

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Frauenfeld, den 20. April 2018

Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit

Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,

Sehr geehrte Damen und Herren,

Besten Dank, dass Sie uns als interessierter Kreis die Gelegenheit geben, zu dieser Vorlage Stellung zu nehmen. Als kantonale VCS-Sektion legen wir den Fokus primär auf Belange, die den Kanton Thurgau betreffen.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

Fragen 1 +2 : Der Funktionsfähigkeit des bestehenden Nationalstrassennetzes ist höchste Priorität einzuräumen. Die zur Verfügung stehenden Geldmittel sollen in erster Linie dafür aufgewendet werden. Kapazitätserweiterungen und der Ausbau von bestehenden Engpässen sind sehr restriktiv zu handhaben, da sie immer zu einer Ankurbelung des motorisierten Individualverkehrs führen und damit neue Staus und Engpässe verursachen. Auch verschärfen sie die Probleme der CO2-Belastung, der Klimaerwärmung und des Ressourcenverbrauchs.

Zuwenig berücksichtigt wird, dass Engpässe durch grossräumiges Verkehrsmanagement mit Verkehrsvermeidung (Stichwort Raumplanung, road pricing), Verlagerung auf öV, Langsamverkehr, und kombinierten Verkehr sowie intelligenter Nutzung moderner Steuerungsmittel entschärft werden können.

Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie für den Ausbau im Sinne von Anpassungen

Der Zahlungsrahmen 2020 – 2030 ist aus unserer Sicht nachvollziehbar. Es ist richtig, dass der Unterhalt den grössten Posten einnimmt.

Grössere Vorhaben 4., 5.

Mit der Festlegung der Kriterien sind wir grundsätzlich einverstanden. Wichtig ist ein objektiv belegbarer und aus einer Gesamtschau nachvollziehbarer Bedarf für ein grösseres Bauvorhaben. Dem Kriterium „Projektierungsstand“ darf dabei keinen grossen Stellenwert gegeben werden, denn sonst würde es gewisse Kantone antreiben, Projektierungen zu forcieren, um möglichst bald vom Geldtopf des Nationalstrassenfonds profitieren zu können.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

Frage 6 : Das nun vorliegende Nationalstrassennetz sollte keine wesentlichen Erweiterungen erfahren punkto neuen Strecken oder zusätzlichen Spuren. Argumente siehe erste Frage.

Frage 7 : Ja

Frage 8 : In Ordnung

Weitere Bemerkungen

Thurgauer Projekte :

Einem zusätzlichen Autobahnanschluss der A 1 Wil West und einem Halbanschluss A 7 in Pfyn können wir zustimmen, da der Landverbrauch und die zusätzlichen Immissionen begrenzt sind und Ortsdurchfahrten in Felben und Rickenbach entlastet werden.

Ein Ausbau zur Schnellstrasse der mit dem Netzbeschluss neu ins Nationalstrassennetz aufgenommenen Strecke Arbon – Märstetten (Bodensee-Thurtalstrasse BTS) sowie der Strasse Amriswil – Kreuzlingen (OLS) in den nächsten Jahren ist abzulehnen und zwar aus folgenden Gründen :

- Die bestehenden Strassen können von der Kapazität her den Verkehr ohne Staus bewältigen.
- Es ist durchaus nicht so, dass die Bevölkerung so klar hinter diesen Strassen steht, wie der Thurgauer Regierungsrat in seiner Vernehmlassung schreibt. In der Volksabstimmung vom 25. September 2005 hat das Thurgauer Volk beide Strassen (damals Kantonsstrassen) abgelehnt. Das Volk befürwortete in der Abstimmung 2012 die kombinierte Strassenvorlage BTS/OLS, weil ihm in der Abstimmungsbotschaft glaubhaft gemacht wurde, es bekäme die BTS als neu Nationalstrasse gratis. Die gleichzeitig zur Abstimmung gelangende Finanzierung der Kantonsstrasse OLS lehnte der Souverän mit 59.9% der Stimmen ab, was nur so interpretiert werden kann, dass eine OLS von der Mehrheit nicht erwünscht ist.
- 2 – spurige Schnellstrassen führen immer wieder zu schweren Unfällen durch frontale Zusammenstösse. Das haben die A 4 Winterthur-Schaffhausen sowie die früher 2-spurige A 13 im St. Galler Rheintal gezeigt. Unfallschwerpunkte müssen durch andere Massnahmen entschärft werden, allenfalls durch Ortsumfahrungen.

- Ein Ausbau der Strasse zwischen Kreuzlingen und Arbon würde weiträumigen Transitverkehr Singen – St. Galler Rheintal – San Bernadino anziehen.
- Durch die neuen Strassen würde der sehr gut funktionierende Bahnverkehr Frauenfeld-Romanshorn und Konstanz-Kreuzlingen-Romanshorn-St.Gallen, in den eben grosse Investitionen getätigt wurde, kannibalisiert.
- Es ist viel kostengünstiger, für die saisonal anfallenden Zuckerrüben Transporte aus dem Oberthurgau nach Frauenfeld einen Bahnverlad zu organisieren und damit Traktoren Transporte zu vermeiden, als eine neue Strasse zu bauen.
- Ein Ausbau der Strasse Amriswil – Märstetten würde zusätzliche Autopendler in den Raum Zürich generieren und die Staus Winterthur-Zürich verschärfen.

Wir hoffen, dass Sie unsere Argumente in Ihre Überlegungen einbeziehen.

Freundliche Grüsse

Peter Wildberger Frauenfeld
Präsident VCS Thurgau

Vera Zahner Kreuzlingen
Geschäftsführerin VCS Thurgau