diskussion über den gesamtschweizerischen Ausbau von Strassen und öffentlichem Verkehr.

Weidmann musste aufzeigen, wo und wie man in den nächsten 20 Jahren am besten Bahn- und Strassenprojekte realisiert. Für den Bahnausbau hatte er zwei Varianten auszuarbeiten: Eine, die sich mit 14 Milliarden Franken realisieren lässt, und eine zweite mit 24 Milliarden. Für den Strassenausbau gab Rösti einen Budgetrahmen von 9 Milliarden Franken vor. Weidmann brachte im Gutachten unter anderem den geplanten Rheintunnel in Basel wieder aufs Tapet, weil das Projekt gemäss seinen wissenschaftlichen Untersuchungen für einen gut funktionierenden Verkehr eminent wichtig wäre. Der Tunnel war Teil der letztes Jahr an der Urne gescheiterten Vorlage. In Zürich findet Weidmann den raschen 6-Spur-Ausbau zwischen Urdorf und Limmattal sinnvoll.

Zahlreiche andere Autobahnprojekte warf Weidmann aber aus dem Rennen, indem er ihnen eine tiefe Priorität zuordnete. Sie hätten den Rahmen von 9 Milliarden Franken gesprengt. Eines der degradierten Ausbauprojekte ist der 8-Spur-Ausbau der Autobahn A1 in Bern zwischen Wankdorf und Schönbühl, obwohl dieser Streckenabschnitt zu den am stärksten überlasteten Teilstücken zählt. Auch den Ausbau der Autobahnumfahrung Winterthur und den Fäsenstautunnel in Schaffhausen warf Weidmann raus.

Giezendanners Hoffnung auf Wiederbelebung

Kommt Giezendanners Benzinpreiserhöhung durch, stünden zusammen mit Röstis 9 Milliarden Franken total rund 14 Milliarden Franken zur Verfügung. Das ist immer noch sehr viel weniger als die 24 Milliarden Franken, die der Bundesrat im gleichen Zeitraum für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs vorgesehen hat. Giezendanner hofft, dass durch seinen Vorschlag wenigstens die dringendsten Strassenprojekte wiederbelebt werden können.

Offen bleibt die Frage, ob es aus wissenschaftlicher Sicht sinnvoll wäre, mehr Geld in den Autobahnausbau zu investieren als die 9 Milliarden, um etwa volkswirtschaftliche Schäden der

Stautunden zu mindern. Weidmann will sich dazu nicht äussern. In seinem Gutachten hinterliess er aber einen versteckten Hinweis. Etliche Projekte, deren Priorität er herabstufte, versah er mit einem Sternchen. In der Fussnote hielt er fest, dass man sie in Priorität 1 heraufstufen sollte, falls mehr Geld zur Verfügung stünde.

Mitte-Politiker will Rösti mit Unterschrift Mut machen

Giezendanners Vorschlag scheint in der Politik etwas auszulösen, noch bevor er bei den Parlamentsdiensten offiziell eingereicht wurde. So sagt Mitte-Politiker Philipp Kutter: «Ich habe Giezendanners Vorstoss unterschrieben, um Bundesrat Rösti Mut zu machen, gezielt notwendige Strassenprojekte aufzulösen.»

Dass die Bevölkerung im letzten Jahr einen moderaten Auto-

bahnausbau knapp abgelehnt habe, stelle die Politik vor eine grosse Herausforderung, sagt Kutter. Das Stauprobblem sei «real und verschärft sich». Die Politik müsse reagieren. Der Ausbau der Bahn sei «wichtig und zentral», reiche aber nicht. «Wenn wir an bekannten Engpässen nichts tun, riskieren wir einen Verkehrskollaps», sagt Kutter. «Schon heute gehen Tausende Arbeitsstunden im Stau verloren.»

