

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

- 27.09.2024
- [tcs.ch/de](https://tcs.ch/de) / Touring Club Schweiz

Am 24. November 2024 stimmen wir über den Ausbauschnitt 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. 27. September 2024 «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 feststeckt, 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 Katja 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.