



SFMR Schweizerische Fachstelle Motorrad und Roller
OSMS Office suisse moto et scooter
USMS Ufficio svizzero moto e scooter

Schweizerische Fachstelle für Motorrad und Roller
Office suisse moto et scooter
Ufficio svizzero moto e scooter

Tel. 079 632 26 91
info@fachstelle-motorrad.ch
www.motosuisse.ch



VERBANDSMITTEILUNG vom 18. Oktober 2024

***motosuisse* sagt JA zum Nationalstrassen-Ausbau**

Keine Engpässe, weniger Stau, mehr Sicherheit

Am 24. November 2024 steht die Abstimmung zur Engpassbeseitigung auf den Nationalstrassen an. Durch die Beseitigung der drängendsten Engpässe auf dem Nationalstrassennetz werden Gemeinden und Stadtquartiere von schädlichem Ausweichverkehr entlastet, die Verkehrssicherheit erhöht und teurer Stau vermieden. Auch *motosuisse*, der Verband der Schweizer Importeure von Motorrädern, Rollern und Zubehör, unterstützt die Vorlage.

Die sechs Projekte in den Ballungsräumen Basel, Bern, Genf, Schaffhausen und St. Gallen müssen an das multimodale Verkehrssystem der Schweiz angepasst werden, damit die Schweiz, zusammen mit dem öffentlichen Verkehr, auch künftig eine befriedigende Mobilität garantieren kann.

Unfälle und Ausweichverkehr vermeiden

Obwohl fast die Hälfte der landesweit gefahrenen Fahrzeugkilometer auf den Nationalstrassen absolviert werden, ereignen sich gemäss bfu (Beratungsstelle für Unfallverhütung) 86% der gesamthaft verzeichneten Unfälle nicht auf dem Schnellstrassennetz, sondern auf Innerorts- (65%) und Ausserortsstrassen (20.9%). Die sechs Projekte zur Engpassbeseitigung ermöglichen die Rückkehr zu einer funktionierenden Kanalisierung des Verkehrs auf den Nationalstrassen ausserhalb der Gemeinden. Durch eine Senkung des Ausweichverkehrs werden erstens Kantons- und Gemeindestrassen entlastet, und zweitens wird der sichere Raum für den Fahrrad-, Fussgänger- und öffentlichen Verkehr in Gemeinden, Agglomerationen und Städten verbessert.

Verkehrssicherheit erhöhen

Wie die nationale Unfallstatistik unmissverständlich belegt, ist die Engpassbeseitigung auch für die Sicherheit der Autobahnen in den Projektregionen dringend notwendig. Denn wo der Verkehr stockt, ereignen sich zwangsläufig mehr Unfälle. Dafür gibt es ein klares Beispiel aus der Praxis: Nach der Eröffnung einer zusätzlichen Spur auf der stark belasteten Nordumfahrung Zürich ging die Unfallhäufigkeit um 75% zurück.

Weniger Stau, weniger Kosten

Der Stau auf unseren Strassen kostet die Schweizer Wirtschaft und Bevölkerung riesige Summen. 48'800 Staustunden alleine auf den Nationalstrassen bedeuten gemäss dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) für 2023 eine Rekordsteigerung von 22,4% gegenüber 2022. Feststeckende Arbeitskräfte und Verzögerungen in Lieferketten kosten die Schweiz allein auf dem Nationalstrassennetz jährlich 1,2 Milliarden Franken.

Vollständige Eigenfinanzierung

Für die sechs Ausbauprojekte werden laut Vorlage Kosten von 5,3 Milliarden veranschlagt. Die Finanzierung ist vollständig durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds (NAF) gesichert. Der NAF dient einzig und allein zur Finanzierung von Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen. Das NAF-Geld kommt zur Gänze vom Auto-, Motorrad- und Schwerverkehr – von der Autobahnvignette, der Fahrzeugsteuer und der Mineralölsteuer.

Breite Unterstützung

Aufgrund der Schlüsselrolle der Vorlage für das künftige Verkehrssystem der Schweiz wird sie nicht nur vom Bundesrat und den beiden Räten, sondern auch von der Mitte-Partei, der FDP und SVP sowie vielen weiteren Organisationen unterstützt. Das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum hat unsere Nationalstrassen an ihre Kapazitätsgrenzen gebracht. Für die Bevölkerung, für Pendlerinnen, Pendler und ein funktionierendes Wirtschaftssystem ist der Ausbau der neuralgischen Punkte unverzichtbar.

