



WWF Thurgau

Merkurstrasse 2  
Postfach 2341  
9001 St.Gallen

Tel.: +41 (0)71 221 72 30  
www.wwf-tg.ch  
info@wwf-tg.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Strassen ASTRA  
[netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

Weinfelden, März 2022

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Möglichkeit, uns beim Vernehmlassungsverfahren zu beteiligen, möchten wir uns herzlich bedanken. Der WWF Thurgau nimmt damit fristgerecht Stellung.

### **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. Richtig und sehr wichtig ist dabei die Phase 2, in der nach den Kosten-Analysen weitere Aspekte gewürdigt werden; so die Frage nach dem grössten Handlungsdruck (Engpässe), die Vermeidung von Problemverlagerungen, das Potenzial des ÖV, bzw. die Vermeidung einer Konkurrenzierung des ÖV. -> siehe 6. «Weitere Bemerkungen»

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 Ausbauschnitten 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, bzw. jene, die dringlich sind (Engpässe, 30'230 Stautunden 2019)

5. *Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 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

Wir teilen die Meinung des ASTRA, dass die Bodensee-Thurtal-Strasse BTS nicht ins STEP Nationalstrassen gehört. Anders als das ASTRA, das lediglich «Zweifel» an der Kompatibilität der BTS mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes äussert, sind wir uns sicher, dass dieses Projekt die Beurteilungskriterien des Bundes nicht erfüllt.

#### Kosten-Nutzen-Analyse und Kosten-Wirksamkeits-Analyse:

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 zweispurige, nicht richtungstrennte Strasse von 33 km.

#### *Verkehrsaufkommen*

Der durchschnittliche Tagesverkehr (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.

#### *Sicherheit*

Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse) ist die Verkehrssicherheit. Die BTS ist als zweispurige, nicht richtungstrennte Strasse, grossenteils mit Tempo 100 vorgesehen. Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungstrennt, Tempo 100" hat sich nicht bewährt, ja sie wurde im Rheintal gar als Todesstrecke bezeichnet (und deshalb umgebaut), ebenso die A4 im Zürcher Weinland und auch die Umfahrung Ebnat-Kappel wurde vor ein paar Wochen auf Tempo 80 reduziert. Nicht die Unfall-Häufigkeit ist das Haupt-Problem, sondern die Unfallschwere. Dies auch vor der fatalen Entwicklung, dass vermehrt übergrosse und -schwere Fahrzeuge in Verkehr genommen werden. Und dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Tatsache.

### *Lärm- und Luftbelastung*

Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse) ist die Luft- und Lärmbelastung. Insbesondere die Lärmbelastung der Anwohner wird von den Verfechtern der BTS als eines der wichtigsten Argumente ins Feld geführt. Wir bestreiten nicht, dass es einzelne Siedlungsgebiete mit diesbezüglichen Problemen gibt. Allerdings sind sie punktuell auf wenige Gebiete beschränkt und könnten auch mit einer kostengünstigeren Lösung angegangen werden als mit dem Bau einer 34 km langen Schnellstrasse, z.B. mittels örtlicher Umfahrungen oder Schallschutzmassnahmen. Dies wurde bei der Durchfahrt durch Weinfeldern bereits realisiert. Hier wurde der Durchgangsverkehr aus dem eigentlichen Zentrum in den Süden umgeleitet. Die neu entstandene Hauptdurchgangssachse wurde grösstenteils mit Lärmschutzwänden und -massnahmen versehen.

Zudem ist zu bedenken, dass mit der zunehmenden Elektrifizierung der Fahrzeuge, künftig auch im Schwerverkehr, sowohl der Lärmpegel als auch die Luftbelastung sinken. Aber auch die sich ändernde Arbeitswelt – Homeoffice, Village Office, Videokonferenz – werden unsere Strassen tendenziell entlasten.

Im Weiteren ist es reichlich widersprüchlich, einerseits mit dem Argument des Lärmschutzes eine Schnellstrasse zu propagieren, auf welcher andererseits über weite Strecken Tempo 100 vorgesehen ist – was ja wiederum eine höhere Lärmbelastung zur Folge hätte.

### *Umwelt und Biodiversität*

Das ASTRA hat gemäss Bundesverfassung den Auftrag ihre Tätigkeiten landschaftsverträglich und biodiversitätserhaltend auszugestalten. Die Strategie Biodiversität Schweiz (SBS) verlangt unter anderem, dass der Verkehr keine zusätzlichen Trennwirkungen verursacht. Lebensraumzerschneidung durch Verkehrsinfrastrukturen ist einer der Hauptgründe für den heutigen Artenrückgang. Im Sinne der Strategie Biodiversität Schweiz ist dieser negative Effekt des Verkehrs zu verringern. Die Ausdehnung von Siedlungen und Verkehrsinfrastrukturen, die Zerschneidung natürlicher Lebensräume, die direkten und indirekten Auswirkungen des Klimawandels werden in der Schweiz den bereits starken Druck auf die Biodiversität noch weiter erhöhen.

Der Neubau der BTS hätte für die Vernetzungsfunktion und die Lebensräume im Thurgau verheerende Folgen.

### Weitere Aspekte gemäss Beurteilungskriterien des ASTRA:

#### *Grösster Handlungsdruck*

Ein Vergleich des Verkehrsaufkommens im Thurtal mit den DTV-Zahlen jener Regionen mit tatsächlichen Stau Problemen 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.

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."*

### 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 übriggeblieben.

Die Abstimmungspropaganda pro BTS war noch direkter: Ein Nein zur BTS wäre ein finanzieller Schildbürgerstreich, denn *«der Thurgau verzichtet, zur Freude anderer Kantone, auf Bundesgelder.»* (z.B. 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 Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS).

Ein Argumentarium BTS/OLS NEIN stellte mit einem alternativen Vorschlag zur Lösung der Verkehrsprobleme klar, dass die BTS-Gegner nicht keine Strasse, sondern ein kostengünstigeres, bodensparendes, besser etappierbares Projekt wollten. Dieser Vorschlag wurde konsequent als «Flickwerk» abgetan.

Besten Dank und freundliche Grüsse

Martin Wicki  
Präsident WWF Thurgau

Robin Stacher  
Geschäftsführer WWF Thurgau