

Sachdokumentation:

Signatur: DS 4936

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/4936



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.

Medienkonferenz «Ja zur Sicherung der Nationalstrassen»

Medienmitteilung

Zürich, 5. Juli 2024

Nationalstrassen sind wichtiges Puzzle-Teil im Verkehrsnetz

Am 24. November 2024 stimmen wir über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen STEP ab. Die sechs Teilprojekte sollen Engpässe beseitigen und den Verkehrsfluss auf den Nationalstrassen verbessern. Nur wenn der Verkehr auf den Autobahnen fliesst, können Städte und Gemeinden vom 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.

«Wir alle wollen vorwärtskommen. Mobilität ist ein wichtiger Bestandteil unseres Lebens. Sie bringt uns von A nach B und wieder zurück, wenn wir pendeln. Sie bringt Güter dorthin, wo wir sie benötigen. Und sie ist auch ein Stück Freiheit, welche wir unterdessen schon fast für selbstverständlich nehmen», eröffnet der Präsident des Schweizerischen Gewerbeverbandes sgv und Tessiner Ständerat der Mitte, Fabio Regazzi die Medienkonferenz. «Mobilität benötigt Infrastruktur. Schiene und Strasse. Beide müssen unterhalten werden. Beide sind wichtige Puzzlesteine im Verkehrsnetz der Schweiz», führt Fabio Regazzi weiter aus. Die Finanzierung dieses Unterhalts erfolge unabhängig vom ordentlichen Bundeshaushalt. Die Mittel für die Nationalstrassen stammten aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF), welcher durch die Strassenbenützer gespeisen werde. Dies zum Beispiel durch die Autobahnvignette, Automobilsteuer oder auch durch den Mineralölsteuerzuschlag.

STEP kommt auch dem öffentlichen Verkehr zu Gute

«Als Präsident der LITRA, dem Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, setze ich mich seit jeher für leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen und attraktive öffentliche Verkehrsangebote ein. Wie beim Bahnausbau unterstütze ich deshalb auch die geplanten Ausbauschritte für das Nationalstrassennetz», sagt Martin Candinas, Nationalrat «die Mitte» aus dem Kanton Graubünden.

Nachdem das Parlament im Frühjahr Anpassungen an den bereits beschlossenen Bahnausbauschritten zugestimmt habe, sei es konsequent, wenn auch die Sicherstellung der Infrastruktur und die Ausbauschritte des Nationalstrassennetzes langfristig geplant und umgesetzt werden könnten. Dies komme auch dem öffentlichen Verkehr zugute. Denn bereits heute sei die Strasseninfrastruktur, welche einen grossen Teil des Personenverkehrs bewältige, häufig überlastet und müsse in Zukunft noch grössere Verkehrsleistungen bewältigen. Die meisten Staus entstünden in den Agglomerationsräumen, wo sich verschiedene Verkehrsträger überlagern. «Ein gut funktionierendes Nationalstrassennetz kann im Agglomerationsverkehr insofern Abhilfe schaffen, als es Ausweichverkehr in die Städte und Dörfer verhindert und damit auch den strassengebundenen ÖV entlastet», erklärt Martin Candinas.

Dringend notwendige Anpassung

Die Engpassbeseitigung auf den Nationalstrassen sei absolut notwendig, um die Infrastruktur an die wachsenden Bedürfnisse der Schweiz anzupassen, sagt Christophe Reymond, Generaldirektor des Centre Patronal. Dies gelte insbesondere für die Region Waadt-Genf, die ein weitaus stärkeres Bevölkerungswachstum als der Rest des Landes verzeichne (+25'000 Einwohner im Jahr 2023). «Sowohl für Waadt als auch für Genf ist dieses Projekt in Wirklichkeit nur ein Upgrade und keine Weiterentwicklung», so Christophe Reymond.

Die Autobahn A1 zwischen Lausanne und Genf sei in den 1950er Jahren geplant worden. In der Region Nyon habe sich die Bevölkerung mehr als verdreifacht und sei von 29'000 auf 107'000 Einwohnerinnen und Einwohner gestiegen. «In der Schweiz gibt es nur sehr wenige Gebiete, die ein solches Wachstum verzeichnen konnten», sagt Christophe Reymond.