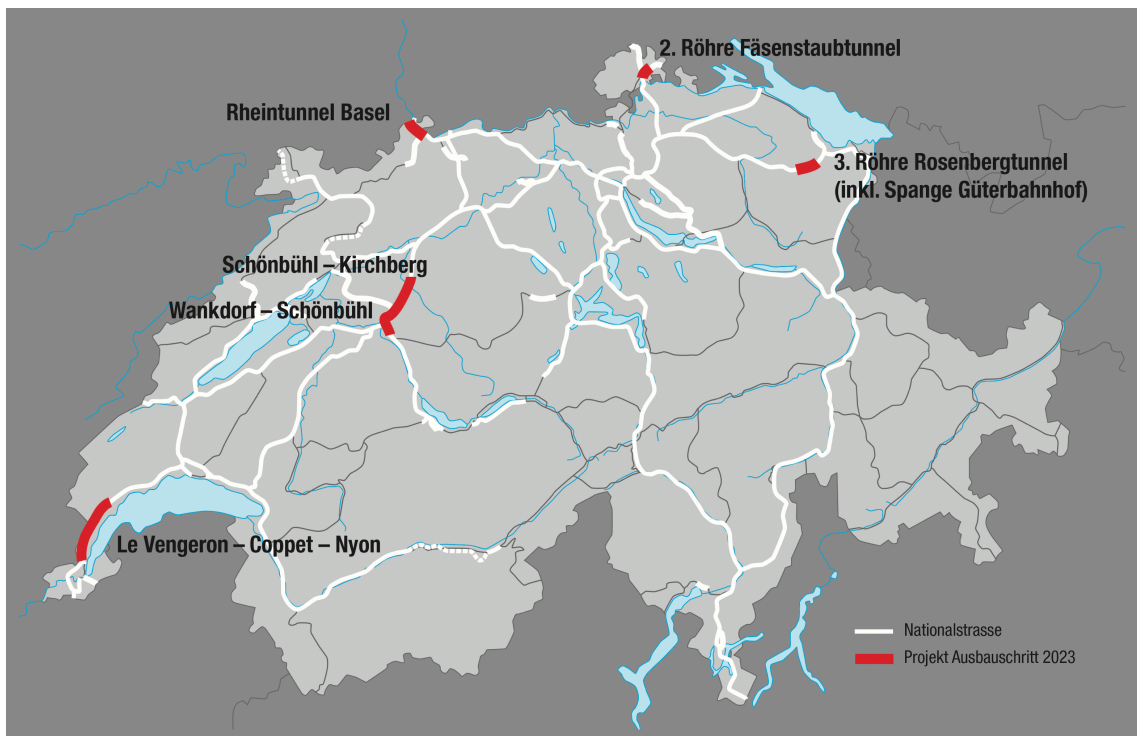
Wir brauchen beides: Strasse und Schiene

Ebenso klar ist, dass Strasse, Bahn und alle Formen des Individual- und Öffentlichen Verkehr nicht länger gegeneinander ausgespielt werden dürfen. Ob Schiene, Strasse oder Veloweg – alle Verkehrsträger greifen ineinander und ergänzen sich gegenseitig. Weder Personen- noch Güterverkehr können von der Strasse oder der Schiene vollumfänglich aufgefangen werden. Was wir brauchen, ist eine fundierte, intelligente Anpassung der jeweiligen Systeme an die Entwicklungen der Gegenwart, um mit den Anforderungen einer wachsenden Bevölkerung und Wirtschaft Schritt halten zu können.

Jörg Bucher: «Auch unsere Mitglieder sind betroffen»

«Natürlich bewegen sich die Motorrad- und Rollerfahrerinnen und -fahrer vorwiegend abseits der Nationalstrassen, entweder mit dem Motorrad in ländlich-bergiger Umgebung oder mit dem Roller direkt in den Ballungszentren. Dennoch sind auch unsere Mitglieder und Kunden auf den Nationalstrassenausbau angewiesen», erklärt Jörg Bucher, Präsident des Schweizer Landesverbandes der Importeure von Motorrädern, Rollern und Zubehör. «Unsere Mitglieder sind bei der Belieferung und Betreuung ihrer Händlernetze auf ein funktionierendes Nationalstrassennetz angewiesen. Durch die Engpässe an den neuralgischen Punkten sind schon unzählige Arbeitsstunden verloren gegangen und mussten unangenehme Lieferverzögerungen in Kauf genommen werden. Und eine grosse Mehrheit unserer Endverbraucher ist beruflich und privat oft auf vier Rädern unterwegs – auch auf dem Nationalstrassennetz. Deshalb gibt es am 24. November 2024 an der Urne nur eine Wahl: Ja!

Weitere Informationen: www.zusammen-vorwaertskommen.ch



Stautunden auf Nationalstrassen

