

Sachdokumentation:

Signatur: DS 4935

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/4935



Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.



Medienmitteilung
Bern, 24. September 2024

Ein Ja für mehr Sicherheit, weniger Engpässe und weniger Ausweichverkehr auf unserem Strassennetz

Am 24. November 2024 stimmen wir über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen STEP ab. STEP umfasst sechs Teilprojekte, welche Engpässe beseitigen und den Verkehrsfluss auf den Nationalstrassen verbessern. Wenn der Verkehr auf den grossen Verkehrsachsen fliesst, können Städte und Gemeinden vom schädlichen Ausweichverkehr entlastet und die Sicherheit im Strassenverkehr erhöht werden. Die Nationalstrassen sind ein wichtiges Puzzle-Teil im gesamten Verkehrsnetz. Wir brauchen beides: Schiene und Strasse! Die Vorlage liegt deshalb im Interesse aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer und wird von einer breiten Allianz aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft unterstützt.

«Diese Vorlage ist von grösster Bedeutung. Für die Bevölkerung, für die Pendlerinnen und Pendler, für die Anwohnerinnen und Anwohner, für den Freizeitverkehr und den Tourismus und überhaupt für die gesamte Wirtschaft mit ihrer Logistik, ihren Gewerbebetrieben und KMU» eröffnet «die Mitte»-Ständerat Fabio Regazzi die Medienkonferenz der Allianz. Ein Ja zu dieser Vorlage, sei ein Ja zu weniger Engpässen auf den Nationalstrassen und damit zu weniger Stau und weniger schädlichem Ausweichverkehr. Die Vorlage sei sehr breit abgestützt und werde von Bundesrat und Parlament, den bürgerlichen Parteien und Fraktionen sowie der gesamten Wirtschaft in unserem Land unterstützt. Die Vorlage sei auch ein Bekenntnis zur Mobilität.

Schiene und Strasse gehören zusammen

«Das Nationalstrassennetz ist ein Puzzlestück im gesamten Verkehrsnetz. Alles greift ineinander, wie in einem grossen Puzzle. Sowohl der Personen- wie auch der Güterverkehr ist auf beide Transportmittel angewiesen», sagt FDP-Ständerat Thierry Burkart. Als Beispiele fügt er an, dass wir mit dem Auto zum Bahnhof fahren und dann für längere Strecken den Zug nehmen oder die Güter, welche aus Übersee mit dem Zug weiterbefördert und mit dem Lastwagen in den Supermarkt oder die Werkstatt transportiert werden. Es schade nur, wenn die Schiene und die Strasse gegeneinander ausgespielt würden. Eine Verlagerung des Verkehrs im grossen Stil von der Strasse auf die Schiene und umgekehrt sei gar nicht möglich. Denn in beiden Systemen herrschten Engpässe.

Staukosten tragen wir alle

«Der Stau auf unseren Strassen ist schädlich für die Wirtschaft und die Gesellschaft. Mit über 48'800 Staustunden alleine auf den Nationalstrassen weist das ASTRA für das vergangene Jahr eine Steigerung von 22,4 Prozent zum Vorjahr aus», erklärt FDP-Ständerat Pascal Broulis. Zeit sei Geld. Allein auf die Nationalstrassen bezogen, koste dies jährlich 1,2 Milliarden Franken. Kosten, welche entstünden, wenn Arbeitskräfte im Stau feststeckten, Verzögerungen in Lieferketten die Produkte verteuerten und Aufträge ausfallen würden. «Und wenn jeder und jede einzelne von uns im Stau festsitzt, verlieren wir dadurch Zeit, die wir besser investieren könnten: bei der Arbeit, mit der Familie, oder in der Freizeit zur Erholung», so Pascal Broulis.

Das ganze Verkehrssystem profitiert

«Die Projekte setzen nur dort an, wo sie am dringendsten benötigt werden, und wo sie den grössten Mehrwert erzielen können. Und das ist dort, wo es heute gravierende Engpässe gibt», sagt MCG-Ständerat Mauro Poggia. Wie zum Beispiel in der Romandie mit dem Projekt zwischen Nyon und Genf mit einem Bevölkerungswachstum von 25'000 Einwohner im Jahr 2023. Sowohl für den Kanton Waadt als auch für Genf sei dieses Projekt daher keine Weiterentwicklung, sondern viel mehr eine Anpassung an die Bedürfnisse der heutigen Gesellschaft. Dieses Projekt sei auch ein gutes Beispiel dafür, wie das ganze Verkehrssystem profitiere. Im Rahmen dieses Projektes werde nämlich nebst der Beseitigung des Engpasses auf der Nationalstrasse auch der Verkehrsablauf auf der Kantonsstrasse sowie die Effizienz der Autobahnanschlüsse verbessert.