Die Mobilitätsbedürfnisse in der Genferseeregion sei stark gestiegen. Täglich verkehrten dort 90'000 Fahrzeuge, während die A1 zwischen Lausanne und Genf nur für 20'000 Fahrzeuge ausgelegt worden sei. Wenn die STEP-Vorlage abgelehnt werde, werde die Zahl der Staus in den nächsten Jahren explodieren. Dies würde nicht

**Für eine Schweiz,
die vorwärtskommt**

nur die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer beeinträchtigen, sondern auch die Wirtschaft und damit zahlreiche Arbeitsplätze. Höhere Transportkosten würden auch zu höheren Produktpreisen führen. «Die Vorlage, über die wir am 24. November abstimmen, geht uns also alle an und wir müssen mit einem grossen JA stimmen!», schliesst Christoph Reymond sein Votum.

Effiziente Nationalstrassen

«Wenn die Kantons- und Gemeindestrassen die kleinen und mittelgrossen Nebenflüsse sind, dann ist die Autobahn der Hauptfluss, der den Grossteil des Verkehrsvolumens absorbiert, kanalisiert und neu verteilt. Das macht unsere Autobahnen zu einer, wenn nicht sogar zu DER effizientesten Verkehrsinfrastruktur überhaupt», sagt der Zentralpräsident des Touring Clubs Schweiz Peter Goetschi. Wie effizient unser Nationalstrassennetz sei, zeige sich unter anderem am Verhältnis seiner Länge zum bewältigten Verkehrsvolumen. «Während die Nationalstrassen knapp 3 Prozent des gesamten Schweizer Strassennetzes ausmachen, absorbieren und kanalisieren sie 45 Prozent sämtlicher gefahrenen Fahrzeugkilometer. Und der Güterverkehr legt rund 70 Prozent seiner Fahrleistung auf den Nationalstrassen zurück», so Peter Goetschi. Die Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes erfolge sehr gezielt. Im Ausbauschnitt 2023 seien sechs Projekte auf besonders stark belasteten Autobahnabschnitten enthalten. Unter ihnen fänden sich drei Tunnel. Das mache den Ausbau sehr flächeneffizient. Insgesamt 8 Hektare Fruchtfolgeflächen würden dafür aufgewendet. «Das entspricht rund 11 Fussballfeldern, die zugunsten der Landwirtschaft vollständig kompensiert werden müssen», führt Peter Goetschi aus.

Gefährlicher Ausweichverkehr und besonders betroffene KMU

Die Thurgauer SVP-Nationalrätin Diana Gutjahr betonte, dass sie an dieser Medienkonferenz nicht nur als KMU-Unternehmerin und Nationalrätin teilnehme, sondern auch als Mutter eines Kindes, das bald einmal in den Kindergarten gehen werde und sich mit seinen Gspänlis im Quartier zum Spielen treffen werde. «Wir wohnen zurzeit noch in einem ruhigen Quartier, aber auch bei uns zeigt sich das Phänomen «Schleichweg». Pendlerinnen und Pendler, welche auf den Achsen Stau befürchten und ausweichen». Unsere Verkehrsinfrastruktur ist über 60 Jahre alt, und daher nicht auf die Grösse und die Bedürfnisse der heutigen Bevölkerung ausgelegt. Das Resultat sei Stau und Ausweichverkehr, der immer grösser werde. Im vergangenen Jahr seien dies 48'800 Stautunden gewesen, was einer Steigerung zum Vorjahr von 22,4 Prozent entspreche. Staus führten zu hohen Kosten, da bei Zeitverzögerungen die Effizienz leide. «Stecken unsere Arbeitskräfte im Stau fest können sie ihre

Arbeit nicht erledigen. Allein auf den Nationalstrassen verursachen Engpässe heute jährlich ca. 1,2 Milliarden Franken auf dem gesamten Strassennetz sogar 3 Milliarden Franken. Deshalb brauchen wir dringend eine gezielte Engpassbeseitigung», ist Diana Gutjahr überzeugt. Das Beispiel Gubrist zeige, dass im Halbjahr nach der Eröffnung der dritten Tunnelröhre der Verkehr auf den Teilen des nachgelagerten Strassennetzes, welche typischerweise als Ausweichrouten für den Gubrist gelte um bis zu 20 Prozent abgenommen habe. «Für uns Gewerbetreibende sind Staus auf den Nationalstrassen ganz besonders schädlich, denn wir können zum Beispiel nicht einfach auf den Gütertransport auf der Schiene umsteigen und die Kosten, die entstehen weniger gut abwälzen als die grossen Firmen».

