

Die geschlechtsspezifischen Realitäten der Mobilität: Die Schweizer Autobahnabstimmung

Autorinnen: Stephanie Stotz, Yvonne Ehrensberger, Rebecca Müller, Ursula Wyss

Im englischen Original veröffentlicht von: Urban Cycling Institut, <https://substack.com/home/post/p-155001549>

Die Schweizer Bevölkerung hat am 24. November 2024 mit einer Mehrheit von 52,7% ein 5-Milliarden-Projekt zur Erhöhung der Kapazität der Schweizer Autobahnen abgelehnt. Die Schweizer Frauen führten die NEIN-Stimmen mit 61% gegenüber den Männern mit 44% an.

Was ist passiert?

Am 29. September 2023 hat der Bundesrat sechs Projekte zur Kapazitätserweiterung auf Schweizer Autobahnen genehmigt. Die Kosten für diese Ausbauprojekte hätten sich auf 4,9 Milliarden Schweizer Franken (5,25 Milliarden Euro) belaufen. Der Bundesrat begründete den Ausbau mit der Verringerung von Staus, der Reduzierung des Verkehrs in Ballungsgebieten und der Aufrechterhaltung der Produktivität der Wirtschaft.¹ Viele Organisationen waren gegen diese Entscheidung, also organisierten sie ein Referendum, um das Volk abstimmen zu lassen. Die JA-Kampagne hatte ein Budget von 4,1 Millionen Franken und wurde von konservativen Parteien wie der SVP und der FDP zusammen mit der Autolobby angeführt. Die NEIN-Kampagne operierte mit einem kleineren Budget und wurde von der politischen Linken angeführt, zu der auch die grüne und sozialdemokratische Partei sowie Umweltverbände wie VCS und umverkehr gehörten. Die Argumente der Gegner des Ausbauprojekts waren zahlreich: Jede Autofahrt beginnt und endet irgendwo. Mehr Autoverkehr mindert die Lebensqualität dort, wo die Menschen leben. Außerdem würden die Staus nur vorübergehend entschärft, da eine Erhöhung der Autobahnkapazität zu mehr Autoverkehr und damit zu mehr Staus führen würde. Dies wird zu einer Zunahme von Lärm und Umweltverschmutzung führen.

Was ist ein Referendum?

Außerdem sind die Projekte viel zu teuer und würden jahrelange Baustellen mit Verkehrsengpässen in der Schweiz über die Hälfte der Fläche durch den Nationalstrassenprozess. Jede Entscheidung des Bundesrates über ein Bundesgesetz kann durch die Sammlung von 50'000 Unterschriften innerhalb von 100 Tagen nach der Veröffentlichung angefochten werden. Bei erfolgreicher Sammlung der Unterschriften wird die Entscheidung dem Volk vorgelegt. Viermal im Jahr stimmen die Schweizerinnen und Schweizer über Referenden und Themen ab, die zwingend vom Volk entschieden werden müssen, wie z.B. Verfassungsänderungen

Hintergrundinformationen zum Schweizer Autobahnnetz

¹ [Ausbau der Nationalstrassen - UVEK](#)

Der erste Autobahnabschnitt wurde 1955 eröffnet. Die derzeitige Länge besteht aus etwa 1'500 km Autobahnen. Im Jahr 2023 wurden 29,6 Mrd. km auf nationalen Straßen zurückgelegt, von denen 84% auf Personenkraftwagen entfallen. Der Autobahnverkehr hat sich seit den 90er Jahren verdoppelt. 110'000 Fahrzeuge fahren täglich auf der Hauptautobahn A1 durch die Schweiz.