Bereits finanzierte Zunahme der Sicherheit

«Wir alle Strassenbenutzerinnen und -benutzer bezahlen mit unseren Abgaben für ein gut funktionierendes Nationalstrassennetz», sagt SVP-Nationalrat Thomas Hurter. Die Finanzierung dieses Unterhalts erfolge unabhängig vom ordentlichen Bundeshaushalt durch Abgaben wie die Autobahnvignette, Automobilsteuer oder den Mineralölsteuerzuschlag. Diese Abgaben seien zweckgebunden und dürften nur für die Nationalstrassenprojekte und auch für die Agglomerationsprojekte verwendet werden. Das Fäsenstaubtunnel-Projekt im Kanton Schaffhausen sei ein gutes Beispiel für die Bündelung des Verkehrs ausserhalb / bzw. sogar unterhalb der bewohnten Gebiete. Durch diese Bündelung würden die Ortschaften entlastet: Es gebe weniger Verkehr, weniger Emissionen, und die Verkehrssicherheit werde erhöht.

Bedarf an Fläche auf ein Minimum reduziert und voll kompensiert

SVP-Nationalrätin Katrin Riem betont, dass von den Staus insbesondere Gewerbetreibende und KMU betroffen seien. Oft könnten sie die entstandenen zusätzlichen Aufwände nämlich nicht an ihre Kunden und Kundinnen abwälzen und blieben auf den Auslagen sitzen. Als Gewerblerin kenne sie diese Situation nur zu gut und wisse, dass es schon heute dringenden Handlungsbedarf gebe. Sie sei jedoch nicht nur Gewerblerin, sondern auch Landwirtin und Agronomin und trage deshalb auch viel Herzblut für unser Kulturland und insbesondere die Fruchtfolgeflächen in sich. Strassen bräuchten Platz. Dank grossem Effort der zuständigen Behörden und guter Zusammenarbeit mit den verschiedenen Anspruchsgruppen habe jedoch der Platzbedarf minimiert werden können, das heisst auf 1/3 der gesamt benötigten Fläche. Der Flächenbedarf werde mit Hilfe der Aufwertungen vollumfänglich kompensiert. «Man hat das Bestmögliche rausholen können und tatsächlich ist auch die Landwirtschaft auf ein gut funktionierendes Strassennetz angewiesen», sagt Katja Riem.

Umwelt und Sicherheit profitieren

«Wenn wir von Ausweichverkehr sprechen, dann sprechen wir auch immer von der Verkehrssicherheit», sagt «Die Mitte»-Nationalrätin Elisabeth Schneider-Schneiter. Im Halbjahr nach der Eröffnung der dritten Tunnelröhre am Gubrist habe der Verkehr auf den Teilen des nachgelagerten Strassennetzes, welche typischerweise als Ausweichrouten für den Gubrist gelten, um bis zu 20 Prozent abgenommen. Das bedeute weniger Stau, weniger Auffahrunfälle, weniger Risiken für Fussgänger und Velofahrer und besseres Durchkommen für die Rettungskräfte. Die dritte Tunnelröhre habe auch dazu geführt, dass es auf der Autobahn zu 75 % weniger Unfällen gekommen sei. Stau sei nicht nur ein Sicherheitsrisiko, er belaste auch die Umwelt. Denn im Stop-and-Go-Verkehr würden wesentlich mehr Abgase ausgestossen als bei normalem Verkehr.