Stau als zweifaches Sicherheitsrisiko

«Für die Rettungskräfte ist Zeit entscheidend», sagt Berufsfeuerwehrkommandant Martin Karrer. Wenn die Rettungskräfte bei der Anfahrt im Stau stünden, gingen viele Minuten verloren, welche über Leben oder Tod entscheiden könnten. Auf überfüllten Strassen sei es für Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer schwierig eine genügend breite Rettungsgasse zu bilden. «Engpässe bei denen sich bereits ohne Unfall häufig Stau bildet, sind ein zweifaches Sicherheitsrisiko. Erstens behindern sie, wie eben geschildert die Durchfahrt der Rettungskräfte und zweitens ereignen sich auch gerade auf Staustrecken überdurchschnittlich viele Unfälle», sagt Martin Karrer. Eine Engpassbeseitigung, wie die dritte Tunnelröhre am Gubrist hätten gezeigt, dass das Unfallrisiko um 75 % reduziert werden könne. Grundsätzlich sei das Unfallrisiko auf Nationalstrassen verglichen mit dem übrigen Verkehrsnetz relativ tief. «Obwohl die Nationalstrassen 41 % des gesamten Strassenverkehrs und 74 % des Strassengüterverkehrs auf sich konzentrieren, finden nur 14% der Unfälle auf ihnen statt», erklärt Martin Karrer. Das heisse, dass aus Sicherheitsgründen ein grosses Interesse daran bestünde, dass der Verkehr auf den Nationalstrassen bleibe und nicht in die Ortschaften ausweiche.

**Für eine Schweiz,
die vorwärtskommt**

Weitere Auskünfte

Fabio Regazzi, Ständerat «Die Mitte», Präsident sgv, Mobile 079 253 12 74

Martin Candinas, Nationalrat «Die Mitte», Mobile 078 841 66 86

Christophe Reymond, Generaldirektor Centre Patronal, Mobile 079 621 12 05

Peter Goetschi, Zentralpräsident TCS, Mobile 079 247 23 04

Diana Gutjahr, Nationalrätin SVP, Mobile 079 668 10 03

Martin Karrer, Kommandant Berufsfeuerwehr, Mobile 079 350 34 24

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 stimmen wir über eine eminent wichtige Vorlage zur Engpassbeseitigung auf den Nationalstrassen ab. Diese Vorlage wird nicht nur durch die bürgerlichen Fraktionen, die Wirtschaft und verschiedenen Interessensgruppe unterstützt, sondern liegt schlussendlich im Interesse aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

Wir alle wollen vorwärtskommen. Mobilität ist ein wichtiger Bestandteil unseres Lebens. Sie bringt uns von A nach B und wieder zurück, wenn wir pendeln. Sie bringt Güter dorthin, wo wir sie benötigen. Und sie ist auch ein Stück Freiheit, welche wir unterdessen schon fast für selbstverständlich nehmen.

Mobilität benötigt Infrastruktur. Schiene und Strasse. Beide müssen unterhalten werden. Beide sind wichtige Puzzlesteine im Verkehrsnetz der Schweiz. Die Finanzierung dieses Unterhalts erfolgt unabhängig vom ordentlichen Bundeshaushalt. Bei den Nationalstrassen stammen die Mittel aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Gespiesen wird dieser Fonds durch die Strassenbenützer. Denken Sie da an die Autobahnvignette, Automobilsteuer oder auch an den Mineralölsteuerzuschlag, den wir an der Zapfsäule bezahlen.

Für den Bund sind Unterhalt und Engpassbeseitigung auf den Nationalstrassen ein Dauerthema. Die Vorlage, über die wir im November abstimmen ist Teil des Strategischen Entwicklungsprogramms für die Nationalstrassen kurz STEP.

Im vergangenen September hat das Parlament fünf vom Bundesrat vorgeschlagenen Engpassbeseitigungs-Projekten breit zugestimmt und ein weiteres in der Romandie hinzugefügt. Es sind dies die Projekte Wankdorf-Schönbühl, Schönbühl-Kirchberg, Rosenbergstunnel St. Gallen, Rheintunnel in Basel sowie Fäsenstaubtunnel in Schaffhausen. In der Romandie ist die Engpassbeseitigung zwischen Genf und Nyon in Planung.

