
Volkssabstimmung

24. November 2024

Erste Vorlage

Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen

Zweite Vorlage

Änderung des Obligationen- rechts (Mietrecht: Untermiete)

Dritte Vorlage

Änderung des Obligationen- rechts (Mietrecht: Kündigung wegen Eigenbedarfs)

Vierte Vorlage

Änderung des Bundesgesetzes über die Krankenversicherung (KVG) (Einheitliche Finanzierung der Leistungen)



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Erste Vorlage**Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2023
für die Nationalstrassen**

In Kürze	→	4–5
Im Detail	→	12
Argumente	→	18
Abstimmungstext	→	22

Zweite Vorlage**Änderung des Obligationenrechts (Mietrecht: Untermiete)**

In Kürze	→	6–7
Im Detail	→	24
Argumente	→	28
Abstimmungstext	→	32

Dritte Vorlage**Änderung des Obligationenrechts (Mietrecht: Kündigung
wegen Eigenbedarfs)**

In Kürze	→	8–9
Im Detail	→	34
Argumente	→	38
Abstimmungstext	→	42

Vierte Vorlage**Änderung des Bundesgesetzes über die Krankenversicherung
(KVG) (Einheitliche Finanzierung der Leistu**

In Kürze	→	10–11
Im Detail	→	44
Argumente	→	52
Abstimmungstext	→	56



Die Videos zu den
Abstimmungen:
admin.ch/videos-de



Die App zu den
Abstimmungen:
VoteInfo

In Kürze

Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen

Ausgangslage

Bevölkerung und Wirtschaft sind auf moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen angewiesen. Deshalb investiert der Bund laufend in das Schienen- und Strassennetz. Da sich der Verkehr auf den Nationalstrassen seit 1990 mehr als verdoppelt hat, kommt es an verschiedenen Stellen regelmässig zu Stau. In der Folge weichen Lastwagen und Autos auf Strassen aus, die durch Dörfer und Wohnquartiere führen. Dieser Ausweichverkehr reduziert die Sicherheit und Lebensqualität der Bevölkerung. Bund und Kantone haben den Auftrag, dagegen Massnahmen zu treffen. Dazu gehört es, Engpässe im Nationalstrassennetz durch punktuelle Ausbauten zu beseitigen.

Die Vorlage

Mit dem Ausbauschnitt 2023 wollen Bundesrat und Parlament die Engpässe auf den folgenden sechs Abschnitten beseitigen:

- A1 zwischen Le Vengeron und Nyon
- A1 zwischen Bern-Wankdorf und Schönbühl
- A1 zwischen Schönbühl und Kirchberg
- A2 bei Basel (neuer Rheintunnel)
- A4 bei Schaffhausen (2. Röhre Fäsenstaubtunnel)
- A1 bei St. Gallen (3. Röhre Rosenberg tunnel)

Für diese Projekte sind 4,9 Milliarden Franken vorgesehen. Die Projekte werden durch den motorisierten Verkehr aus dem zweckgebundenen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds finanziert. Am Bewilligungsverfahren ändert sich nichts: Direkt betroffene Personen, Gemeinden und Verbände können sich zu den einzelnen Projekten äussern und gegebenenfalls Beschwerde vor Gericht einreichen. Gegen den Ausbauschnitt 2023 wurde das Referendum ergriffen. Deshalb stimmen wir darüber ab.

Vorlage im Detail	→	12
Argumente	→	18
Abstimmungstext	→	22

Abstimmungsfrage **Wollen Sie den Bundesbeschluss vom 29. September 2023 über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen annehmen?**

Empfehlung von Bundesrat und Parlament

Ja

Die Nationalstrassen sind an verschiedenen Stellen überlastet und der Verkehr nimmt weiter zu. Die Folgen sind Stau und hohe Kosten für Bevölkerung und Wirtschaft. Bundesrat und Parlament wollen mit sechs Projekten gezielt Engpässe beseitigen, damit Lastwagen und Autos nicht in Wohnquartiere und Dörfer ausweichen.

[admin.ch/ausbau-nationalstrassen](https://www.admin.ch/ausbau-nationalstrassen)

Empfehlung des Referendumskomitees

Nein

Für das Referendumskomitee ist der geplante Ausbau überverteuert und verbraucht zu viel Land. Bestehende Verkehrsprobleme würden nicht gelöst. Ausbauten würden zusätzlichen Verkehr, weiteren Stau, mehr Luftverschmutzung, Lärm und steigende CO₂-Emissionen verursachen. Gefragt sei eine Verkehrsplanung mit Augenmass.

