«Das Auto wird auch künftig eine wichtige Rolle spielen»

Simone Gianini Der Zentralpräsident des Automobil Clubs der Schweiz (ACS) und Tessiner FDP-Nationalrat über die freie Wahl des Verkehrsmittels, den Ausbau von Autobahnen und den Abbau von Parkplätzen.

Marius Leutenegger

Dem Automobil Club der Schweiz (ACS) wehte bei seiner Gründung 1898 ein rauer Wind entgegen – das Auto galt als Teufelsmaschine. Viel scheint sich seither nicht geändert zu haben, das Auto löst bei vielen immer noch starke negative Gefühle aus. Warum eigentlich?
Simone Gianini: In den Gründungsjahren traute man den neuartigen Gefährten nicht. Dank riesigen Fortschritten hinsichtlich Sicherheit und Zuverlässigkeit rückte dieser Aspekt in den Hintergrund; allerdings könnten jetzt Technologien wie das autonome Fahren neues Misstrauen auslösen, das mit der Zeit wohl ebenfalls überwunden wird. Viel bedeutender erscheint mir aber, dass das Auto ein Symbol für die individuelle Freiheit ist. Und diese hat es gegenwärtig nicht immer einfach.
Warum?
Individuelle Freiheit wird gern mit Egoismus gleichgesetzt. Dabei ist die Mobilität für alle ein in unserer Verfassung verankertes Recht. Und wir dürfen nicht vergessen: In unserem geografisch komplexen Land wird der öffentliche Verkehr wohl kaum je über genügend Kapazität und Vernetzung verfügen, um die Nachfrage nach Mobilität vollständig zu decken. Das Auto ist und bleibt daher unerlässlich. Es ermöglicht Menschen seit 130 Jahren, sich auf eine Weise zu bewegen, die anders nicht möglich ist.

«Die Freiheit, mit dem Auto unterwegs zu sein, muss gewährleistet bleiben – und das für alle.»