Wir sprechen hier also von sechs Projekten und davon sind die Hälfte Tunnelprojekte. Projekte also die ganz besonders platzsparend sind und die Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner erhöht.

Meine Damen und Herren. Von einem gut funktionierenden Nationalstrassensystem profitieren wir alle. Die Anwohnerinnen und Anwohner von Verkehrsknotenpunkten, welche vom Ausweichverkehr verschont bleiben,

die Pendlerinnen und Pendler, welche keine Arbeitszeit in Staus verlieren und unsere KMU, welche dank pünktlicher Lieferung optimal arbeiten können und wir alle mit immer rechtzeitig gefüllten Regalen beim Einkauf.

Es freut mich nun, das Wort an meine Komiteemitglieder weitergeben zu dürfen. Es sind dies mein Ratskollege Nationalrat Martin Candinas, er ist auch Mitglied der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, als Vertreter der Romandie der Generaldirektor des Centre Patronals Christophe Reymond, der Zentralpräsident des Touring-Clubs Schweiz Peter Goetschi, meine Ratskollegin und Unternehmerin Diana Gutjahr und als Vertreter aus dem Bereich Sicherheit Berufsfeuerwehrkommandant Martin Karrer.

Martin, Du hast das Wort.

**Für eine Schweiz,
die vorwärtskommt**

Medienkonferenz «Ja zur Sicherung der Nationalstrassen»

Votum Martin Candinas, Nationalrat «Die Mitte» / GR

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Medienschaffende,

Ich kann dem Präsidenten des sgV nur beipflichten. Das Verkehrsnetz benötigt beides, die Schiene und die Strasse. Die Nationalstrassen sind ein absolut zentrales Puzzlestück im Verkehrsnetz Schweiz. Ein grosser Teil der Personen- wie auch der Gütertransporte ist darauf angewiesen. Als Präsident der LITRA, dem Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, setze ich mich seit jeher für leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen und attraktive öffentliche Verkehrsangebote ein. Wie beim Bahnausbau unterstützte ich deshalb auch die geplanten Ausbauschritte für das Nationalstrassennetz.

In der Schweiz benötigen wir gute Mobilitätsinfrastrukturen sowohl im öffentlichen Verkehr wie auch für den Individualverkehr. Aus diesem Grund habe ich seinerzeit die Bildung des NAF unterstützt und tue dies nun auch beim 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 und wo nötig ausgebaut werden. Nachdem das Parlament im Frühjahr Anpassungen an den bereits beschlossenen Bahnausbau schritten zugestimmt hat, ist es konsequent, wenn auch die Sicherstellung der Infrastruktur und die Ausbauschritte des Nationalstrassennetzes langfristig geplant und umgesetzt werden können.

Das kommt auch dem öffentlichen Verkehr zugute. Denn bereits heute ist die Strasseninfrastruktur, welche einen grossen Teil des Personenverkehrs bewältigt, häufig überlastet und muss in Zukunft noch grössere Verkehrsleistungen bewältigen. Die meisten Staus entstehen in den Agglomerationsräumen, wo sich verschiedene Verkehrsträger überlagern. Ein gut funktionierendes Nationalstrassennetz kann im Agglomerationsverkehr insofern Abhilfe schaffen, als es Ausweichverkehr in die Städte und Dörfer verhindert und damit auch den strassengebundenen öV entlastet.

Umgekehrt wird der öV in unserer zukünftigen Mobilität gerade im Interesse der Autofahrenden eine noch wichtigere Rolle einnehmen müssen. Im Freizeitverkehr beispielsweise, der für fast die Hälfte unserer Fahrten verantwortlich ist, ist dieses Potenzial besonders gross. Umso wichtiger ist es, dass das öV-Angebot laufend mit

dem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum Schritt halten kann und gleichzeitig mit zusätzlichen Angeboten weitere Kundinnen und Kunden für den öV gewonnen werden können. Dies ist eine weitere, notwendige Massnahme, um das gesamte Strassennetz nachhaltig zu entlasten und damit Staus zu vermeiden.

