

Verkehrs-Club der Schweiz VCS Sektion Thurgau

Peter Wildberger Präsident  
Schmidgasse 29 8500 Frauenfeld Tel 052 720 86 89 peter.wildberger(at)bluemail.ch

## **Vernehmlassung**

**zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027,  
zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen,  
zum Verpflichtungskredit und  
zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz**

Eidgen. Dep. für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Strassen ASTRA

[netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

Frauenfeld, den 29. April 2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank, dass Sie uns Gelegenheit zur Stellungnahme geben. Als kantonale VCS-Sektion legen wir den Fokus primär auf Belange, die den Kanton Thurgau betreffen. Die Prioritäten mit Werterhalt des Nationalstrassennetzes, Sanierung der Engpässe mit den häufigsten Staustunden sind richtig. Auch die Beurteilungskriterien, nach denen Projekte eingeteilt werden, sind nachvollziehbar. In unserer Stellungnahme äussern wir uns hauptsächlich zum Thurgauer Projekt Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS).

### **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?
  - Die Grundlagen, auf denen die Beschlüsse zum Unterhalt, zum Ausbauschnitt 2023 und zu den Realisierungshorizonten 2030 und 2040 beruhen, sind im erläuternden Bericht plausibel und umfassend dargestellt.
  - Die Kriterien, nach denen Projekte – auch der NEB-Strecken – beurteilt werden, sind sachgerecht.
2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?
  - 1.4.2 Klimaziele der Schweiz: Wie verbindlich ist die Bereitstellung der finanziellen Mittel für die hier erwähnten «*Schnellladestationen auf Rastplätzen und die Produktion erneuerbarer Energien auf Flächen der Nationalstrasseninfrastruktur*»? Ist dazu bei «Betrieb, Unterhalt und Ausbau» ein separater Posten vorgesehen?

## **Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 für den Betrieb und den Unterhalt sowie für den Ausbau im Sinne von Anpassungen**

3. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?
  - Aus unserer Sicht hat der Werterhalt des Nationalstrassennetzes oberste Priorität. Die veranschlagten 1.2% des Wiederbeschaffungswertes für den jährlichen Unterhalt sind deshalb zwingend notwendig. Ungenügende Investitionen in den Unterhalt rächen sich früher oder später. Zudem kommen mit weiteren Ausbausritten und den NEB-Strecken weitere Infrastrukturen dazu, die entsprechenden Unterhalt erfordern.

## **Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen**

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?
  - Das STEP teilt Projekte nach klaren Beurteilungskriterien in verschiedene Realisierungshorizonte ein. Die Kriterien sind nachvollziehbar, priorisieren sie doch Projekte, die das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis haben und jene, die dringlich sind (Engpässe, 30 230 Stautunden 2019)
5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungs-horizonten und zum Ausbausritt 2023?
  - siehe Frage 4

## **Weitere Bemerkungen**

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?
  - 2.3.5.4 Vorhaben, die der Bund grundsätzlich überprüft

### **Bodensee-Thurtal-Strasse**

Aufgrund der Beurteilungskriterien – siehe Beantwortung Frage 4 – gehört die BTS in keinen der Realisierungshorizonte. Dass das ASTRA die Bodensee-Thurtal-Strasse BTS nicht ins STEP Nationalstrassen aufnimmt, ist aus unserer Sicht richtig; alles andere wäre systemwidrig, da dieses Projekt die Beurteilungskriterien des Bundes nicht erfüllt. Die BTS ist mit den verkehrs- und umwelt-politischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel.

Kosten-Nutzen-Verhältnis: In der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 veranschlagte der Regierungsrat die Kosten auf 800 Millionen, was schon damals die Gegner der BTS als nicht realistische Schätzung bezeichneten. Mittlerweile hat der Kanton 7 Millionen in die Projektierung investiert und weiss es nun besser. Die Kosten haben sich mehr als verdoppelt. 1.6 Mrd für eine 2spurige, nicht richtungsgetrennte Strasse von 33 km. Und auch diese Zahl ist mit Sicherheit nur ein «Zwischenresultat» auf dem Weg nach oben...

## Verkehrsaufkommen:

DTV zwischen Egnach und Amriswil 10 000 – 12 500 / zwischen Amriswil und Sulgen 10 000 – 12 500 / zwischen Sulgen und Weinfelden zwischen 15 000 – 17 500. Auch wenn in einzelnen Zentren Probleme bestehen (Arbon-Romanshorn / Amriswil) rechtfertigt dieses Verkehrsaufkommen keinen Ausbau der Strecke in diesem Ausmass. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist nicht gegeben.

## Weitere Aspekte gemäss Beurteilungskriterien des ASTRA:

- Grösster Handlungsdruck: Ein Vergleich des Verkehrsaufkommens im Thurtal mit den DTV-Zahlen jener Regionen mit tatsächlichen Stauproblemen erklärt, weshalb der Bund die BTS nicht ins STEP aufnimmt: DTV Zürich Nord 128 300, Basel 129 100 / Bern 110 400 / Lausanne 107 800 (S 71 Erläuternder Bericht) Wir bestreiten nicht, dass einzelne Siedlungsgebiete zu entlasten sind. Der Vergleich mit gesamtschweizerischen DTV-Zahlen dokumentiert allerdings eindrücklich, dass es sich bei der gewünschten BTS um ein regionales Partikularinteresse handelt.

