

Ja zu mehr Sicherheit und Verlässlichkeit

- 06.11.2024
- nau.ch / Nau

Eigentlich sind die Zustände unhaltbar für alle Beteiligten – und das nicht erst seit gestern. Jeden Tag, selbst an Wochenenden, verirren sich Personen- und Lastwagen, die eigentlich auf die Autobahn gehören, auf Quartierstrassen. Dort beschleicht Eltern dann ein mulmiges Gefühl, wenn sie mit ihren Kindern spazieren gehen. Schuld an diesen unzumutbaren Zuständen sind die übervollen, viel zu häufig verstopften Nationalstrassen. Sie machen nicht einmal drei Prozent des gesamten Strassennetzes aus, wickeln aber 70 Prozent des Güterverkehrs und 40 Prozent des Personenverkehrs ab.

Staut es dort, leiten Navis den Verkehr in die Dörfer, Städte und Agglomerationen um, die ihrerseits unter Lärm und Abgasen leiden. Dabei wollen wir doch alle, dass dieser Verkehr auf den Nationalstrassen bleibt. Verdopplung der Stautunden seit 2016 Am 24. November haben wir nun die Möglichkeit, eine dringend nötige Kurskorrektur vorzunehmen. Es wäre ein Ja zu mehr Sicherheit und Verlässlichkeit.

Denn heute kann niemand, der in Bern losfährt, mehr garantieren, dass er oder sie zum vereinbarten Zeitpunkt auch tatsächlich in Zürich ankommt. Klar, standen wir doch allein letztes Jahr fast 50'000 Stunden im Stau – im Vergleich zu 2022 ein Anstieg von 22 Prozent und eine Verdoppelung gegenüber 2016. Aber erntet nicht Verkehr, wer Strassen sät? Dieses Argument der Gegnerinnen und Gegner ärgert mich gewaltig, weil es schlicht falsch ist. Nehmen Sie die Situation am Baregg: Die dritte Röhre hat für eine massive Entschärfung gesorgt, gerade auch für die umliegenden Gemeinden. Stau vor dem Baregg ist längst zur Ausnahme statt zur Regel geworden.

Dabei ist die Eröffnung der dritten Röhre schon über zwanzig Jahre her. Ähnliches gilt für den Gubristtunnel. Nationalstrassen-Ausbau hat keinen Einfluss auf den Benzinpreis Der Autobahnausbau kostet die Steuerzahlenden übrigens ... keinen einzigen zusätzlichen Rappen. Die rund fünf Milliarden Franken für die sechs Projekte liegen im Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) bereit. Und wer kein Auto fährt und nur mit dem ÖV oder mit dem Velo unterwegs ist, bezahlt sowieso nichts.

Zu einer Erhöhung des Benzinpreises kommt es überdies erst, wenn die NAF-Reserven unter 500 Millionen Franken sinken sollten; die derzeitigen Reserven liegen indes bei 2,7 Milliarden. Bei dieser Abstimmung geht es nicht um eine Erhöhung des Benzinpreises! Und ja, für einen Einwand habe ich Verständnis: Für den Ausbau der Nationalstrassen braucht es Land, konkret sind es acht Hektare Fruchtfolgeflächen, was etwa einem Drittel eines durchschnittlichen Bauernbetriebs entspricht. Doch dieser Verlust wird erstens kompensiert und ist zweitens ein kleines Übel im Vergleich zum Nutzen, den Bäuerinnen und Bauern daraus ziehen. Stichwort: Zuverlässigkeit beim Transport von Futtermittel. Stimmen Sie deshalb dem Ausbau der Nationalstrassen zu.

Zum Wohle unserer Kinder, unserer Wirtschaft und unseres Wohlstands. Damit die unhaltbaren Zustände auf unseren Strassen endlich ein Ende haben. *** Zum Autor: Thomas Hurter (*1963) ist seit 2007 SVP-Nationalrat aus Schaffhausen. Der zweifache Familienvater ist von Beruf Linienspilot. Nationalrat Thomas Hurter (SVP) spricht sich für den Ausbau der Nationalstrassen aus.

Im Gastbeitrag erklärt er, warum es diesen braucht. Am 24. November 2024 stimmt die Schweiz über den Ausbau der Nationalstrassen ab. Thomas Hurter (SVP) äussert sich im Gastbeitrag zur Vorlage, die er unterstützt. Vom Ausbau würden die Quartiere ebenso profitieren wie die Schweizer Wirtschaft.