**Für eine Schweiz,
die vorwärtskommt**

Medienkonferenz «Ja zur Sicherung der Nationalstrassen»

Votum Christoph Reymond, Generaldirektor Centre Patronal

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Medienschaffende,

Die neue Ausbaustufe der Autobahnen ist absolut notwendig, um die Infrastruktur an die wachsenden Bedürfnisse der Schweiz anzupassen. Dies gilt insbesondere für die Region Waadt-Genf, die ein weitaus stärkeres Bevölkerungswachstum als der Rest des Landes verzeichnet (+25'000 Einwohner im Jahr '23). Sowohl für Waadt als auch für Genf ist dieses Projekt in Wirklichkeit nur ein Upgrade und keine Weiterentwicklung.

Die Vorlage, über die die Schweizer im November abstimmen werden, zielt darauf ab, das Angebot an die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung anzupassen...und nicht umgekehrt, was für die Gesellschaft viel teurer wäre! Außerdem geht es nicht darum, die Kapazitäten in alle Richtungen zu erweitern, sondern auf vernünftige Weise nur auf überlasteten Streckenabschnitten in der Nähe von Grossstädten auszubauen. Die Schlüsselwörter sind hier Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit.

Angesichts des stetig steigenden Verkehrsaufkommens hat der Bund verschiedene technische Massnahmen ergriffen, um die Funktionalität der Nationalstraßen zu erhalten, ohne Kapazitätserweiterungen vorzunehmen. Diese technischen Massnahmen stossen jedoch an ihre Grenzen, insbesondere in Gebieten mit starkem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum, wie dem Arc Lémanique. In dieser Hinsicht sprechen die Zahlen der in der Schweiz im Stau verbrachten Stunden (50'000 im Jahr 2023!) eine deutliche Sprache und sollten uns aufhorchen lassen.

Aus diesem Grund haben die Räte und der Bundesrat den Ausbau der Autobahn A1 zwischen Nyon und Le Vengeron (GE) von 2x2 auf 2x3 Spuren beschlossen. Im Laufe der Jahre ist dieser Abschnitt am Genfersee zu einer «roten Zone» des Schweizer Autobahnnetzes geworden. Die Strasseninfrastruktur hat hier mit den sich ändernden Bedürfnissen überhaupt nicht Schritt gehalten. Zur Erinnerung: Die Autobahn A1 zwischen Lausanne und Genf wurde in den 1950er Jahren geplant. Seit ihrer Eröffnung im Jahr 1964 hat sie sich kaum verändert, obwohl die Bevölkerung in der Region stark gewachsen ist. Die Bevölkerung des Kantons Waadt hat sich somit verdoppelt! In der Region Nyon hat sich die Bevölkerung mehr als verdreifacht und ist von 29'000 auf 107'00 Einwohner gestiegen (+270 %!). In der Schweiz gibt es nur sehr wenige Gebiete, die ein solches Wachstum verzeichnen konnten.

Die Mobilitätsbedürfnisse in der Genferseeregion sind daher stark gestiegen und der Abschnitt Nyon-Le Vengeron wird der Nachfrage nun überhaupt nicht mehr gerecht. Tatsächlich droht sogar eine völlige Übersättigung. Täglich verkehren dort 90'000 Fahrzeuge, während die A1 zwischen Lausanne und Genf nur für 20'000 Fahrzeuge ausgelegt war. Laut dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) ist die Achse Nyon-Genf eine der am stärksten überlasteten der Schweiz. Sie erreicht sogar die Stufe 3/3, d.h. genauso viel wie mehrere Zürcher Achsen. Darüber hinaus sagen die demografischen Prognosen eine Fortsetzung der derzeitigen Bevölkerungsdynamik voraus. Daher ist in den nächsten Jahren mit einem weiteren Anstieg des Verkehrsaufkommens zu rechnen.

Mehr Staus auf den Autobahnen bedeuten auch mehr Verkehr auf den Kantons- und Gemeindestrassen. Die Waadtländer und Genfer Dörfer entlang der Autobahn nehmen bereits jetzt zusätzlichen Verkehr auf, wenn die A1 verstopft ist. Ohne Erweiterung könnte sich diese Situation noch weiter verschlechtern. Es ist zu befürchten, dass die Zahl der Unfälle insbesondere mit Fussgängern und Radfahrern ansteigen wird, da die kommunalen Kantonsstrassen entlang des Genfersees schmal und für den Massenverkehr ungeeignet sind. Den Transitverkehr auf einer angepassten Autobahn zu halten, ist daher eines der Hauptargumente für den Ausbau des Abschnitts Nyon-Le Vengeron.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die von den Bundesbehörden zwischen Nyon und Le Vengeron ergriffenen Massnahmen von entscheidender Bedeutung sind. Wir müssen uns klar ausdrücken. Wenn diese Vorlage im November dieses Jahres abgelehnt wird, wird die Zahl der Staus in den nächsten Jahren explodieren. Diese Staus werden nicht nur die Verkehrsteilnehmer schädigen. Sie werden auch die Wirtschaft und damit zahlreiche Arbeitsplätze beeinträchtigen. Auch die Verbraucher werden davon betroffen sein. Denn diese werden aufgrund der höheren Transportkosten relativ gesehen mehr für ihre Produkte bezahlen. Die Vorlage, über die wir am 24. November abstimmen, geht uns also alle an und wir müssen mit einem großen JA stimmen!