Veränderung am Horizont

Im Laufe der Jahre seit der Verabschiedung des Projekts durch den Bundesrat verlor die Unterstützung für den Ausbau allmählich an Boden. Das kam etwas überraschend, denn viele Jahre lang, eigentlich seit Beginn des Autobahnbaus, hatte sich die Öffentlichkeit in Volksabstimmungen für die Erhöhung der Straßenkapazität ausgesprochen. Volksabstimmungen gegen den Ausbau der Straßen erreichten keine Mehrheit.² Erste Anzeichen dafür, dass sich die Zeiten ändern, waren der Erfolg der Aufnahme von Radwegen in die Schweizer Verfassung, die in der Volksabstimmung mit 78% JA der Frauen und 70% JA der Männer angenommen wurde.³ Ein Zeichen für Veränderungen war auch die Abstimmung Anfang 2023 über ein großes Straßenumgehungsprojekt Aarwangen im Kanton Bern (100 Millionen Franken), das nur mit Mühe genehmigt werden konnte.

Die Gegner des Autobahnprojekts

Das Bündnis zur Ablehnung der nationalen Autobahnabstimmung war breit gefächert. Es reichte von den wichtigsten linken und grünen Parteien bis hin zu Umweltorganisationen, Kirchen, Ärzten, Organisationen für aktive Mobilität und Kleinbauern.

Auch viele Landwirt:innen standen der Erweiterung skeptisch gegenüber, da sie wertvolle landwirtschaftliche Flächen verloren hätten. Einige andere quer durch das politische Spektrum sahen vor allem die hohen Kosten als kritisch an. Und es wird spekuliert, dass eine allgemeine Erschöpfung des Wachstums in Verbindung mit fremdenfeindlichen Gründen andere dazu brachte, das Projekt abzulehnen.

Die Dynamik wuchs, als eine Koalition von 340 führenden Mobilitätsexperten, koordiniert von Thomas Hug-Di Lena, einen [Brief](#) unterzeichnete, in dem sie die geplante Erweiterung der Autobahnkapazität ablehnten. Begründet wurde die Ablehnung u.a. mit dem fehlenden Gesamtüberblick über die Mobilität und dem Fehlen alternativer Mobilitätslösungen sowie der bekannten Tatsache, dass eine Erhöhung der Autobahnkapazität bald zu mehr Verkehr und damit zu Staus führen wird und somit dem Ziel der Verbesserung der Lebensqualität in Dörfern und Städten entgegenwirkt.⁴ Dies

² [Bundesbeschluss Velowege - UVEK](#)

³ [Abstimmungen Kanton Bern - Bern sagt Ja zu umstrittenen Umfahrungsstrassen - News - SRF](#)

⁴ [Autobahn-Ausbau: 340 Verkehrsexperten empfehlen Nein | Tages-Anzeiger](#)

war ein sehr ungewöhnlicher Schritt, da Mobilitätsexperten nur sehr selten ihre Stimme im politischen Entscheidungsprozess offen erheben.

Geschlechtsspezifische Realitäten

Dies wiederum gab kleineren Organisationen wie *Women in Cycling* Auftrieb, ihre Stimme zu erheben und auf die besonderen geschlechtsspezifischen Realitäten im Zusammenhang mit der Mobilität hinzuweisen. Statistisch gesehen ist die Mobilität von Frauen anders als die von Männern. Sie bewegen sich mehr in der Nähe, gehen mehr zu Fuß, nutzen öffentliche Verkehrsmittel und legen mehr Wege zurück. Sie fahren weniger Auto als Männer und verbringen mehr Zeit mit Pflegearbeiten. Außerdem haben sie im Durchschnitt ein geringeres Einkommen, was mit einer geringeren Autonutzung korreliert.⁵ Vor allem in ihrer Rolle als Betreuerinnen von Kindern und älteren Menschen sind sie stärker von den negativen Auswirkungen des Autoverkehrs betroffen. Die Zunahme des Autoverkehrs zwingt sie dazu, viel mehr Zeit mit der Begleitung von Kindern zu verbringen und sich um deren Sicherheit zu sorgen. Die gesundheitlichen Folgen der Umweltverschmutzung, wie Atemwegserkrankungen bei Kindern, erhöhen ihre Pflegebelastung und die Zunahme der Lärmbelastung wirkt sich direkt auf ihre Lebensqualität aus. Als Fußgängerinnen und Nutzerinnen öffentlicher Verkehrsmittel hat der Autoverkehr direkte Auswirkungen auf ihre eigene Sicherheit und Bewegungsfreiheit. Da der Autoverkehr fast überall Vorrang hat, wird ihr Leben noch beschwerlicher und erhöht den Stress in ihrem ohnehin schon arbeitsreichen Leben.