Weitere Auskünfte:

Fabio Regazzi, Ständerat Die Mitte/TI, Mobile 079 253 12 74

Thierry Burkart, Ständerat FDP/AG, Mobile 079 828 55 81

Pascal Broulis, Ständerat FDP/VD, Mobile 079 435 01 78

Mauro Poggia, Ständerat MCG/GE, Mobile 079 595 55 55

Thomas Hurter, Nationalrat SVP/SH, Mobile 079 634 51 79

Katja Riem, Nationalrätin SVP/BE, Mobile 079 775 74 55

Elisabeth Schneider-Schneiter, Nationalrätin Die Mitte/BL, Mobile 079 702 86 64

Medienkonferenz «Ja zur Sicherung der Nationalstrassen»

Eingangsvotum Fabio Regazzi, Präsident Schweizerischer Gewerbeverband sgV, Ständerat «Die Mitte»/TI

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Medienschaffende,

Ich begrüsse Sie zu unserer Medienkonferenz. Am 24. November, also auf den Tag genau in zwei Monaten, stimmen wir über die Vorlage zu den Nationalstrassen ab. Diese Vorlage ist von grösster Bedeutung. Für die Bevölkerung, für die Pendlerinnen und Pendler, für die Anwohnerinnen und Anwohner, für den Freizeitverkehr und den Tourismus und überhaupt für die gesamte Wirtschaft mit ihrer Logistik, ihren Gewerbebetrieben und KMUs. Letzteres möchte ich als Präsident des Schweizerischen Gewerbeverbandes ganz besonders herausstreichen.

Am 24. November sagen wir Ja zu weniger Engpässen auf den Nationalstrassen und damit zu weniger Stau und zu weniger schädlichem Ausweichverkehr. Die Vorlage zu den Nationalstrassen ist sehr breit abgestützt und wird unterstützt von Bundesrat und Parlament, den bürgerlichen Parteien und Fraktionen sowie der gesamten Wirtschaft in unserem Land.

Am 24. November stimmen wir auch über unser Verhältnis und unser Bekenntnis zur Mobilität ab:

- Mobilität ist nicht nur Bewegung, Mobilität ist das Fundament einer dynamischen, vernetzten Gesellschaft.
- Mobilität ist der Schlüssel zu Freiheit und Fortschritt.
- Sie verbindet Menschen und Kulturen.
- Sie öffnet Türen zu Arbeit, Bildung und persönlicher Entfaltung.
- Mobilität bringt uns näher zusammen und trägt zum sozialen und wirtschaftlichen Wohlstand bei.

Auch für den Bund sind die Mobilität und unsere Verkehrsinfrastrukturen eine absolut zentrale Kernaufgabe. Bei der Vorlage zu den Nationalstrassen geht es dem Bund einerseits darum, die Nationalstrassen zu sanieren und zu unterhalten, damit sie den aktuellen Sicherheitsanforderungen entsprechen. Andererseits will er einschneidende Engpässe im Netz beheben, welche viel Stau und damit verbundene negative Folgen hervorrufen.

Diese Beseitigung von Engpässen erfolgt bedarfsgerecht und zukunftsgerichtet und hilft mit, einen zentralen Pfeiler des Verkehrsnetzes Schweiz weiterzuentwickeln. Die Vorlage ist Teil des zu diesem Zweck geschaffenen «Strategischen Entwicklungsprogramms für die Nationalstrassen», kurz STEP. Dieses wird in vierjährigen Zyklen geplant und jeweils dem Parlament unterbreitet.

Vor einem Jahr hat das Parlament fünf vom Bundesrat vorgeschlagenen Projekten zur Engpassbeseitigung breit zugestimmt und zusätzlich ein sechstes Projekt in der Romandie verabschiedet. Es sind dies die Projekte Wankdorf-Schönbühl, Schönbühl-Kirchberg, Rosenbergstunnel St. Gallen, Rheintunnel in Basel, Fäsenstaubtunnel in Schaffhausen und in der Romandie die Engpassbeseitigung zwischen Genf und Nyon. Für diese Projekte hat das Parlament 5,3 Milliarden Franken über vier Jahre bewilligt.

Drei von sechs Projekten sind Tunnelprojekte. – und damit besonders schonend: Sie brauchen weniger Platz, sie reduzieren Lärm- und Schadstoffemissionen, und sie schonen das Kulturland. Davon profitiert die Umwelt, dadurch erhöht sich die Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner.

Meine Damen und Herren, der moderate Ausbau der Nationalstrassen dient also uns allen, der Umwelt und der Wirtschaft. Er erfolgt bedarfsgerecht und zukunftsgerichtet. Es ist die notwendige Investition in eine nachhaltige und vernetzte Zukunft!

Es freut mich nun, das Wort an meine Komiteemitglieder weitergeben zu dürfen. Es sind dies meine Ratskolleginnen und Kollegen Ständerat Thierry Burkart, Ständerat Pascal Broulis, Ständerat Mauro Poggia, Nationalrat Thomas Hurter, Nationalrätin Katja Riem und Nationalrätin Elisabeth Schneider-Schneiter. Thierry, Du hast das Wort.