**Für eine Schweiz,
die vorwärtskommt**

Medienkonferenz «Ja zur Sicherung der Nationalstrassen»

Votum Peter Goetschi, Zentralpräsident Touring Club Schweiz

Sehr geehrte Damen und Herren

Sehr geehrte Medienschaffende

Auch der TCS unterstützt – im Interesse seiner 1.6 Millionen Mitglieder – mit Nachdruck den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen und damit gezielte Investitionen in unser Autobahnnetz.

Unsere Mobilität setzt sich zusammen aus einer Vielfalt an Verkehrsmitteln, mit denen wir uns in der Luft, auf dem Wasser und vor allem auf dem Land fortbewegen. Erst wenn die einzelnen Puzzleteile ineinandergreifen – Strasse und Schiene; ÖV, Langsam- und motorisierter Individualverkehr – ergibt sich unser bewährtes Gesamtverkehrssystem, auf dem der Wohlstand und die Lebensqualität der Schweiz fusst - beziehungsweise rollt.

Dass wir alle Puzzleteile für eine funktionierende Mobilität brauchen, zeigen einige allgemeine Zahlen sehr schön auf:

Im Jahr 2022 wurden im Schweizer Landverkehr 122 Milliarden Personenkilometer zurückgelegt. 84 Prozent dieser beachtlichen Distanz erfolgten auf der Strasse – MIV, ÖV und Langsamverkehr. 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.

Kurzum : wir brauchen Schiene und Strasse!

Innerhalb der Strasseninfrastruktur sind die Autobahnen alsdann ein unverzichtbares Puzzleteil. Aus gutem Grund. Wenn die Kantons- und Gemeindestrassen die kleinen und mittelgrossen Nebenflüsse sind, dann ist die Autobahn der Hauptfluss, der den Grossteil des Verkehrsvolumens absorbiert, kanalisiert und neu verteilt. Das macht unsere Autobahnen zu einer, wenn nicht sogar zu DER effizientesten Verkehrsinfrastruktur überhaupt.

Wie effizient unser Nationalstrassennetz ist, zeigt sich unter anderem am Verhältnis seiner Länge zum bewältigten Verkehrsvolumen. Während die Nationalstrassen knapp 3 Prozent des gesamten Schweizer Strassennetzes ausmachen, absorbieren und kanalisieren sie 45 Prozent sämtlicher gefahrenen Personenkilometer. Und der Strassengüterverkehr legt rund 70 Prozent seiner Fahrleistung auf den Nationalstrassen zurück.

Dieses Puzzleteil müssen wir funktionstüchtig halten. Denn wo Engpässe bestehen und sich der Verkehr staut erhöht sich das Unfallrisiko. Eine gut ausgebaute Infrastruktur verbessert den Verkehrsfluss und damit die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. So geschehen bei der Nordumfahrung Zürich, wo nach dem Ausbau die Unfälle um fast 75 Prozent zurückgingen.

Gleichzeitig wird das angrenzende Strassennetz entlastet und der Ausweichverkehr in Städten und Gemeinden reduziert. Damit wird nicht nur auch innerorts die Sicherheit - nicht zuletzt für Velofahrer und Fussgänger – verbessert. Nein, die Konzentration des Verkehrs auf den dafür ausgebauten Achsen reduziert auch die Lärm- und Abgasbelastung in den Ortschaften.

Schliesslich gilt es hervorzuheben, dass die Weiterentwicklung unseres Strassennetzes bedürfnisgerecht und gezielt erfolgt. Im Ausbauschnitt 2023 enthalten sind sechs Projekte auf besonders stark belasteten Autobahnabschnitten. Unter ihnen finden sich drei Tunnel. Das macht den Ausbau sehr flächeneffizient, insgesamt werden dafür 8 Hektaren Fruchtfolgeflächen aufgewendet. Das entspricht rund 11 Fussballfeldern – sie werden zugunsten der Landwirtschaft vollständig kompensiert.