Der Aspekt der geschlechtsspezifischen Auswirkungen war in der NEIN-Kampagne kein besonderer Schwerpunkt, eigentlich nicht einmal ein viel diskutierter Aspekt. Die wichtigsten Exponenten der Kampagne gegen die Autobahnabstimmung waren jedoch meist weiblich, wie Mattea Meyer, Co-Präsidentin der SP, Lisa Mazzone, Präsidentin der Grünen Schweiz und Stéphanie Penher, VCS-Direktorin.⁶ Ein Zitat von Franziska Ryser, Präsidentin *umverkehr* fasst zusammen: "Der Autobahnausbau schadet dem Klima, führt zu mehr Verkehr und zementiert die fossilen Infrastrukturen. Lassen Sie uns die Milliarden stattdessen für eine echte Verkehrswende verwenden, die die Straßen entlastet und das Klima schützt."⁷

Im Fall des Autobahnausbauprojekts können wir aus den Abstimmungsergebnissen die folgenden Muster zusammenfassen:

- Frauen waren bei der Ablehnung des Autobahnausbaus führend (17%)
Geschlechterunterschied

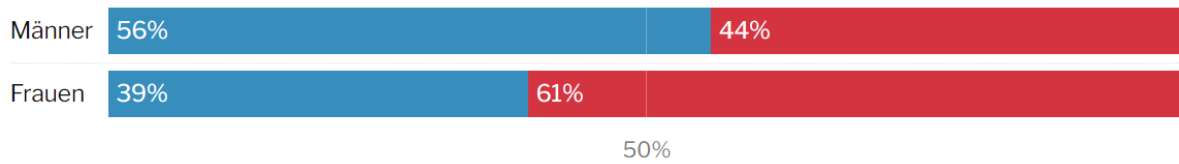
⁵ Statistisches Bundesamt. Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021. 2023.

⁶ [NEIN zum masselosen Autobahn-Ausbau am 24. november](#)

⁷ [Persönliche Botschaft gegen den masselosen Autobahn-Ausbau erstellen](#)

Haben Sie für den Autobahnausbau gestimmt?

■ Ja ■ Nein



Max. Stichprobenfehlerbereich der Untergruppe: ±4 Prozentpunkte

Grafik: pra/is; Quelle: 20 Minuten/Tamedia -Umfrage in Zusammenarbeit mit dem Institut Leewas

Abbildung 1: Geschlechterunterschied bei der Schweizer Abstimmung über den Autobahnausbau. Quelle: <https://www.tagesanzeiger.ch/abstimmung-warum-maenner-und-frauen-so-anders-ueber-autobahnen-denken-124979166370>

- Städte und ländliche Gebiete lehnten den Autobahnausbau ab, während die Gemeinden in den Ballungsräumen ihn unterstützten

Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen



Fakultatives Referendum

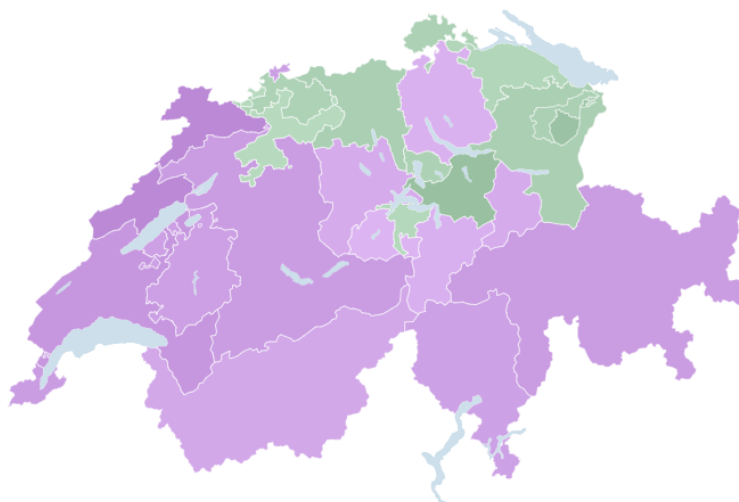
Vorläufiges amtliches Endresultat, 27 November 2024 16:40