Medienkonferenz «Ja zur Sicherung der Nationalstrassen»

Votum Thierry Burkart, Ständerat FDP

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Medienschaffende,

Das Nationalstrassennetz ist ein Puzzlestück im gesamten Verkehrsnetz. Sowohl der Personen- wie auch der Güterverkehr sind auf beide Transportmittel angewiesen. Wir fahren mit dem Auto zum Bahnhof, nehmen für längeren Strecken den Zug, und sind dann in der Stadt mit dem Velo oder dem E-Trotti unterwegs. Güter unseres täglichen Bedarfs kommen von Übersee mit dem Schiff, werden dann mit dem Zug weiterbefördert, und schlussendlich mit dem Lastwagen in den Supermarkt oder die Werkstatt transportiert. Alles greift ineinander, wie in einem grossen Puzzle. In der Schweiz benötigen wir gute Mobilitätsinfrastrukturen, sowohl für den öffentlichen und den Individualverkehr, wie auch für den Gütertransport. Aus diesem Grund haben wir im Parlament seinerzeit die Bildung des NAF unterstützt, der eine solide Finanzierungsquelle für unsere Nationalstrassen bildet. Und aus demselben Grund unterstütze ich nun auch den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen. Für das Funktionieren unserer Gesellschaft und den Erfolg der Schweizer Volkswirtschaft sind wettbewerbsfähige Verkehrsinfrastrukturen unabdingbar. Dafür ist entscheidend, dass sowohl das Schienen- als auch das Strassennetz bedarfsgerecht unterhalten werden, und dass hinderliche Engpässe beseitigt werden. Das Parlament berät derzeit über Anpassungen an den bereits beschlossenen Bahnausbauschritten, und die Vorlage geniesst eine breite Unterstützung. Da ist es nichts als konsequent, wenn auch die Sicherstellung der Nationalstrasseninfrastruktur und die Engpassbeseitigungsprojekte langfristig geplant und umgesetzt werden können. Das Parlament hat dazu bereits seinen Handlungswillen bekräftigt, und das entsprechende Massnahmenpaket letzten Herbst verabschiedet. Nun ist es an uns, die Engpassbeseitigung der Nationalstrassen zu unterstützen, und damit die konsequente Sicherung des gesamten Verkehrssystems voranzutreiben.

Ich habe es bereits gesagt, es braucht alle Verkehrsträger, damit wir auch künftig vorwärtskommen. Vor allem Strasse und Schiene sind wichtige Verkehrsträger, sie sind die Säulen unserer Mobilität. Folglich kann es nur schaden, wenn die Schiene und die Strasse gegeneinander ausgespielt werden. Die Erfahrung hat uns gezeigt, dass Strasse und Schiene kein «Entweder – Oder» sind. Wenn wir auf die heutige Auslastung der Verkehrsinfrastruktur schauen, wird uns schnell klar, dass eine Verlagerung im grossen Stil – also Verkehr nur noch auf der Schiene, oder Verkehr nur noch auf der Strasse – gar nicht möglich ist. Weder der eine noch der andere Verkehrsträger könnte die Kapazitäten des Gegenparts auffangen. Denn in beiden Systemen herrschen Engpässe: Staus auf den Strassen, und verstopfte Züge. Beides führt zu Zeitverzögerungen, die störend und teuer sind. Und Engpässe führen auch zu schädlichem und gefährlichem Ausweichverkehr. Diese Engpässe, meine Damen und Herren, mit all ihren negativen Folgen wollen wir unbedingt beheben. Flüssiger und ungehinderter Verkehr bringt uns mehr Zuverlässigkeit, mehr Pünktlichkeit und mehr Sicherheit, er verringert die Belastung unserer Umwelt und Gesellschaft, und erhöht dadurch unser aller Lebensqualität.

Medienkonferenz «Ja zur Sicherung der Nationalstrassen»

Votum Pascal Broulis, Ständerat FDP

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Medienschaffende,

Die Nationalstrassen sind wichtige Verbindungen zwischen den Städten und auch den Regionen der Schweiz. Dadurch ist garantiert, dass Güter und Personen einfach und schnell von A nach B kommen können. Die Nationalstrassen erschliessen auch die abgelegeneren Regionen und stellen damit sicher, dass die Schweiz zusammenhält. Denn nur zusammen können wir vorwärtskommen.