[autobahnausbau-nein.ch](https://www.autobahnausbau-nein.ch)

Abstimmung im Nationalrat



Abstimmung im Ständerat



Im Detail

Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen

Argumente Referendumskomitee	→	18
Argumente Bundesrat und Parlament	→	20
Abstimmungstext	→	22

Ausgangslage

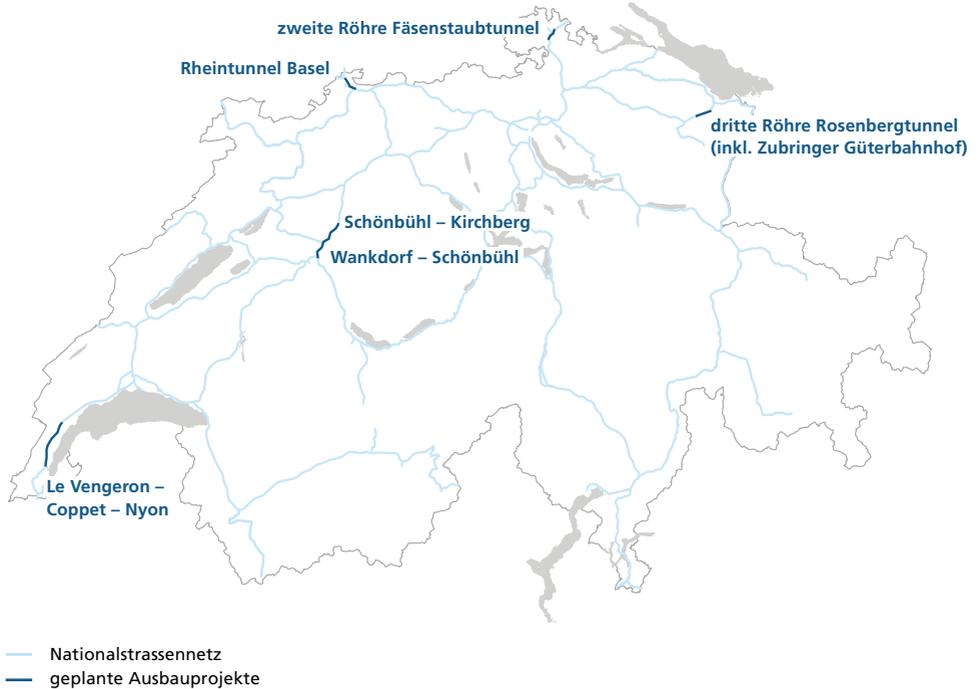
Die Mobilität der Bevölkerung und der Transport von Gütern erfordern ein funktionierendes Strassen- und Schienennetz. Die Nationalstrassen sind aber an verschiedenen Stellen überlastet, weil der Verkehr immer mehr zunimmt. Die Folgen sind stockender Verkehr und Stau. Im Jahr 2023 gab es auf dem Nationalstrassennetz über 48 000 Staustunden.¹ Diese Überlastung behindert die Mobilität der Bevölkerung und schadet der Wirtschaft. Der Zeitverlust durch Stau verursacht der Schweizer Bevölkerung und Wirtschaft erhebliche Kosten. Zudem wird es immer schwieriger, Bauarbeiten ohne grössere Verkehrseinschränkungen durchzuführen. Staut sich der Verkehr auf den Autobahnen, weichen Autos und Lastwagen in Städte, Dörfer und Quartiere aus. Dieser Ausweichverkehr verursacht Lärm und erhöht das Unfallrisiko. Aus diesen Gründen investiert der Bund in den Erhalt und Ausbau der Nationalstrassen.

1 Die Anzahl Staustunden ist die Dauer der Staus von deren Beginn bis zu deren Auflösung in Stunden. Bundesamt für Strassen (2024): Verkehrsentwicklung und Verkehrsfluss. Ausgabe 2023, S. 25 (astra.admin.ch > Themen > Nationalstrassen > Verkehrsfluss und Stauaufkommen > Bericht Verkehrsfluss Nationalstrassen > Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen Jahresbericht 2023).

Projekte des Ausbaus bauschritts 2023

Um Staus auf den Autobahnen zu reduzieren, sollen Engpässe auf sechs Abschnitten beseitigt werden.

Geplante Ausbauprojekte für die Nationalstrassen



Genferseeregion

Auf der A1 zwischen Le Vengeron und Nyon gibt es häufig Stau und stockenden Kolonnenverkehr. Mit dem Ausbau der Autobahn kann der bestehende Engpass auf dieser wichtigen Nationalstrassenverbindung beseitigt werden.