Die Finanzierung ist, wie von Herrn Ständerat Regazzi ausgeführt, gesichert. Die zu investierenden Mittel stammen von den Strassennutzern, ganz nach dem Grundsatz «von der Strasse für die Strasse». Dieser Grundsatz, welchen das Schweizer Stimmvolk 2014 und 2017 mit der Annahme des NAF und des BIF bestätigt hat, hat sich bewährt. Weder die allgemeine Bundeskasse noch die Steuerzahlenden werden zusätzlich belastet.

Fazit:

Der Ausbauschnitt 2023 ist eine sehr wichtige Investition in ein unverzichtbares Puzzleteil unserer Gesamtmobilität: Die Autobahnen. Unser Nationalstrassennetz ist hocheffizient, sicher, und trägt dazu bei, unsere Städte und Gemeinden vor übermässigem Verkehr und Umweltbelastungen zu schützen.

Damit wir uns in der Schweiz auch in Zukunft auf eine funktionierende Mobilitätsinfrastruktur verlassen können, unterstützt der TCS den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen – ein JA am 24. November ist wichtig!

**Für eine Schweiz,
die vorwärtskommt**

Medienkonferenz «Ja zur Sicherung der Nationalstrassen»

Votum Diana Gutjahr, KMU-Unternehmerin, Nationalrätin SVP / TG

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Medienschaffende,

Ich wurde als KMU-Unternehmerin und Nationalrätin angekündigt, was natürlich stimmt. Ich sitze hier aber auch als Mutter eines Kindes, das bald einmal in den Kindergarten gehen wird und sich mit seinen Gspänlis im Quartier zum Spielen treffen wird. Wir wohnen zurzeit noch in einem ruhigen Quartier, aber auch bei uns zeigt sich das Phänomen «Schleichweg». Pendlerinnen und Pendler, welche auf den Achsen Stau befürchten und ausweichen. Meine Damen und Herren wir müssen uns bewusst sein: Unsere Verkehrsinfrastruktur ist über 60 Jahre alt, und daher nicht auf die Grösse und die Bedürfnisse der heutigen Bevölkerung ausgelegt. Was ist das Resultat? Stau und Ausweichverkehr der immer grösser wird. Im vergangenen Jahr hatten wir über 48'800 Staustunden, das ist eine Steigerung zum Vorjahr von 22,4 Prozent. Die Zahlen beweisen eindrücklich, dass das Nationalstrassennetz an seine Grenzen stösst. Staus führen zu hohen Kosten, da bei Zeitverzögerungen die Effizienz leidet. Stecken unsere Arbeitskräfte im Stau fest, können sie ihre Arbeit nicht erledigen. Allein auf den Nationalstrassen verursachen Engpässe heute jährlich ca. 1,2 Milliarden Franken auf dem gesamten Strassennetz sogar 3 Milliarden Franken. Deshalb brauchen wir dringend eine gezielte Engpassbeseitigung.

Das Beispiel Gubrist zeigt: 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 die Engpassbeseitigungen bei den Tunneln in den Nachbarkantonen Schaffhausen und St. Gallen ebenfalls zu einer spürbaren Entlastung beim Ausweichverkehr führen werden. Auch in meinem Heimatkanton Thurgau laufen die Planungen für ein Projekt zu Entlastung der Orte vom Durchgangsverkehr. STEP ist somit ein langfristiges Programm, das in verschiedenen Phasen abläuft, auch zukünftige Realisierungsmöglichkeiten beinhaltet und schlussendlich der ganzen Schweiz zugutekommt.

Staus belasten die ganze Schweiz. Sie führen zu hohen Kosten, da bei Zeitverzögerungen die Effizienz leidet. 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 so die Produkte oder führen sogar dazu, dass Aufträge gar nicht mehr ausgeführt werden können.

Für uns Gewerbetreibende sind Staus auf den Nationalstrassen ganz besonders schädlich, denn wir können zum Beispiel nicht einfach auf den Gütertransport auf der Schiene umsteigen und die Kosten, die entstehen weniger gut abwälzen als die grossen Firmen. Auch die Feinverteilung nach dem Schienentransport ist weiterhin ungelöst und birgt grosse Herausforderungen.