Als Befürworter des STEP Nationalstrassen und damit der Beseitigung der Engpässe sehen wir in STEP ein wichtiges Puzzle-Teil im ganzen Verkehrssystem. Nationalstrassen sind die Lebensader für die Gesellschaft, aber auch für die Wirtschaft. Sie transportieren 45 % der Personen und einen ebenso grossen Anteil der Güter in der Schweiz. Und das, obwohl sie nur 2.7 % aller Strassen ausmachen. Aber natürlich sind die Nationalstrassen alleine nicht in der Lage, den ganzen Verkehr im Lande abzuwickeln. Für die «Feinverteilung» braucht es auch die anderen Strassen, aber genau so sehr braucht es die anderen Verkehrsträger, den Zug, das Schiff, Bus und Tram, Flugzeuge, Velos usw. Sie alle zusammen bilden als einzelne Puzzlestücke das Gesamtbild des Verkehrsnetzes Schweiz. Sie sind aufeinander angewiesen und spielen zusammen, greifen wie Puzzleteile ineinander, und erlauben es dadurch, dass die Mobilität optimal funktioniert.

Wie gesagt sind die Nationalstrassen ein wichtiges Puzzleteil, um die Funktionsfähigkeit des Schweizer Verkehrsnetzes zu gewährleisten. Ihre Aufgabe wird allerdings behindert durch Engpässe, durch Staus. Der Stau auf unseren Strassen ist schädlich für die Wirtschaft und die Gesellschaft. Und er kostet Geld. Mit über 48'800 Stau-stunden alleine auf den Nationalstrassen weist das ASTRA für das vergangene Jahr eine Steigerung von 22,4 Prozent zum Vorjahr aus. Die Tendenz ist auch in Zukunft steigend, denn die Nachfrage nach Mobilität lässt nicht nach. Die Zahlen beweisen eindrücklich, dass das Nationalstrassennetz immer mehr an seine Grenzen stösst. In dieser Hinsicht sprechen die Zahlen der in der Schweiz im Stau verbrachten Stunden eine deutliche Sprache und sollten uns aufhorchen lassen.

Staus belasten die ganze Schweiz. Sie führen zu Zeitverzögerungen. Und wie alle wissen: Zeit ist Geld. Im Stau verbrachte, verlorene Zeit bedeutet also hohen Kosten, nur schon für die Nationalstrassen sind es jährlich 1,2 Milliarden Franken. Und diese Kosten tragen wir alle gleichermassen: Stecken Arbeitskräfte im Stau fest, können sie ihre Arbeit nicht erledigen und fehlen dort, wo sie gebraucht werden - nämlich auf der Baustelle oder beim Kunden zu Hause. Verzögerungen in den Lieferketten verteuern die Produkte oder führen sogar dazu, dass Aufträge gar nicht mehr ausgeführt werden können. Und wenn jeder und jede einzelne von uns im Stau festsitzt, verlieren wir dadurch Zeit, die wir besser investieren könnten: bei der Arbeit, mit der Familie, oder in der Freizeit zur Erholung. Meine Damen und Herren das können wir nicht zulassen! Deshalb braucht es am 24. November ein klares Ja an der Urne zur Sicherung der Nationalstrassen.

Medienkonferenz «Ja zur Sicherung der Nationalstrassen»

Votum Mauro Poggia, Ständerat MCG

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Medienschaffende,

Die Zeiten ändern sich. Unsere Bedürfnisse, und auch unsere Ansprüche an die Mobilität sind nicht mehr dieselben wie vor 60 Jahre, als die Nationalstrassen gebaut wurden. Daher sind die Projekte, über die wir am 24. November abstimmen werden, absolut notwendig, um die Infrastruktur an die veränderten Bedürfnisse der Schweiz anzupassen. Nur so kann sie mit der Zeit Schritt halten. Dies gilt insbesondere für die Region Waadt-Genf, die ein weitaus stärkeres Bevölkerungswachstum als der Rest des Landes verzeichnet. Konkret haben wir eine Zunahme von 25'000 Einwohner im Jahr 2023. Sowohl für den Kanton Waadt als auch für Genf ist dieses Projekt daher keine Weiterentwicklung, sondern viel mehr eine Anpassung an die Bedürfnisse der heutigen Gesellschaft.