Region Bern

Die A1 in der Region Bern wird täglich von rund 110000 Fahrzeugen befahren² und zählt zu den am stärksten genutzten Abschnitten des Nationalstrassennetzes. Entsprechend häufig kommt es hier zu Stau und Ausweichverkehr. Darum soll die A1 im Kanton Bern zwischen Wankdorf und Schönbühl sowie zwischen Schönbühl und Kirchberg ausgebaut werden.

Stadt Basel

Die Osttangente der A2 führt mitten durch die Stadt Basel und ist regelmässig überlastet. Sie soll durch den Bau des Rheintunnels entlastet werden. Der Transit- und Güterverkehr von und nach Deutschland und Frankreich soll künftig durch den neuen Rheintunnel fahren. Die Osttangente würde danach dem regionalen Verkehr von Basel zur Verfügung stehen. So sollen die Quartiere vom Verkehr entlastet werden.

Stadt Schaffhausen

Die A4 in Schaffhausen ist eine bedeutende Transitachse. Mit dem Bau einer zweiten Röhre des Fäsenstaubtunnels soll der Verkehr künftig richtungsgetreunt durch zwei Tunnelröhren geführt werden. Dies würde die Verkehrssicherheit erhöhen und es zudem ermöglichen, den bestehenden Tunnel zu sanieren, ohne die Nationalstrasse zu sperren.

Stadt St. Gallen

Die Autobahn in der Stadt St. Gallen ist regelmässig überlastet. Mit dem Bau einer dritten Röhre des Rosenbergtunnels soll ein Engpass beseitigt werden. Zudem könnten Autos und Lastwagen durch die dritte Röhre fahren, wenn die bestehenden Röhren bei der geplanten Sanierung geschlossen werden müssen. Mit dem Bau des Zubringers Güterbahnhof soll das städtische Strassennetz zudem vom Verkehr der Region Teufen/Appenzell entlastet werden.

2 Bundesamt für Strassen: Schweizerische automatische Strassenverkehrszählung. Jahresergebnisse 2023 ([🔗 astra.admin.ch](https://astra.admin.ch) > Dokumentation > Daten und Informationsprodukte > Verkehrsdaten > Daten und Publikationen > Schweizerische automatische Strassenverkehrszählung (SASVZ) > Monats- und Jahresergebnisse > Archiv 2023 > Jahresergebnisse 2023 > DTV > 056 SCHOENBUEHL, GRAUHOLZ [AB]).

Kosten und Finanzierung

Für diese Projekte sind Kosten von 4,9 Milliarden Franken geplant.³ Die Finanzierung erfolgt aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds. Der Fonds wird vom motorisierten Verkehr hauptsächlich über den Mineralölsteuerzuschlag sowie die Autobahnvignette und die Automobilsteuer finanziert. Die sechs Projekte belasten den Bundeshaushalt nicht.

Natur und Umwelt

Um die Eingriffe in Natur und Umwelt auszugleichen, werden Ersatzmassnahmen und Renaturierungen durchgeführt: Wälder werden wieder aufgeforstet, Bäche offengelegt, Wiesen und Böschungen aufgewertet, Tümpel für Amphibien geschaffen sowie Hecken und Feuchtwiesen angelegt. Die Umweltverträglichkeitsprüfungen stellen sicher, dass sämtliche Umweltschutz-Vorschriften eingehalten werden. Ausserdem werden auf den Abschnitten lärmarme Beläge eingebaut, Lärmschutzwände errichtet und Filteranlagen erstellt, die das abfliessende Strassenabwasser reinigen.

Landverbrauch

Alle Projekte werden so geplant, dass der Landverbrauch möglichst klein ausfällt. Beansprucht werden rund 0,53 Quadratkilometer Land. Davon handelt es sich bei rund 0,1 Quadratkilometern um sogenannte Fruchtfolgeflächen. Das sind landwirtschaftlich genutzte Flächen, die besonders fruchtbar sind. Die beanspruchten Fruchtfolgeflächen werden kompensiert, indem andere Flächen aufgewertet werden.

Beschwerdemöglichkeit

Die Vorlage ändert nichts an den ordentlichen Bewilligungsverfahren. Jedes der sechs Projekte wird öffentlich aufgelegt. Direkt betroffene Personen, Gemeinden und Verbände haben so die Möglichkeit, sich zu den einzelnen Projekten zu äussern und gegebenenfalls Beschwerden vor Gericht einzureichen.