Resultat

Verworfen

Beteiligung

45,06%



47,30% Ja

52,70% Nein

Abbildung 2: Visuelles Ergebnis pro Kanton zur Schweizer Abstimmung über den Autobahnausbau 2024. Quelle: <https://abstimmungen.admin.ch/overview>

- weniger wohlhabende Menschen lehnten das Projekt ab, wohlhabende Menschen unterstützten es⁸

Wie bei vielen öffentlichen Abstimmungen hat jeder Mensch seine eigenen Gründe, um sich für oder gegen eine Entscheidung zu entscheiden. Der Verkehr ist ein Thema, das sich auf das Leben aller auswirkt. Es ist ein emotionales Thema und hat die Menschen mehr als sonst mobilisiert.⁹ Die NEIN-Kampagne war breit angelegt, geschickt und informierte die Menschen über die grundlegende Wahl, die sie mit ihrem Mitspracherecht haben. Also mehr Verkehr und Autobahnen, keine Maßnahmen gegen den Klimawandel vs. eine Mobilität Zukunft, die Optionen bietet, Menschen und Umwelt schonen und am Ende billiger ist. Frauen wurden im Allgemeinen durch die grundsätzliche Natur des Themas und auch durch die hohe Anzahl von weiblichen Führungspersonlichkeiten in der NEIN-Kampagne mobilisiert. Es entstanden kleinere Frauenbewegungen, die sich speziell auf das Gender-Thema konzentrierten (z.B. Women in Cycling Switzerland). Selbst etablierte männliche Mobilitätsexperten äußerten sich positiv über das weibliche Interesse und den Mut in der Frage der motorisierten Mobilität.^{10 11} Eine Hypothese ist auch, dass Frauen generell genug davon haben, dass der Bundesrat und die Öffentlichkeit ihre Bedürfnisse vernachlässigen, denn kürzlich wurde der Sieg der *Klimaseniorinnen* vor dem Europäischen Gerichtshof von vielen Schweizer Politikern abgelehnt, das Rentenalter für Frauen wurde angehoben und die Rentenbeihilfe gesenkt, und es gibt Bestrebungen, auch die Witwenrente zu senken. Außerdem wurde die JA-Kampagne öffentlich ausschließlich von dem männlichen Bundesrat Albert Rösti getragen. Er schien sehr zuversichtlich zu sein, die Abstimmung zu gewinnen, versuchte Beweise für hohe externe Effekte der Autonutzung zu vertuschen und hat keine Anstrengungen unternommen, in seiner Kampagne speziell Frauen anzusprechen.

Für die Mehrheit der Frauen war die Ablehnung des Projekts also offensichtlich. Die Schweizer Frauen haben zusammen mit vielen fürsorglichen Männern eine kritische Aktion für die Führung demonstriert. Das derzeitige Mobilitätssystem wird eher von männlichen Entscheidungsträgern und männlichen, wohlhabenden Führungskräften in Verkehrsabteilungen beeinflusst, die die Welt nach ihren Lebensrealitäten gestalten. Es gibt Belege dafür, dass öffentliche Räume mit engagierter weiblicher Führung sicherer, grüner und integrativer werden (siehe z.B. Bürgermeisterin Anne Hidalgo in Paris, Mobilitätsministerin Elke Van den Brandt in Brüssel, die ehemalige Stadträtin Ursula Wyss in Bern).¹²

⁸ [Die Schweiz sagt Nein zum Autobahnausbau - SWI swissinfo.ch](#)

⁹ Der Stimmrechtsanteil betrug 45%. Quelle: [Ausbau Nationalstrassen](#)

¹⁰ [Autobahn-Ausbau: Die Stimmen der Frauen entscheiden - Tsri](#)

¹¹ [Klima-Urteil entzweit Politik: ein Schlagabtausch aus dem "Club" - News - SRF](#)

¹² [Autorin Melissa Bruntlett über den Einfluss von Autos auf die menschliche Psychologie](#)

Frauen und viele moderne Männer, die sich ebenfalls eine neue Lebensweise wünschen, sind nun bereit, den Status quo in Frage zu stellen und fordern Räume, die ihren Mobilitätsmustern entsprechen. Frauen haben ein stärkeres Bedürfnis, andere Realitäten zu schaffen, da der Status quo ihnen nicht hilft, ihr volles Potenzial zu leben.

