

Velorouten statt Autobahnen:

Warum das Velo im 'Verkehr45' nicht fehlen sollte

Ursula Wyss, Michael Liebi

Obwohl die Schweizer Bevölkerung das Autobahn-Paket Ende 2024 an der Urne ablehnte, setzt Bundesrat Rösli weiter auf Autobahnausbau. Argumentiert wird mit schwindelerregenden Stauzahlen – doch kaum jemand spricht darüber, wie wenig es eigentlich bräuchte, damit diese milliardenteuren Projekte überflüssig werden. Staus entstehen nicht, weil zu wenige Strassen da sind, sondern weil in den Spitzenzeiten zu viele Autos gleichzeitig darauf drängen*. Studien zur nicht-linearen Physik des Verkehrsflusses zeigen: Schon 10–15% weniger Verkehr zur Hauptverkehrszeit reichen, um Staus massiv zu entschärfen oder ganz verschwinden zu lassen. Eine erstaunlich kleine Zahl.

Genau hier beginnt das Potenzial des Velos – und zwar als ernstzunehmende Infrastrukturpolitik. Denn – entgegen der allgemeinen Meinung – sind die grosse Mehrheit der Autofahrten kurz: 63% sind kürzer als 10 km, rund 80% kürzer als 20 km. Für Agglomerationsabschnitte auf Autobahnen wird konservativ von rund der Hälfte der Fahrten unter 10 km ausgegangen. Dort werden zu einem erheblichen Teil Kurzstrecken abgewickelt. Selbst wenn nur jede fünfte (20%) dieser Kurzfahrten auf das Velo verlagert würde, wäre die notwendige Entlastung von 10 % erreicht. Aus zahlreichen Umfragen wissen wir: wenn sichere und direkte Infrastruktur vorhanden ist, können sich weit über die Hälfte der Bevölkerung das Velofahren vorstellen. Kurz: Die Wahrscheinlichkeit für eine bedeutende Entlastungswirkung ist gross.

Dass es funktioniert, zeigen die Niederlande. Statt die Autobahn A2 auszubauen, investierte die Provinz Gelderland in die Radschnellroute F2 – 15 km lang, schnell, sicher. Das Ergebnis: 29% der Nutzer*innen dieser Strecke fuhren vorher Auto. Auch die Region Brabant setzte auf fünf neue „Doorfietsroutes“ statt Autobahnausbau – Pendler:innen nahmen diese Alternativen in grosser Zahl an. Diese Beispiele zeigen: **Nicht noch mehr Beton löst Stau, sondern intelligente Alternativen zum Auto.**

Die Schweiz hingegen steckt Milliarden in Ausbauprojekte: insgesamt wird in Verkehr45 weiterhin mit 10 Mrd. CHF für den Autobahnausbau bis 2045 geplant. Gleichzeitig kosten hochwertige Veloverbindungen nur einen Bruchteil davon. Und ausgerechnet entlang der Autobahn-Ausbauprojekte fand das ASTRA in seiner Analyse 2022 das grösste Potenzial für Velobahnen. Zudem geht er davon aus, dass Velobahnen für Strecken zwischen 5 und 20 km als Alternative attraktiv sind.

In der dicht besiedelten Schweiz sollten wir uns fragen, weshalb Milliarden in neue Autospuren fliessen, obwohl seit langem der verkehrsplanerische Grundsatz der 3 Nachhaltigkeits-Vs gilt: Vermeiden – Verlagern – Verbessern. Ein sicheres,

durchgehendes Agglomerations-Velonetz ist nicht nur günstiger, gesünder und klimaverträglicher, sondern ist auch mit einem massiv höheren volkswirtschaftlichen Nutzen verbunden (gemäss Kanton Zürich zwischen 1:2 und 1:30).

Der Schluss liegt auf der Hand: **Wer Stau wirklich reduzieren will, baut Velorouten statt Autobahnen.**

Die Rechnung ist simpel:

10 % weniger Autos auf Autobahnen → Stauproblem gelöst

Das Velo hilft:

50% der Autobahnfahrten in Agglos sind < 10 km. → ideal für Velo & E-Bike

Es reicht also, dass allein jede 5. (20%) dieser Kurzstrecken mit dem Velo zurückgelegt wird → Stau weg

Kosten → wenige Millionen vs. Milliarden

* Bekannt als sogenannte Fundamental Law of Congestion (u.v.a. Duranton und Turner, 2009).