Sie sind seit bald einem Jahr Zentralpräsident des ACS. Hat Sie diese Rolle zum Feindbild von Linken und Städtern gemacht?
Den Eindruck habe ich nicht – ich bin ja auch Co-Präsident der parlamentarischen Gruppe Städte. Das hat vielleicht auch damit zu tun, dass ich Mobilität ganzheitlich betrachte und keine extremen Positionen einnehme. Als Stadtrat von Bellinzona setzte ich mich stark für den öffentlichen Verkehr ein, und auch jetzt, als Nationalrat, widme ich mich den verschiedenen Verkehrsmitteln. Ich sitze ja auch selber oft in der Bahn. Wenn ich nach Bern reise, dann fast immer mit der SBB.
Das heisst, alle Verkehrsmittel müssen gefördert werden?
Es ist wichtig, dass es zwischen Automobilisten und Nicht-Automobilisten keine Gräben gibt. Wir benötigen alle Verkehrsmittel, um das Bedürfnis nach Mobilität abzudecken. Je nachdem ist einmal dieses Verkehrsmittel richtig, einmal jenes. Daher müssen wir eine intelligente, umfassende Mobilitätsstrategie verfolgen, welche die unterschiedlichen Bedürfnisse abdeckt. Es liegt ja auch im Interesse der Automobilistinnen und Automobilisten, die ungern im stockenden, weil überlasteten Strassenverkehr stehen.
Im Tessin ist man stärker aufs Auto angewiesen als in anderen Regionen. Stehen Tessiner dem Auto daher grundsätzlich positiver gegenüber?
Ja, man kann zu diesem Schluss kommen. Ich bin übrigens nicht nur Tessiner, ich bin in der Leventina aufgewachsen – und in diesem Tal hängt die Mobilität tatsächlich stark vom Auto ab.
Rund ums Auto gibt es unzählige politische und gesellschaftliche Anliegen. Welche sind für den ACS zentral?
Erstens: Die freie Wahl des Verkehrsmittels. Das muss nicht immer das Auto sein, aber die Freiheit, mit dem Auto unterwegs zu sein, muss gewährleistet bleiben – und das für alle. Zweitens: Wir brauchen eine funktionierende und gut unterhaltene Infrastruktur. Dafür müssen ausreichend finanzielle Mittel bereitgestellt werden.
Gegenwärtig wird die freie Fahrt stark eingeschränkt. Das Land wird mit Tempo-30-Zonen überzogen. Als Argument dafür werden Sicherheit und Lärmschutz angeführt. Da kann der ACS ja nichts dagegen haben.
Absolut nicht. Wir sind nicht gegen Tempo-30-Zonen, wo diese nützlich und sinnvoll sind, etwa in dichten Wohnquartieren oder vor Schulen. Wir wehren uns aber gegen die Tendenz, überall die Geschwindigkeit zu drosseln, also auch auf Hauptverkehrsachsen, wo der Verkehr flüssig laufen muss. Es braucht Flexibilität – denn man darf nicht vergessen, dass auch Rettungskräfte und der öffentliche Verkehr vorwärts kommen müssen. Ich bin aber zuversichtlich, dass es keine flächendeckenden 30er-Zonen geben wird. Auch die Bevölkerung hat in letzter Zeit deutlich gemacht, dass sie keine radikalen Lösungen will. Im letzten November nahm zum Beispiel das Stimmvolk im Kanton Zürich die Mobilitätsinitiative an, die den Städten die Kompetenz entzieht, Tempo 30 anstatt 50 auf Hauptstrassen eigenständig einzuführen. Kurz davor lehnten auch die Luganesi die Ausweitung von Tempo 30 in ihrer Stadt ab. Ich glaube, wir bewegen uns bezüglich Tempo-30-Zonen in die richtige Richtung.
In den Schweizer Städten werden laufend Parkplätze abgebaut. Wenn man nicht mehr parkieren kann, ist das Hineinfahren in die Stadt sinnlos. Werden Autos auf diese Weise aus den Städten verbannt?
Das wäre die Konsequenz. Ich verstehe manche Anliegen der Städte. Der Raum ist beschränkt, dichte Siedlungsräume können nicht unendlich viele Autos aufnehmen. Es braucht aber Lösungen, welche die freie Wahl des Verkehrsmittels weiterhin ermöglichen. Das können etwa kollektive Parkplätze sein.
Also Parkhäuser am Stadtrand?
Zum Beispiel. Man darf einfach zwei Dinge nicht vergessen: Zum einen sind viele Menschen und Geschäfte auf das Auto angewiesen. Zum anderen kann der öffentliche Verkehr die Nachfrage allein nicht decken. Auch für die Bahn wird der Raum immer enger. Es führt nichts an einer vernünftigen multimodalen Mobilitätsstrategie vorbei, die auch den Autoverkehr sinnvoll integriert.
Nun ist in fast allen grösseren Städten Links-Grün am Drücker. Ist der Parkplatzabbau daher unvermeidlich – und bleibt Ihre Forderung nach einer multimodalen Mobilitätsstrategie Wunschdenken?
Die Abstimmungen zeigen, dass sich Entwicklungen auch stoppen lassen. Ein erheblicher Teil der Bevölkerung will und kann nicht auf das Auto verzichten.
Tatsächlich besitzen 78 Prozent der Schweizer Haushalte ein Auto – trotzdem wurde der Autobahnausbau im November 2024 abgelehnt. Die Gesellschaft scheint widersprüchlich, wenn es ums Auto geht. Sie nutzt es gern, verteufelt es aber zugleich.
Auch beim Auto gilt oft die Haltung «Not in my Backyard» – man ist nicht grundsätzlich gegen eine Entwicklung, aber will nicht, dass sie in der Nähe stattfindet. Umgekehrt hätten viele Kantone bei der erwähnten Abstimmung nicht vom Ausbauschritt direkt profitiert – und die Städte, in denen der öffentliche Verkehr gut entwickelt ist, haben mehrheitlich dagegen gestimmt. Dies wurde unterschätzt bei der Kommunikation rund um den Ausbauschritt. Wir müssen besser aufzeigen, dass es ganzheitliche Lösungen braucht, um die gesamtschweizerische Mobilität zu gewährleisten – und so zu mehr Akzeptanz der Multimodalität beitragen.
Wird es überhaupt noch möglich sein, Autobahnteilstücke zu bauen?
Ich bin optimistisch. Ein Beispiel aus dem Tessin: Locarno ist die letzte grössere Stadt, die nicht an das Nationalstrassennetz angebunden ist. Die Situation führt zu sehr viel Ausweichverkehr durch die Dörfer. An einem runden Tisch der Politik, der Verbände und Umweltorganisationen konnte ein Konsens gefunden werden. Das Projekt ist noch nicht in trockenen Tüchern, aber in der Region ist die Zustimmung vorhanden. Wir müssen unsere Autobahnen wo nötig ausbauen, sonst gibt es immer mehr Verkehr auf den kantonalen und kommunalen Strassen.
Sind Sie eigentlich zufrieden mit dem Verkehrsminister, Bundesrat Rösti?
Ja, wir können mit ihm gut zusammenarbeiten. Er versteht es, verschiedene Anliegen gut miteinander zu verbinden. In der Schweiz geht es am Ende immer um Kompromisse, und er ist gut darin, solche zu finden.