Als Unternehmerin und KMU-Vertreterin stehe ich deshalb voll und ganz hinter der Vorlage zu STEP und damit hinter einer zukunftsfähigen Infrastruktur. Sichere Strassen = zufriedene Bürger, also zusammen vorwärtskommen.

**Für eine Schweiz,
die vorwärtskommt**

Medienkonferenz «Ja zur Sicherung der Nationalstrassen»

Votum Martin Karrer, Kommandant Berufsfeuerwehr, Landrat BL

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Medienschaffende,

Für die Rettungskräfte ist Zeit entscheidend. Bei der Rettung von Schwerverletzten gilt die sogenannte «goldene Stunde». Studien haben ergeben, dass die Überlebenschancen von Patientinnen und Patienten nach einem Unfall am besten sind, wenn sie innerhalb einer Stunde im Zielspital behandelt werden. Je nach Verwundung kann die Zeit auch länger oder deutlich kürzer sein. Eine Stunde hört sich nach einer langen Zeit an. Man muss aber beachten, dass die Zeit ab dem Zeitpunkt der schweren Verwundung gerechnet wird. Das Erkennen des Notfalls, die Alarmierung der Rettungskräfte und die Anfahrt der Rettungskräfte zum Ort des Geschehens nehmen schnell mal über 20 Minuten ein. Stehen die Rettungskräfte während der Anfahrt im Stau verlieren sie weitere Minuten, welche über Leben oder Tod entscheiden können. Auf überfüllten Strassen wird es für die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer schwierig eine genügend breite Rettungsgasse zu bilden. Gerade die Fahrzeuge der Feuerwehr, welche in aller Regel auch zum Unfallort gerufen wird, sind sehr breit. Dies vergessen die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer häufig. Insbesondere, wenn sie bereits das Polizeiauto und die Ambulanz vorbeifahren gesehen haben.

Engpässe bei denen sich bereits ohne Unfall häufig Stau bildet sind ein zweifaches Sicherheitsrisiko. Erstens behindern sie, wie eben geschildert die Durchfahrt der Rettungskräfte und zweitens ereignen sich auch gerade auf Staustrecken überdurchschnittlich viele Unfälle. Wie eine Engpassbeseitigung die Sicherheit erhöhen kann, zeigt das Beispiel Gubrist. Die dritte Tunnelröhre hat das Unfallrisiko um 75 % reduziert.

Dabei ist das Unfallrisiko auf Nationalstrassen verglichen mit dem übrigen Verkehrsnetz relativ tief. Obwohl die Nationalstrassen 41 % des gesamten Strassenverkehrs und 74 % des Strassengüterverkehrs auf sich konzentrieren, finden nur 14% der Unfälle auf ihnen statt. Das heisst: Wir haben aus Sicherheitsgründen ein grosses Interesse daran, dass der Verkehr auf den Nationalstrassen bleibt und nicht in die Ortschaften ausweicht. Der Ausweichverkehr ist nicht nur für die Anwohnerinnen und Anwohner gefährlich, sondern behindert wiederum die Einsatzkräfte. Innerorts muss die Feuerwehr ab Alarm innerhalb von 10 Minuten am Einsatzort sein. Das ist in vielen Städten und Ortschaften zunehmend schwierig. Verkehrsberuhigende Massnahmen führen meistens zu noch stärkerer Verengung, was unser Durchkommen erschwert. Kommt noch Ausweichverkehr dazu, stehen

wir als Rettungskräfte wirklich vor einer grossen Herausforderung unsere zeitlichen Vorgaben bei der Fahrt zum Einsatzort zu erfüllen.

Sie sehen meine Damen und Herren: Die Engpassbeseitigung auf unserem Strassennetz ist also eine Investition in die Sicherheit von uns allen.

**Für eine Schweiz,
die vorwärtskommt**

**Für eine Schweiz,
die vorwärtskommt**



zusammen-vorwaertskommen.ch

JA

24. Nov. 2024
**Sicherung der
Nationalstrassen**

**Per una Svizzera
che avanza**



avanzare-insieme.ch

sì

24 nov. 2024
**Garantire il futuro
delle strade nazionali**

**Pour une Suisse
qui avance**



avancer-ensemble.ch

OUI

24 nov. 2024
**Assurer le futur des
routes nationales**