Am Beispiel dieses Projekts sehen wir auch, dass hier nicht «Strassen auf Vorrat» gebaut werden. Denn dies wäre eine Verschwendung von Ressourcen und Kapazitäten. Ganz im Gegenteil: Die Projekte setzen nur dort an, wo sie am dringendsten benötigt werden, und wo sie den grössten Mehrwert erzielen können. Und das ist dort, wo es heute gravierende Engpässe gibt. Es wird so auf vernünftige Weise nur in diejenigen Streckenabschnitte in der Nähe von Agglomerationen investiert, welche heute deutlich überlastet sind.

Das Projekt in der Romandie zwischen Nyon und Genf ist ausserdem ein gutes Beispiel dafür, dass bei einer Engpassbeseitigung auf der Nationalstrasse das ganze Verkehrssystem profitiert. Mit dem Projekt wird nämlich nebst der Beseitigung des Engpasses auf der Nationalstrasse auch der Verkehrsablauf auf der Kantonsstrasse sowie die Effizienz der Autobahnanschlüsse verbessert.

Um den Bedürfnissen des öffentlichen Regionalverkehrs Rechnung zu tragen, werden zudem Bus-Streifen eingerichtet. Ebenfalls vorgesehen sind separate Radwege, um die Sicherheit für Radfahrer zu verbessern. Das Projekt ist folglich vollkommen abgestimmt auf die anderen Verkehrsträger, ganz im Sinne des Puzzles, welches unser Verkehrssystem bildet.

Das Beispiel des Projekts Le Vengeron – Coppet – Nyon zeigt, dass die Nationalstrassenprojekte niemals isoliert betrachtet werden. In ihrer Planung werden sie sorgfältig abgestimmt mit Verkehrsprojekten in den Agglomerationen – Projekte für den öffentlichen Nahverkehr, den Fuss- und Veloverkehr – aber auch mit den Projekten für die Bahninfrastruktur. Daneben findet auch ein Abgleich mit anderen Strategien des Bundes statt, beispielsweise zur Bodennutzung oder der Biodiversität. So wird sichergestellt, dass die Nationalstrassenprojekte nicht in Konflikt mit anderen, ebenso wichtigen und notwendigen Weiterentwicklungen stehen. So wird sichergestellt, dass sich das Puzzlestück «Nationalstrasse» perfekt in das Puzzle «Verkehrsnetz Schweiz» einfügt.

Medienkonferenz «Ja zur Sicherung der Nationalstrassen»

Votum Thomas Hurter, Nationalrat SVP

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Medienschaffende,

Wir alle Strassenbenutzerinnen und -benutzer bezahlen mit unseren Abgaben für ein gut funktionierendes Nationalstrassennetz. Die Finanzierung dieses Unterhalts erfolgt unabhängig vom ordentlichen Bundeshaushalt. Bei den Nationalstrassen stammen die Mittel aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Gespiessen wird dieser Fonds durch die Strassenbenützer. Denken Sie da an die Autobahnvignette, Automobilsteuer oder auch an den Mineralölsteuerezuschlag, den wir an der Zapfsäule bezahlen. All diese Abgaben fliessen in einen separaten Finanzierungstopf und sind zweckgebunden. Sprich: Sie dürfen nur für die Nationalstrassenprojekte – und auch für die Agglomerationsprojekte – verwendet werden, und für nichts anderes.

Für den Bund sind Unterhalt und Engpassbeseitigung auf den Nationalstrassen ein Dauerthema. Mit seiner rollenden Planung evaluiert er alle vier Jahre das bestehende Netz sowie Projekte zu dessen Verbesserung. Das Puzzleteil «Nationalstrassennetz» ist für die Schweizer Verkehrsinfrastruktur sehr wichtig, denn es ist hocheffizient. Im Jahr 2022 wurden im Schweizer Landverkehr 122 Milliarden Personenkilometer zurückgelegt. 84 Prozent dieser beachtlichen Distanz erfolgten auf der Strasse – motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (ÖV) und Langsamverkehr – sprich Fuss- und Veloverkehr. Von allen auf der Strasse zurückgelegten Kilometern wickelten die Nationalstrassen gut 45% ab. Und rund 16 Prozent der Kilometer wurden auf der Schiene zurückgelegt. Die Transportleistung im Güterverkehr belief sich im selben Jahr auf rund 28 Milliarden Fahrzeugkilometer, mit einer Verteilung 62% auf der Strasse und 38% auf der Schiene. Auch hier sind die Nationalstrassen die wichtigsten Strassen, mit 73% der Strassengütertransporte. Diese Anteile sind umso beeindruckender, wenn man bedenkt, dass die Nationalstrassen nur 2.7% aller Strassen in der Schweiz ausmachen. Sie brauchen sehr wenig Platz, erbringen darauf aber eine enorm grosse Leistung!