Aus dem Fall der Autobahnabstimmung in der Schweiz können wir lernen, dass Frauen Macht haben, insbesondere wenn sie sich in breiten Koalitionen zusammenschließen und ihre Bedürfnisse auf universelle und geschlechtsspezifische Weise kommunizieren.

Was nun?

In der Schweiz hat gerade die Debatte darüber begonnen, auf welche Lösungen man sich konzentrieren sollte, um den Verkehr zu entlasten oder generell sichere, vernünftige Mobilitätsoptionen für Menschen und Wirtschaft zu schaffen. Eine Kombination aus besseren öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Ausbau der Fahrradinfrastruktur und guten kombinierten Mobilitätsangeboten wird als der Weg in die Zukunft angesehen. 70% aller Autofahrten sind kürzer als 10km!¹³ Es ist an der Zeit, dass Frauen bei der Mobilitätswende eine führende Rolle übernehmen und einbezogen werden. Es wird nicht nur eine einzige Lösung geben, sondern ein breites Spektrum an Bemühungen auf vielen Ebenen, denn die Lebensumstände sind vielfältig, und das gilt auch für die Mobilitätsmuster. Zuerst müssen wir zuhören, was die verschiedenen Menschen wirklich wollen, ihre Realitäten verstehen und von dieser Position aus Mobilitätsprogramme schaffen, die ihnen dienen. Ein Ausbau der Autobahnen trägt beispielsweise nicht dazu bei, den Schulweg für Kinder zu verbessern oder einer alleinerziehenden Mutter zu helfen, ihr Kind in die Kindertagesstätte zu bringen, zur Arbeit zu gehen, zurück zu kommen, um zu Mittag zu essen und sich um ihr älteres Kind zu kümmern, das am Nachmittag das Fahrradfahren lernt.

Dann müssen wir lebenswerte Räume schaffen, **CITIES OF CARE**, die es uns ersparen, große Entfernungen zu überwinden, um das zu finden, was wir anderswo brauchen. Das ist die Aufgabe von Stadt- und Raumplanern. Als Nächstes bauen wir eine Infrastruktur zur Verbesserung des Radfahrens, des Gehens und des öffentlichen Verkehrs, die bei der Frage ansetzt, wie sich die Menschen fühlen, wenn sie sich durch den Raum bewegen, und sich auf Sicherheit, Wohlbefinden, Kohärenz und geringe Umweltauswirkungen konzentriert. Die Autonutzung sollte koordiniert und in Abrufdiensten gemeinsam genutzt werden und auf Bereiche beschränkt sein, in denen sie notwendig ist, wie z.B. den Transport großer Güter und Entfernungen zwischen ländlichen Gebieten, die mit dem Fahrrad zu weit sind. Und das alles, während wir den Menschen echte Optionen zur Fortbewegung bieten und sie dabei unterstützen, die verschiedenen Hindernisse zu überwinden, die ihnen bei der Wahl aktiver Mobilitätsoptionen begegnen könnten.

¹³ Wyss, U., Liebi, M., Rérat, P., Lehmann, C. Velowende - Für eine lebendige Stadt. 2024. S. 97

Diese Abstimmung ist ein Meilenstein bei den Entscheidungen über Mobilitätsoptionen in der Schweiz. Sie bricht mit dem Narrativ, dass die Lösung für verstopfte Autobahnen der Bau von mehr Fahrspuren ist, und eröffnet Möglichkeiten für eine neue Debatte darüber, welche Mobilität wir für 5 Milliarden Schweizer Franken freigeben wollen, um gerechtere, klimafreundlichere Mobilitätsoptionen zu schaffen.