3 Die 4,9 Milliarden Franken setzen sich zusammen aus den konkreten Kosten der Projekte des Ausbaus 2023 (Le Vengeron – Coppet / Coppet – Nyon, Wankdorf – Schönbühl, Schönbühl – Kirchberg, 3. Röhre Rosenbergtunnel, Rheintunnel Basel, 2. Röhre Fäsenstaubtunnel; vgl. Botschaft des Bundesrates vom 22. Februar 2023, BBl 2023 865, S. 53 [fedlex.admin.ch](https://www.fedlex.admin.ch) > Bundesblatt > Ausgaben des Bundesblattes > 2023 > 6. April 2023).

Argumente

Referendumskomitee

Der geplante Autobahn-Ausbau ist übertrieben, überholt und überteuert. Bestehende Verkehrsprobleme würden nicht gelöst: Erfahrungen aus der Vergangenheit und die Verkehrsforschung zeigen, dass Ausbauten zusätzlichen Verkehr verursachen und zu weiteren Staus, mehr Luftverschmutzung, Lärm und steigenden CO₂-Emissionen führen. Jetzt ist eine zukunftsfähige Verkehrsplanung mit Augenmass gefragt. Eine Allianz aus rund 50 Organisationen unterstützt darum das Referendum gegen den Autobahn-Ausbau.

Autobahn-Ausbau ist überteuert

Für den Autobahn-Ausbau sollen rund 5 Milliarden Franken ausgegeben werden. Hinzu kommen später hunderte Millionen für Unterhalts- und Instandhaltungsarbeiten. Mehr als die Hälfte des Geldes fliesst in den Autobahn-Ausbau in den Kantonen Genf und Basel-Stadt und fördert dort den Strassenverkehr. Angesichts der Klimakrise ist diese Politik unhaltbar.

Natur- und Kulturland geht verloren

Mit den Autobahn-Projekten würden über 400 000 m² Landwirtschafts- und Grünflächen verloren gehen – grosse Teile davon sind heute wertvolle Fruchtfolgeflächen und Wälder. Während der jeweiligen Bauphasen würde der Landverschleiss noch erheblich grösser ausfallen. Hinzu kommt, dass mehr Kapazitäten der Autobahnen die weitere Zersiedelung fördern. Die Asphaltierung der Schweiz wird weiter vorangetrieben.

Mehr Verkehr, mehr Lärm, mehr Abgase

Der Ausbau von Strassen führt nur kurzfristig zu einer Entlastung. Mittelfristig wird ein Verkehrswachstum bewirkt. Dadurch entstehen nach wenigen Jahren neue Staus. Mehr Verkehr bedeutet auch mehr Lärm. Bereits heute leiden rund eine Million Menschen in der Schweiz unter zu hoher und gesundheitsschädigender Lärmbelastung. Sind noch mehr Menschen von übermässigem Lärm betroffen, steigen die Kosten für die Allgemeinheit: Sei es wegen steigender Ausgaben für das Gesundheitswesen oder Kosten für Lärmsanierungen. Mit dem Ausbau der Autobahnen nimmt auch der Aus

stoss von Abgasen zu. Der Strassenverkehr ist der grösste CO₂-Verursacher der Schweiz. Bereits der Bau von Autobahnen verursacht aufgrund der grossen Mengen an Beton und Stahl enorme CO₂-Emissionen.

Betroffene gegen Autobahn-Ausbau

Die Ausbauprojekte werden von der lokalen Bevölkerung und teilweise auch von den kommunalen Behörden abgelehnt. Viele direkt tangierten Gemeinden sind gegen den Ausbau, weil sie erkannt haben, dass ihre Dörfer vom zusätzlichen Verkehr überrollt werden.

Bessere Lösungen fördern und stärken

Beim Autobahn-Ausbau haben Bundesrat und Parlament das Augenmass verloren. Statt des Autoverkehrs müssen der ÖV gefördert und der Veloverkehr gestärkt werden. Diese Verkehrsmittel sind umweltfreundlich und bewirken eine Verlagerung.