Das Strassennetz besteht zwar nicht nur aus Autobahnen. Wenn es aber auf den Autobahnen staut, ist davon das gesamte Netz betroffen. Denn es kommt zu schädlichem und gefährlichem Ausweichverkehr. Will heissen: Wenn es auf der Autobahn Stau hat, wählen Viele einen anderen Weg, um dem Stau zu entkommen. Dabei fahren sie dann durch die Ortschaften, durch die Dörfer und Städte, und erhöhen dort das Verkehrsaufkommen. Damit einher gehen verschiedene Auswirkungen: Verstopfte Innenstädte, ein schlechtes Durchkommen für Velofahrer und Fussgänger, mehr Unfallrisiken für dieselbigen, usw. Diesen Ausweichverkehr, und seine negativen Effekte, zu vermeiden, ist Ziel der sechs Engpassbeseitigungsprojekte. Wenn nämlich der Verkehr auf den Hauptachsen, also den Nationalstrassen, fliessen kann, gibt es keinen Grund mehr, auf die Route durch die Ortschaften auszuweichen. Das Fäsenstaubtunnel-Projekt in meinem Heimatkanton Schaffhausen ist ein gutes Beispiel für die Bündelung des Verkehrs ausserhalb / bzw. sogar unterhalb der bewohnten Gebiete. Durch diese Bündelung werden die Ortschaften entlastet: Es gibt weniger Verkehr, weniger Emissionen, und die Verkehrssicherheit wird erhöht. Die Engpassbeseitigung leistet also auch einen grossen Beitrag an die Sicherheit von uns allen.

Medienkonferenz «Ja zur Sicherung der Nationalstrassen»

Votum Katja Riem, Nationalrätin SVP/BE

Sehr geehrte Damen und Herren, Liebe Medienschaffende

Was haben Sie heute Morgen gemacht? Sind Sie auch aus einem gemütlichen Bett ausgestiegen und haben sich einen Kaffee zu Aufwachen bereit gemacht? Bei mir war es jedenfalls so. Dabei müssen wir uns bewusstwerden, dass das gemütliche Bett aus Holz oder auch Metall ist, welches sorgsam zusammengebaut wurde, in den Laden gefahren wurde und dann in unsere Wohnung umgezogen ist. Nicht nur das Bett war einmal unterwegs, auch der Kaffee, die Kaffeemaschine, die Tasse und sogar die Milch waren schon auf der Strasse mitgefahren. Auch wenn Sie also heute mit dem Zug angereist sind und kein Auto besitzen, waren Sie heute Vormittag schon zig Mal auf die Nationalstrassen angewiesen. Es ist deshalb essentiell, dass wir diese enorm wichtige Infrastruktur pflegen und weiterentwickeln. STEP macht dies möglich!

Was wäre die Folge, wenn wir dies nicht tun? Das ist ganz einfach: Es sind Staus. Und zwar noch mehr Staus, als wir dies schon heute ertragen müssen. Das Schlimmste an den Staus – nebst den verschwendeten Nerven – sind die hohen Kosten aufgrund des Zeitverlustes. Besonders davon betroffen sind unsere Gewerbebetriebe und die KMU. Oft können sie die entstandenen zusätzlichen Aufwände nämlich nicht an Ihre Kunden und Kundinnen abwälzen und bleiben auf den Auslagen sitzen. Als Gewerblerin kenne ich diese Situation nur zu gut und weiss, dass es schon heute dringenden Handlungsbedarf gibt.

Ich bin jedoch nicht nur Gewerblerin, sondern auch Landwirtin und Agronomin und trage deshalb auch viel Herzblut für unser Kulturland und insbesondere die Fruchtfolgeflächen in mir. Man kann nicht alles schönreden. Es ist so, die neuen Strassen brauchen Platz. Dank grossem Effort der zuständigen Behörden und guter Zusammenarbeit mit den verschiedenen Anspruchsgruppen kann jedoch der Platzbedarf minimiert werden. Ein guter Schritt wäre hier auch die zusätzliche Nutzung der Pannestreifen. Vor allem aber auch konnte der Bedarf an Fruchtfolgefläche auf ein Minimum, das ist 1/3 der benötigten Fläche, reduziert werden und wird vollumfänglich kompensiert mit der Hilfe von Aufwertungen. Man hat das Bestmögliche rausholen können und tatsächlich ist auch die Landwirtschaft auf ein gut funktionierendes Strassennetz angewiesen.