Ähnlich argumentiert FDP-Nationalrat Peter Schilliger. Rund zwei Drittel des Personenverkehrs fänden heute auf der Strasse statt, sagt er. «Selbst mit einem massiven Ausbau wäre das ÖV-Angebot nicht gross genug, um den zusätzlichen Verkehr durch das Bevölkerungswachstum aufzunehmen.» Auch er hat Giezendanners Vorstoss unterschrieben. «Wenn wir mit einer Benzinpreiserhöhung um vier Rappen die Staustunden deutlich senken

können, ist das gut investiertes Geld. Stau ist volkswirtschaftlich deutlich teuer.»

Wo selbst Grüne Verständnis haben für neue Autobahnen

Die Grünliberalen bildeten im Abstimmungskampf zum Autobahnausbau zusammen mit den Grünen und der SP das Lager der Gegner. Der Aargauer Nationalrat Jauslin erklärt, warum er als Grünliberaler trotzdem Giezendanners Vorstoss unterstützt. Er sei grundsätzlich für Zurückhaltung beim Strassenbau. Verkehrsprobleme sollte man «wenn möglich mit Mobilitätsmanagement, Leitsystemen und Gesamtverkehrskonzepten» angehen, findet er. «Es gibt aber Autobahnabschnitte mit massiven Kapazitätsengpässen, die sich realistisch nur durch einen Ausbau beheben lassen.»

Besonders deutlich sei das «im Kanton Aargau auf meh-

rerer Abschnitten der A 1, aber auch auf den Verbindungen Richtung Luzern und Basel». Die Folgen laut Jauslin: «Die Engpässe belasten die lokale Bevölkerung stark.» Der Ausweichverkehr verlagere sich in die Dörfer, «was Lärm, Stau und Sicherheitsprobleme verschärft».

Jauslins Heimatkanton nimmt im Ringen um den Autobahnausbau eine Sonderrolle ein. Der Aargau gehört zu den elf Kantonen, die der Ausbauvorlage im letzten Jahr zustimmten. Mit einem Ja-Anteil von 54,3 Prozent lag er nach Schwyz und Appenzell Innerrhoden an dritter Stelle.

Ausgerechnet im Aargau stufte jedoch der vom Bundesrat eingesetzte Experte Weidmann sämtliche Strassenprojekte als nicht prioritär ein. Das findet selbst die grüne Aargauer Nationalrätin Irène Kälin «unlogisch». Sie lehne zwar Autobahnausbauten grundsätzlich ab. Und sie fordert eine klare Priorisierung des ÖV-Ausbaus. Dass aber ausgerechnet im Aargau, wo der Ausbau von Strasse und Bahn von

der lokalen Bevölkerung unterstützt werde, sämtliche Projekte «auf den Sankt-Nimmerleinstag vertagt» würden, sei «schwer nachvollziehbar», sagte sie.

Gegen jeglichen Ausbau ist Kälins Parteikollege Michael Töngi. Der Verkehrspolitiker findet es schlicht nicht legitim, nach dem Volks-Nein letztes Jahr nun schon wieder einen Autobahnausbau zu fordern: «Die Bevölkerung hat ja letztes Jahr auch deutlich gesagt, dass sie keine neuen Autobahnen will», sagt Töngi. Die SVP spiele sich immer als Hüterin der Demokratie auf, «aber wenn ihr ein Entscheid nicht passt, setzt sie sich einfach über den Volkswillen hinweg», sagt Töngi. Mit dem Autobahnausbau löse man das Stauprobblem nicht. «Man verschiebt es nur und hat nach ein paar Jahren noch mehr Stau als vorher», sagt der grüne Nationalrat.

Anders sieht das Giezendanner: Die Bevölkerung habe bloss sechs einzelne Ausbauprojekte abgelehnt, nicht den Autobahnbau als solchen. Allein schon wegen der «exorbitant steigenden Staustunden» sei die Forderung nach einer Kapazitätserweiterung legitim. Und dank Weidmanns Gutachten sei jetzt das Argument der Gegner wissenschaftlich widerlegt, wonach mehr Strassen nur mehr Verkehr erzeugten, sagt Giezendanner.



Benjamin Giezendanner, Philipp Kutter, Matthias Jauslin und Peter Schilliger (v. l.).

Fotos: Matthias Spicher, Patrick Gutenberg, Keystone