Empfehlung des Referendums- komitees

Darum empfiehlt das Referendumskomitee:

Nein

 autobahnausbau-nein.ch

Argumente

Bundesrat und Parlament

Bevölkerung und Wirtschaft sind auf eine moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Auf den Nationalstrassen sind heute aber mehr als doppelt so viele Fahrzeuge unterwegs wie 1990. An verschiedenen Punkten kommt es regelmässig zu Stau. In der Folge weichen Lastwagen und Autos in Städte, Dörfer und Wohnquartiere aus. Mit dem Ausbausritt 2023 will der Bund Engpässe auf sechs Abschnitten beseitigen sowie Städte und Gemeinden von Ausweichverkehr entlasten. Damit leisten die Projekte einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Vorlage sieht keine neuen Abgaben vor. Bundesrat und Parlament befürworten die Vorlage insbesondere aus folgenden Gründen:

Stau verhindern

Wegen Stau steht der Verkehr auf dem Nationalstrassennetz jedes Jahr während über 48 000 Stunden still. Die Staus verursachen der Schweizer Volkswirtschaft jährlich erhebliche Kosten. Deshalb braucht es gezielte Massnahmen wie Spurenausbau und neue Tunneln.

Ausweichverkehr vermeiden

Bei Stau auf der Autobahn fahren Autos und Lastwagen durch Städte, Dörfer und Wohnquartiere. Die Bevölkerung leidet unter diesem Ausweichverkehr: Er führt zu höheren Lärm- und Abgasbelastungen, Störungen im lokalen Verkehr und Verspätungen im öffentlichen Verkehr. Zuverlässig funktionierende Autobahnen vermeiden Ausweichverkehr und erhöhen die Verkehrssicherheit.

Sicherheit erhöhen

Autobahnen sind grundsätzlich sichere Strassen, weil es keinen Gegenverkehr gibt. Stau und Ausweichverkehr führen dagegen zu mehr Unfällen. Deshalb erhöht die Beseitigung von Engpässen die Sicherheit sowohl auf den Autobahnen als auch in den Städten und Dörfern nahe der Autobahn.

Wohngebiete entlasten

Autobahnen sind auch Umfahungsstrassen. Sie entlasten Städte, Dörfer und Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr. Das schafft Raum für den Ausbau von Fuss- und Velowegen und für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs.

**Eingriffe
kompensieren**

Für den Spurausbau benötigtes Land wird den Eigentümerinnen und Eigentümern voll entschädigt. Die beanspruchten Flächen, die für die Landwirtschaft besonders wichtig sind (sogenannte Fruchtfolgeflächen), werden kompensiert. Eingriffe in die Umwelt werden mit Ersatzmassnahmen und Renaturierungen ausgeglichen, beispielsweise durch Aufforstung.

**Unterhaltsarbeiten
erleichtern**

Drei der sechs Projekte betreffen Tunnels. Durch den Bau zusätzlicher Röhren muss der Verkehr auch bei Unterhaltsarbeiten oder schweren Unfällen nicht mehr durch Städte, Dörfer und Wohnquartiere ausweichen. Der Verkehr bleibt während der notwendigen Unterhaltsarbeiten auf der Autobahn.

**Empfehlung von
Bundesrat und
Parlament**

Aus all diesen Gründen empfehlen Bundesrat und Parlament, den Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen anzunehmen.

Ja

[🔗 admin.ch/ausbau-nationalstrassen](https://www.admin.ch/ausbau-nationalstrassen)

§

Abstimmungstext

Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen vom 29. September 2023

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 11b Absatz 1 des Bundesgesetzes vom 8. März 1960¹
über die Nationalstrassen,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 22. Februar 2023²,
beschliesst:*

Art. 1

¹ Für den Ausbau der Nationalstrassen wird der Ausbauschnitt 2023 beschlossen.

² Dieser umfasst die folgenden Kapazitätserweiterungen:

- a. Wankdorf–Schönbühl (BE);
- b. Schönbühl–Kirchberg (BE);
- c. 3. Röhre Rosenbergstunnel, inklusive Spange Güterbahnhof (SG);
- d. Rheintunnel Basel (BS/BL);
- e. 2. Röhre Fäsenstaubtunnel SH);
- f. Le Vengeron–Coppet–Nyon (GE/VD), sofern der Bundesrat das generelle Projekt bis am 31. Dezember 2023 genehmigt hat.

Art. 2

¹ Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

¹ SR 725.11

² BBl 2023 865

**Bundesrat und Parlament empfehlen,
am 24. November 2024 wie folgt zu stimmen:**

Ja

**Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023
für die Nationalstrassen**

Ja

**Änderung des Obligationenrechts
(Mietrecht: Untermiete)**

Ja

**Änderung des Obligationenrechts
(Mietrecht: Kündigung wegen Eigenbedarfs)**

Ja

**Änderung des Bundesgesetzes über
die Krankenversicherung (KVG)
(Einheitliche Finanzierung der Leistungen)**



Votelfo

Die App zu den Abstimmungen
Mit Erklärvideos und Resultaten