Und zum Schluss noch eine persönliche Entdeckung. Haben Sie die Tafel auf der A1 kurz vor der Ausfahrt Wangen auch schon gesehen? Ein leuchtendes Schild informiert dort, ob man schneller über die A1 in Richtung Zürich weiterfahren kann oder ob es sich lohnen würde, die Hauptstrasse zu benützen. Eine praktische Minutenangabe macht dies für die Fahrerinnen und Fahrer deutlich. Das darf aber nicht die Lösung sein! Eine Verlagerung des Autobahnverkehrs auf die Haupt- und Nebenstrassen bringt nur mehr Gefahren für Kinder, Velofahrer oder auch Fussgängerinnen und belastet dieses Strassennetz zusätzlich viel zu stark.

Der Fall ist klar: STEP ist ein gut ausgearbeitetes Projekt, bietet Sicherheit und ermöglicht der wertvollen Infrastruktur – auf die wir alle angewiesen sind – eine vernünftige Zukunft.

Medienkonferenz «Ja zur Sicherung der Nationalstrassen»

Votum Elisabeth Schneider-Schneiter, Nationalrätin «Die Mitte»

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Medienschaffende,

Wenn wir von Ausweichverkehr sprechen, dann sprechen wir auch immer von der Verkehrssicherheit. Dass diese zusammenhängen, zeigen Erfahrungen aus der Vergangenheit. Projekte wie der Gubristtunnel haben nämlich messbar zu weniger Ausweichverkehr und zu weniger Unfällen geführt. Im Halbjahr nach der Eröffnung der dritten Tunnelröhre hat der Verkehr auf den Teilen des nachgelagerten Strassennetzes, welche typischerweise als Ausweichrouten für den Gubrist gelten, um bis zu 20 Prozent abgenommen. Ich bin überzeugt, dass auch die Engpassbeseitigung durch den Rheintunnel in Baselland zu einer spürbaren Entlastung beim Ausweichverkehr führen wird.

Wir müssen uns auch bewusst sein, dass auf stark befahrenen Strassen das Risiko für Auffahrunfälle steigt. Wenn es auf den Nationalstrassen staut, kommt es zudem erwiesenermassen zu Ausweichverkehr. Dieser führt auch in den Ortschaften zu mehr Stau, und somit auch zu mehr Auffahrunfällen in den Dörfern und Städten. Dort kommen ausserdem noch weitere Sicherheitsrisiken hinzu, vor allem für Fussgänger und Velofahrer, die – anders als auf der Autobahn – nicht von den anderen Fahrzeugen getrennt verkehren. Ein weiteres Problem von Stau und Ausweichverkehr ist die Behinderung der Rettungskräfte. Staut es, so gibt es für Sanität und Feuerwehr nur erschwert ein Durchkommen.

All diese Sicherheitsrisiken können einfach beseitigt werden, indem die Engpässe auf den Nationalstrassen behoben werden. So fliesst der Verkehr wieder ungehindert, fernab der bewohnten Gebiete. Das gibt mehr Sicherheit und weniger Auffahrunfälle auf der Autobahn. Im Fall Gubrist sind es 75 % weniger Unfälle seit der Eröffnung der dritten Tunnelröhre. Aber vor allem steigt auch die Verkehrssicherheit in den Ortschaften. Kinder kommen sicher in die Schule und nach Hause, und auch mit dem Velo kann man guten Gewissens unterwegs sein.

Stau ist nicht nur ein Sicherheitsrisiko, er belastet auch die Umwelt. Denn im Stop-and-Go-Verkehr werden wesentlich mehr Abgase ausgestossen als bei normalem Verkehr. Diese Emissionen können reduziert werden, wenn der Verkehr verflüssigt wird. Das verbessert schlussendlich auch die Lebensqualität in den betroffenen Ortschaften.

Fliessender Verkehr ist also ein wichtiges Plus, für die Sicherheit, für die Umwelt, und für die Standortattraktivität. Diese Verbesserungen wünsche ich mir für den gesamten Standort Basel, und für die ganze Schweiz.