- Bedürfnisse des nationalen und internationalen Verkehrs: Die BTS beseitigt keine Engpässe, die nationalen oder internationalen Verkehr massgeblich behindern.

- Vermeidung von Problemverlagerungen: Mit dem Ausbau der Thurtalstrecke und der damit erhofften Reisezeitverkürzung im MIV würde zusätzlich Verkehr in die staugefährdeten Abschnitte Umfahrung Winterthur und Zürich Nord geführt. Mit einer BTS würde der Nord-Südverkehr Stuttgart-Konstanz-St.Galler Rheintal massiv zunehmen. Eine zusätzliche Schnellstrasse von Kreuzlingen nach Amriswil (OLS) müsste vom Kanton gebaut werden. Verkehrsszenarien des Kantons im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes 2019 würden dannzumal Verkehrsbelastungen auf der BTS im Raume Amriswil von 31 500 DTV nach Fertigstellung der BTS und OLS ergeben, was von einer 2-spurigen Strasse kaum bewältigt werden könnte.

- Potenzial des öV; Konkurrenzierung des öV.: Der öV ist auf der Strecke Winterthur – Romanshorn vorbildlich ausgebaut. Im Fern- und Regionalverkehr verkehren zwischen Winterthur und Weinfelden täglich über 140 Züge; zwischen Winterthur und Romanshorn 80 Züge. Das Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011 hält fest: *"Die BTS erhöht andererseits die Kapazitäten und verkürzt die Reisezeiten im Strassenverkehr. Damit konkurrenziert sie den gut ausgebauten öffentlichen Verkehr und fördert die Verkehrsverlagerung auf der Ost-West-Achse Richtung MIV."*

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse) ist die Luft- und Lärmbelastung. Von den Befürwortern einer Schnellstrasse BTS wird angeführt, die neue Strasse würde die Luft- und Lärmbelastung der Bevölkerung verringern. Aus zwei Gründen dürfte diese Annahme nicht stimmen: Die Entlastung einzelner Strassen vom MIV wird aufgehoben durch den Mehrverkehr des MIV im gesamten Gebiet. Hauptursache des Lärms auch bei E-Autos und Wasserstoff-LKWs sind die Pneuengeräusche. Diese nehmen bei höherer Geschwindigkeit, wie sie auf einer BTS vorgesehen ist, zu. Die Überquerung des Thurtals westlich von

Weinfeld, ob in Hoch- oder Tieflage, würde tags und nachts einen Lärmteppich Richtung Ottenberg ausbreiten.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse) ist die Verkehrssicherheit. Zweispurige Schnellstrassen sind fatal wegen der Gefahr der Frontalzusammenstösse, die infolge der gefahrenen Geschwindigkeit oft tödlich enden.

#### Der Netzbeschluss von 2012, Widerstand und Alternativen:

- Aus der Botschaft des Regierungsrates zur Volksabstimmung: *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»*

*«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»*

Nach zehn Jahren der Planung mit verschiedenen Varianten, nach einer Verdoppelung der Kosten und den berechtigten Einwänden des Bundes, dass dieses Projekt nicht den Kriterien für eine Übernahme ins STEP entspricht, ist von diesen Versprechungen nicht mehr viel übrig geblieben.

Die Abstimmungspropaganda pro BTS war noch direkter: Ein Nein zur BTS wäre ein finanzieller Schuldbürgerstreich, denn *«der Thurgau verzichtet, zur Freude anderer Kantone, auf Bundesgelder.»* (zB Oberthurgauer Nachrichten, 9.8.12) So sieht regionales Partikularinteresse aus.

Vor diesem Hintergrund ist es erstaunlich, dass dennoch 45.4% der Stimmberechtigten nein zu dem versprochenen Geschenk sagten! (Interessant auch, dass die Stimmbürger am gleichen Abstimmungssonntag nein zu einer vorsorglichen Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer sagten. Mit ihr hätte die OLS – Oberlandstrasse; kantonaler «Zwilling» der BTS – finanziert werden sollten. Strassen ja – aber nur wenn nicht von uns finanziert.)

Die vom Bund neu übernommene N 23 Bonau-Arbon beinhaltet nebst der Fahrbahn für Autos auch Radstreifen und Radwege. Diese sollten verbessert, ausgebaut und optimal etwas entfernt von der N 23 parallel geführt werden. Erst so wird das Radfahren attraktiv und bekommt ein grosses Potential, die Ortsdurchfahrten vom MIV zu entlasten. Eine Mitfinanzierung dieser Radrouten durch den Bund auch ausserhalb der Agglomerationen ist wichtig.

Freundliche Grüsse

Peter Wildberger Präsident

Vera Zahner Geschäftsführerin