«Ich glaube, die Antriebsform verändert nicht viel. Auch E-Autos benötigen Strassen und Parkplätze.»

Am 1. Juni 2026 soll das Verbot von Rundstreckenrennen in der Schweiz aufgehoben werden. Rechnen Sie damit, dass es hierzulande bald zu Rennen kommen wird, etwa im Rahmen der FIA-Tourenwagen-Weltmeisterschaft?
Das Verbot wurde 1955 unter dem Eindruck der Katastrophe in Le Mans, als ein Rennauto in die Zuschauerränge flog und 84 Personen getötet wurden, in Kraft gesetzt. Dass diese anachronistische Bestimmung aufgehoben wird, ist ein gutes Signal. Es geht nicht darum, ob bei uns bald tatsächlich FIA-Rennen stattfinden werden – sondern darum, dass es weniger Verbote gibt und die Freiheit gewährleistet wird.
Dass das Elektroauto kommt, ist unvermeidlich. Wird es den Widerstand gegen den Individualverkehr verringern?
Ich glaube, die Antriebsform verändert nicht viel. Auch E-Autos benötigen Strassen und Parkplätze. Und hinsichtlich Emissionen und Lärm sind die Verbrenner mittlerweile ja auch viel besser geworden als früher.
Was fahren Sie selber eigentlich für ein Auto?
In meiner Familie besitzen wir einen Verbrenner und ein Elektroauto.
Generell: Wie sehen Sie die Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs?
Ich glaube, die Haltung der Bevölkerung dem Auto gegenüber hat sich wieder verbessert. Das Pendel schlägt nicht gerade zurück, aber mein Eindruck ist, dass der motorisierte Individualverkehr wieder realistischer betrachtet wird. Wir sind eine Import- und Exportnation mit anspruchsvoller Topografie. Mobilität ist hierzulande von grösster Bedeutung, und das Auto wird auch künftig eine wichtige Rolle spielen.

4,8 Mio.
Die Anzahl der Personenwagen in der Schweiz. Das sind 23 Prozent mehr als 2010.

1898
Der ACS engagiert sich seit seiner Gründung 1898 für die Interessen der Automobilistinnen und Automobilisten.

80 000
Der ACS hat rund 80 000 Mitglieder, verteilt auf 19 Sektionen.

1549
So viele Kilometer misst unser Autobahnnetz.

Seit letztem Jahr Präsident des ACS: FDP-Nationalrat Simone Gianini.

Foto: Keystone

Zur Person

Simone Gianini, 50, lebt in Bellinzona. Der Rechtsanwalt und Notar ist Partner einer Kanzlei mit Sitz in Lugano und Bellinzona. Seit 2023 vertritt er für die FDP den Kanton Tessin im Nationalrat. Von 2012 bis 2024 war er Mitglied der Exekutive der Stadt Bellinzona und zuständig für Raumplanung und Mobilität. Er ist verheiratet und Vater von drei mittlerweile fast erwachsenen Kindern.