



## Für einen Kanton Bern, der vorwärtskommt

*Lars Guggisberg, Nationalrat, Kirchlindach*

**Wenn wir am 24. November 2024 über den nächsten Ausbauschnitt für die Nationalstrassen abstimmen, dann ist dies für die Berner Wirtschaft von zentraler Bedeutung. Mit den Erweiterungen «Wankdorf – Schönbühl» auf acht Spuren und «Schönbühl – Kirchberg» auf sechs Spuren liegen gleich zwei der insgesamt sechs Teilprojekte der verschiedenen Landesregionen quasi fast direkt vor unserer Haustüre.**

Nationalstrassen gewährleisten, dass alle Kantone als Wohn- und Wirtschaftsstandorte attraktiv bleiben und an der wirtschaftlichen Entwicklung der Schweiz teilhaben können. Die Autobahnen – die nur 3 % der Länge des gesamten Strassennetzes ausmachen – messen rund 2'255 Kilometer. Die volkswirtschaftliche Bedeutung ist hoch: Rund 40 % des privaten Strassenverkehrs und über 70 % des strassenseitigen Güterverkehrs werden auf Nationalstrassen abgewickelt. Die Nationalstrassen entlasten auch das nachgelagerte Strassennetz. Sie schaffen damit in den dicht besiedelten Gebieten Raum für die Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Veloverkehrs und tragen zur Verbesserung der Strassensicherheit in Gemeinden und Quartieren bei. Davon profitieren insbesondere auch die Kinder auf ihrem Schulweg. Wie dringend nötig dieser Ausbau ist, zeigen die Mitte Juni 2024 vom ASTRA veröffentlichten Zahlen, die eindrücklich beweisen, dass das Nationalstrassennetz täglich an seine Grenzen stösst: Rund 50'000 Stunden lang staute sich nämlich letztes Jahr der Verkehr auf unseren Nationalstrassen, dies entspricht einer Steigerung zum Vorjahr von sage und schreibe über 22%!

### **Weniger Stau bedeutet kleineren volkswirtschaftlichen Schaden**

Die zunehmenden Staustunden führen zu hohen Kosten, da bei Zeitverzögerungen die Effizienz leidet. Stecken zum Beispiel Arbeitskräfte im Stau fest, können sie ihre Arbeit nicht erledigen. Allein auf den Nationalstrassen verursachen Engpässe heute jährlich ca. 1,2 Milliarden Franken Schaden, auf dem gesamten Strassennetz sogar 3 Milliarden Franken. Ohne die Beseitigung der Engpässe werden diese Kosten noch höher.

### **Verringerung der Umweltbelastung und Verbesserung des Lärmschutzes**

Die Verringerung von Staus auf Autobahnen reduziert die Abgasemissionen und Lärmbelastung in den umliegenden Gebieten und verbessert die Lebensqualität und die Wohnattraktivität. In diesem Zusammenhang ist insbesondere auch die Tatsache wichtig, dass im Rahmen der Spur-Ergänzungen in den beiden Projekten «Wankdorf-Schönbühl» und «Schönbühl-Kirchberg» auch der Lärmschutz erneuert und verbessert wird.

### **Verringerung des Ausweichverkehrs ins Siedlungsgebiet**

Die Engpässe belasten auch die Umwelt und die Bevölkerung. Dies durch vermehrte Emissionen, die beim wiederholten Anfahren und Bremsen entstehen, aber auch durch den schädlichen und gefährlichen Ausweichverkehr in den Ortschaften. Wenn es auf Autobahnen Staus gibt, suchen die Autofahrer nach alternativen Routen durch Wohngebiete. Beispielsweise Bolligen, Ittigen, Zollikofen, Münchenbuchsee oder Moosseedorf können davon ein Lied singen. Mit der Verflüssigung des Verkehrs auf den Autobahnen werden die Wohngebiete wieder entlastet.

### **Bessere Erreichbarkeit und weniger Zeitverlust**

Fliessender Verkehr erleichtert die Erreichbarkeit. Das ist besonders für Pendlerinnen und Pendler wichtig, die auf funktionierende Verkehrswege – auf Schiene und Strasse – angewiesen sind, um zur Arbeit oder zu anderen wichtigen Orten zu gelangen. Dies gilt im Kanton Bern vor allem auch für die entlegenen Gebiete des Berner Oberlandes oder des Emmentals.

### **Mehr Sicherheit.**

Staus und zähfließender Verkehr erhöhen das Risiko von Auffahrunfällen und anderen Zwischenfällen, was nicht nur die Sicherheit auf dem Nationalstrassennetz, sondern auch die Verkehrssicherheit in den Wohngebieten und auf den Schulwegen beeinträchtigt.

### **Gezielte Ausbauten erzielen die gewünschte Wirkung**

Gezielte Ausbauten von Nationalstrassen führen durchaus zu den gewünschten Entwicklungen. Seit im Gubrist, einer der schlimmsten Staustrecken der Schweiz, im letzten Jahr alle Spuren der neuen, dritten Tunnelröhre für den Verkehr freigegeben wurden, kam es zu deutlich weniger Stau und – noch wichtiger – zu weniger Verkehrsunfällen. Der bessere Verkehrsfluss führte auch zu einer deutlichen Abnahme des Ausweichverkehrs durch die anliegenden Dörfer.

### **Die Finanzierung ist gesichert**

Die Finanzierung der Projekte erfolgt unabhängig vom ordentlichen Bundeshaushalt und unabhängig vom Schienenverkehr. Die Mittel für den Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen stammen aus den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF), welcher direkt von den Strassenbenutzern (über die Autobahn-Vignette oder die Mineralölsteuer) gespiesen wird. Die zweckgebundenen Gelder für die Erweiterungsprojekte sind damit bereits vorhanden. Die Steuerzahler werden nicht zusätzlich zur Kasse gebeten.